Zeitschrift: Quaderni grigionitaliani

Herausgeber: Pro Grigioni Italiano

Band: 27 (1957-1958)

Heft: 4

Artikel: Nel cinquantesimo anniversario dell'apertura della ferrovia del Bernina 1908-1958

Autor: Giuliani, Sergio

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-22530

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.07.2025

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

Nel cinquantesimo anniversario dell'apertura della ferrovia del Bernina

1908-1958

GIULIANI SERGIO

PREFAZIONE

Le poche pagine che seguono non vogliono in nessun modo arrogarsi la prerogativa di presentare una storia completa della ferrovia del Bernina dalle sue origini fino ai giorni nostri, non vogliono neppure essere una semplice elencazione di cifre e di date, ma tendono solo ad apportare un umile contributo ai festeggiamenti che la direzione della Ferrovia Retica e le valli di Poschiavo e della Engadina hanno celebrato per ricordare il primo mezzo secolo di vita della Bernina. Sono quindi pagine che portano a conoscenza del pubblico fatti già noti, pur inserendo qua e là notizie nuove, o se non nuove, certo da tempo già dimenticate.

PROGETTI PRELIMINARI

Verso la fine del secolo scorso e all'inizio del nostro secolo si ebbe un po' l'epoca vera e propria delle ferrovie secondarie, così come oggi sono in voga i progetti e le realizzazioni delle varie funivie. Di progetti ne sorsero molti, alcuni naufragarono, altri invece, come quello della ferrovia del Bernina, superarono la prova del fuoco e divennero realtà.

L'idea generale di una ferrovia elettrica che avesse a congiungere l'Engadina con la Valtellina, passando per Poschiavo, è sorta nel 1898, o almeno in quell'anno si fa qualche cenno nella stampa engadinese, poschiavina e della vicina Valtellina. Già al primo momento si poté constatare che il progetto nelle linee generali esulava dal carattere puramente regionale ed ognuno si rese subito conto che una ferrovia dall'Engadina a Tirano veniva ad assumere e rivestire un carattere internazionale, anche se in proporzioni più modeste di una vera linea di transito. Le prime reazioni in val Poschiavo furono prudenti. Non si osò sperare troppo, ma neppure si prese il progetto come una semplice utopia.

La ferrovia del Bernina, che oggi noi chiamiamo nostra e a buon diritto, dando all'aggettivo *nostra* un significato ben preciso, ha avuto come propulsore l'alta finanza internazionale e il progetto della Bernina marciò di pari passo con quello delle Forze Motrici di Brusio.

I primi sondaggi e studi vennero intrapresi dalla ditta Froté e Westermann di Zurigo, ditta che si era occupata e si occupava di grandi costruzioni. L'anima ideatrice del progetto va cercata nella persona dell'ex consigliere federale Numa

Droz, che allora si occupava dei problemi riguardanti le comunicazioni internazionali.

La ditta Froté e Westermann aveva previsto una linea elettrica da Samaden al confine di Campocologno, con una diramazione da Pontresina a St. Moritz. I particolari prevedevano una pendenza massima del 70‰, curve con un raggio minimo di 40 metri e utilizzazione della strada cantonale su buona parte del tracciato. I piani furono inoltrati al Consiglio Federale e depositati presso i comuni interessati, che in linea di massima non fecero opposizione alcuna.

Il termine della costruzione era previsto al più tardi per il 1902. Prima ancora però che la concessione federale venisse accordata, la ditta Froté e Westermann cedette tutti i suoi diritti ad una firma inglese, la General Water Power Limited-Londra. E già sorgevano le prime divergenze. Da una parte il progetto grandioso della Bernina, dall'altra un progetto più modesto, ma temibile, quello di una ferrovia turistica da St. Moritz a Morteratsch, propugnato da una firma tedesca in unione con una ditta lucernese.

Grazie ad ogni modo all'interessamento di Numa Droz e del consigliere nazionale dr. Alfredo von Planta, la concessione federale per la ferrovia del Bernina ebbe la precedenza e venne accordata in data 9 e 22 dicembre 1899.

I rapporti di periti erano lusinghieri. Il signor Trautweiler, ingegnere in capo a Strasburgo, che ebbe ad esaminare il progetto e che percorse il tracciato, potè dichiarare: Il progetto della ferrovia del Bernina produce nel suo insieme una buona impressione. Trattasi di un'impresa lucrosa nella quale non esistono rischi tecnici, qualora la questione dell'esercizio elettrico venga razionalmente risolta. Altre imprese di ferrovie turistiche in Svizzera (Brünig, Wengeralp, Davos) vennero coronate da successo, non vi può essere dubbio sulla riuscita finanziaria della ferrovia del Bernina, la quale svelerà *ai turisti le grandiose bellezze delle Alpi e può fare assegno sulla parte la più scelta dei turisti che frequentano la Engadina*».

Anche l'ingegnere in capo delle ferrovie meridionali italiane, signor Cairo di Bologna, dopo aver studiato i progetti ebbe a dire che si trattava di un buon affare. Ma la ferrovia doveva ancora attendere a lungo l'ora della sua realizzazione.

Il 15 dicembre 1899 moriva Numa Droz, pioniere del progetto e la sua morte fu un duro colpo per la società.

Il mercato finanziario, che in fondo aveva in mano di poter costruire la ferrovia, subì un duro contraccolpo con la guerra dei Boeri nel Sud Africa, poi venne la guerra russo-giapponese e il tutto contribuì a far sì che la realizzazione della ferrovia del Bernina venisse rimandata di anni. Altri fattori però che certo contribuirono a preparare il terreno buono furono: l'apertura della ferrovia Sondrio-Tirano nel 1902, l'apertura della ferrovia dell'Albula nel 1903 e soprattutto la costituzione della società Forze Motrici Brusio nel 1904.

Poco prima che venisse costituita la società per azioni per la ferrovia del Bernina sorsero nuovamente all'orizzonte tre spettri che minacciarono di far naufragare definitivamente il già tanto accarezzato progetto. Negli anni 1904-1905 si parlò con insistenza di tre nuovi progetti per ferrovie alpine. Il primo progetto riguardava una ferrovia dello Spluga, il secondo progetto si occupava di una ferrovia Sondrio-Malenco-Galleria del Cappuccio-Sils d'Engadina e il terzo della linea Chiavenna-Maloggia-St. Moritz. Tutti e tre i progetti avevano le loro probabilità di riuscita, sempre che si fosse trovata la società pronta a raccogliere il denaro necessario per la costruzione.

La ditta inglese General Water Power Limited aveva nel frattempo ceduto i suoi diritti alla ditta Alioth di Basilea e grazie al buon interessamento di questa ultima, la società per azioni Ferrovia del Bernina si poteva costituire in data 15 settembre 1905. Il primo consiglio di amministrazione comprendeva i seguenti signori: dr. Alfredo von Planta di Reichenau come presidente, Alfredo Sarasin di Basilea, vicepresidente, C. Arbenz Zollikofer, Ingegnere di Zurigo, Edoardo Burkhardt di Pratteln, Giulio Burkhardt di Basilea, B. A. Dreyfus-Brettauer di Basilea, dr. Edoardo Kern di Basilea, Arturo Forbes Nicol di Londra, Edoardo Riggenbach di Basilea e dr. Oscar Waldkirch di Zurigo. Come si vede una maggioranza di uomini di Basilea, ma alla testa il grigione von Planta, che dal 1900 in avanti non aveva mancato di impegnarsi anima e corpo per la realizzazione del testamento di Numa Droz.

Quale primo direttore venne nominato il signor ingegnere Diederich Nachenius, che già teneva in mano la direzione delle Forze Motrici Brusio.

Gli organi competenti presero subito i contatti con i comuni interessati e i piani del 1899 vennero riveduti e in parte mutati. I comuni interessati: San Moritz, Celerina, Pontresina, Poschiavo e Brusio tennero in data 30 settembre 1905 una conferenza intercomunale all'Ospizio e si accordarono sul modo di procedere per facilitare l'opera che ormai stava per iniziarsi. I rappresentanti dei singoli comuni furono: per St. Moritz i signori presidente Robbi e avvocato Gartmann, per Celerina i signori Piedermann e Meng, per Pontresina i signori presidente Stoppani e deputato Gredig, per Poschiavo i signori podestà Cristiano Bondolfi, cancelliere Palmiro Pola, Adolfo Lardelli e avvocato Giovanni Crameri, per Brusio i signori Giovanni Bottoni e M. Tognina.

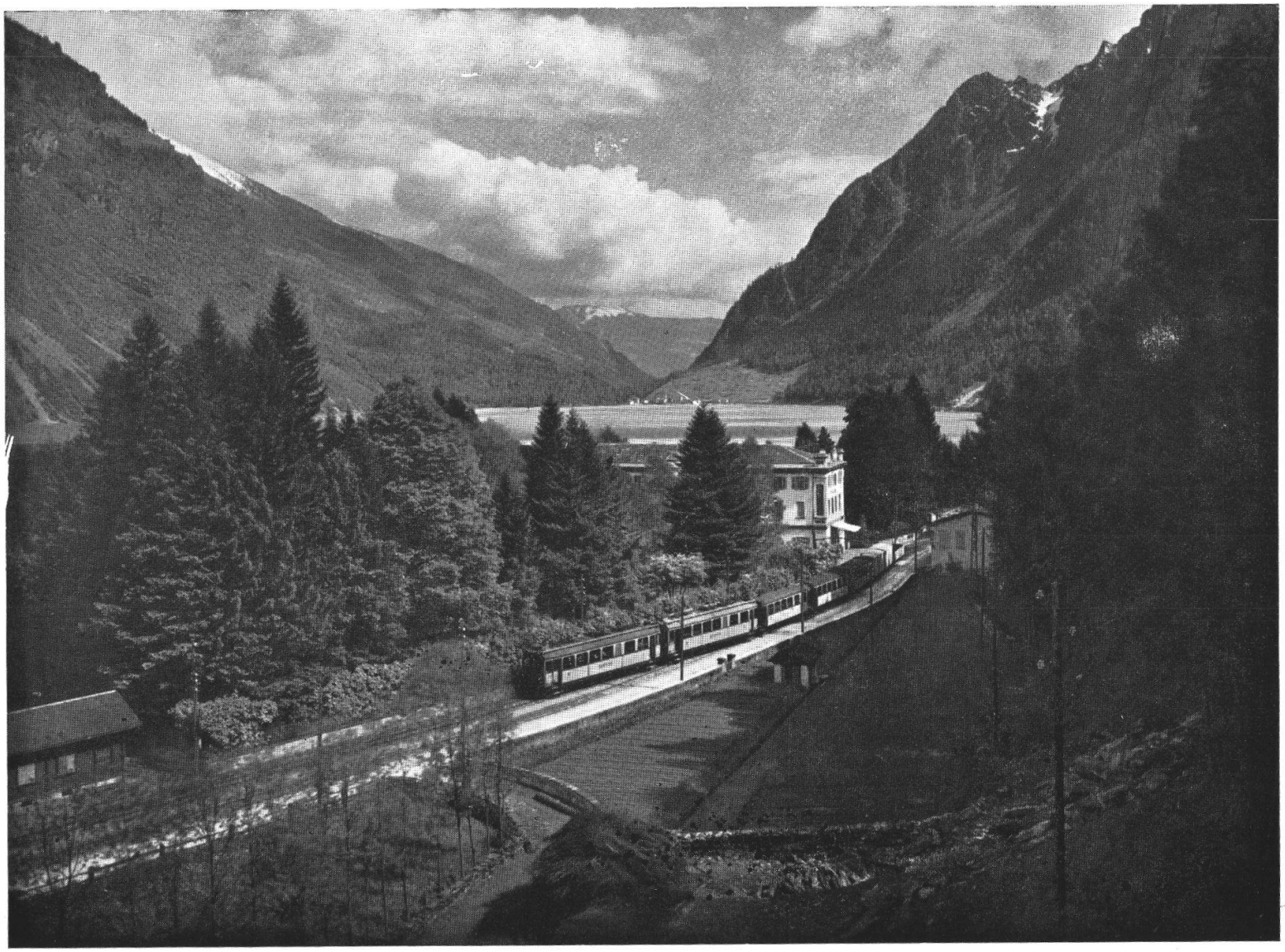
Il popolo sovrano venne poi chiamato alle urne il giorno 19 novembre 1905 per decidere se volesse o meno:

1. Concedere gratuitamente il terreno comunale necessario ai termini del par. 6 della legge cantonale sulle ferrovie del 1. luglio 1897, per la costruzione della ferrovia del Bernina.
2. Assumere l'importo che risulterà per l'espropriazione dei terreni privati che si dovranno occupare per la costruzione della ferrovia.
3. Concorrere a sopportare le spese come al numero 2 nel comune di Brusio. (Il nr. 3 riguardava come è ovvio solo i comuni di Poschiavo, Pontresina, St. Moritz).
4. Concedere alla società del Bernina l'esonero delle imposte comunali per 25 anni ed anche oltre, qualora dopo 25 anni il guadagno netto non avesse superato il 6%.
5. Concedere l'uso gratuito dell'acqua potabile per le stazioni e le fermate dalle sorgenti che scorrono libere sul territorio comunale.

La votazione era stata ben preparata e il popolo rispose con un voto quasi plebiscitario di essere d'accordo sui punti proposti, in altre parole i votanti si dichiararono favorevoli per la nuova ferrovia. Soprattutto i due comuni di Poschiavo e di Brusio avevano compreso che il 19 novembre voleva dire: *Ferrovia del Bernina oggi o mai più.*

Vale la pena di riprodurre qui in esteso quanto ebbe a scrivere Il Grigione Italiano a votazione avvenuta. (Anno 1905, Nr. 47 del 23 novembre).

«Domenica ultima scorsa, a partire dagli estremi confini di Campocologno sino a San Maurizio al di là delle nostre alpi, regnava in 5 comuni una insolita animazione per la votazione concernente la progettata ferrovia elettrica del Bernina.



Ferrovia, fermata e albergo di Le Prese

Silenziosa tronava quella vetta gigantesca in mezzo a un mare di eterno ghiaccio mirando ai piedi suoi la strenua lotta benché incruenta lotta impegnatasi per la ferrovia che ardita ne dovrà valicare il giogo e aprire un nuovo varco fra il nord e il sud attraverso la catena delle alpi retiche. Il trionfo non poteva essere più strepitoso ed una volta di più ancora i nostri comuni hanno mostrato uno spirito esemplare di sacrificio e di solidarietà nel propugnare i loro più vitali interessi.

Il risultato della votazione sorpassò infatti i calcoli più ottimisti:

Principiando da Brusio si ebbero ivi 110 cittadini i quali votarono unanimi in favore della ferrovia i fr. 20'000 chiesti a quel comune, e, circostanza delle più rare, neanche un sol voto contrario. Questo risultato che fa sommo onore ai nostri vicini è da attribuirsi non solo all'energia indefessa dimostrata da cittadini di ogni classe e condizione che strenuamente propugnarono il progetto, ma bensì anche dal fatto, nel quale non si può non riconoscere un certo spirito di abnegazione, che i pochi i quali avevano ancora dei dubbi preferirono astenersi dal voto piuttosto che far sfigurare il comune nel votare pel no. La votazione del 19 novembre 1905 rimarrà una bella e gloriosa pagina nella storia del Comune di Brusio.

A Poschiavo poi, malgrado un tempo pessimo, che impedì per certo ben un centinaio di cittadini delle contrade lontane a partecipare alla votazione, ebbimo pure un concorso straordinario di 391 votanti dei quali 385 sì e solo 6 furono contrari. Sarebbe stato desiderabile che, seguendo l'esempio di Brusio, questa mezza dozzina di voti contrari non fossero fluiti, che in allora anche Poschiavo avrebbe potuto vantarsi di un voto unanime.

Però, dato il numero straordinario dei votanti, era quasi impossibile non trovar fra di loro una mezza dozzina di dissidenti, ed anzi non avessimo mai sperato ch'essi fossero così pochi, una quantità del resto trascurabile.

Anche qui abbiamo avuto una luminosissima prova che il nostro popolo è tutt'altro che retrogrado, ma conosce i suoi interessi al pari di chicchessia ed a essi subordina, quando è necessario ogni altra questione di qualunquesiasi natura.

Anche fra noi meritano un plauso coloro che, specialmente nelle contrade, diedero prova di zelo e patriottismo nel guidare il popolo e l'ottenuto trionfo lor ne sarà il più grato guiderdone.

La sera della votazione e sino a notte molto avanzata regnava da noi, soprattutto dopo conosciuti telegraficamente i brillanti risultati degli altri comuni, un vero entusiasmo che si manifestava con canti, musica e discorsi, e sulle ali del telegrafo volavano attraverso il Bernina ripetute volte le parole: Evviva il Bernina. Infatti i due comuni di Pontresina e San Maurizio avevano pure votato nello stesso giorno sull'importante questione.

Ma qui eran nate delle difficoltà tali non contro la ferrovia stessa, ma circa il suo tracciato che si temeva fortemente del risultato della votazione.

In Pontresina chiedevasi che il tracciato avesse da declinare alquanto verso il Roseg, modificazione che importa una maggiore spesa per la società di franchi 50 a 60'000 di quella preventivata, ed oltre ciò regnava una certa opposizione causa la ripartizione per l'eccedenza delle spese di espropriazione a Brusio e eventualmente quelle di Celerina e temendosi un voto contrario, il Consiglio comunale voleva dapprima protrarre la votazione. Senonché alla vigilia della stessa la situazione migliorò, di modo che a condizioni del suddetto cambiamento di tracciato e di una fermata a Sansouci si accettarono con voti 50 contro 3 le proposte della conferenza intercomunale.

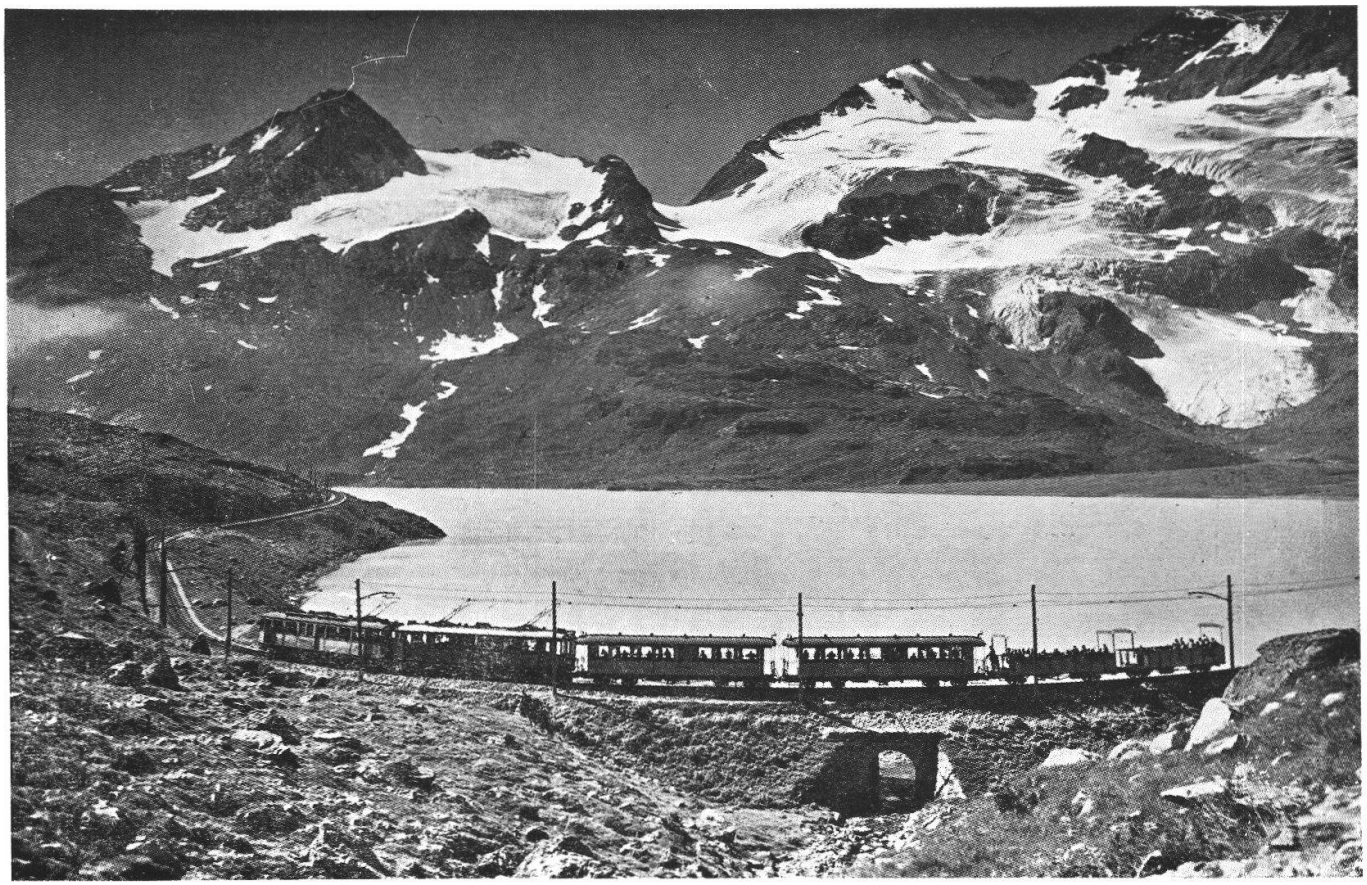
Il gruppo del Bernina visto da Montebello

Anche a San Maurizio regnava una assai forte opposizione pel motivo che si vedeva mal volontieri il tracciato attraverso la nota e pittoresca passeggiata del bosco di Staz e continuare poi sulle rive nord del lago di St. Moritz dove trovansi terreni, a quanto pare di un valore relativamente alto.

Egli fu per ciò che giovedì u.s. il Consiglio comunale, a grande maggioranza, aveva deciso di accettare le proposte solo alla condizione che il tracciato abbandonasse il bosco suddetto e le rive del lago, per essere condotto a Celerina e per le gole di Charnadura. Ciò significava una maggior spesa per l'impresa di oltre 400'000 franchi e sarebbe stato un motivo per far naufragare definitivamente il progetto.

In questo pericoloso frangente i partigiani della ferrovia, e primo fra essi l'attuale sindaco di St. Moritz, sig. Alfr. Robbi, convocarono sabato u.s. alla vigilia della votazione, un'assemblea preparatoria, alla quale presero parte i principali esercenti ed i membri del Consiglio comunale e si potè grazie all'intervento personale del sig. cons. naz. e presidente Tondury convincerli di accettare le proposte della conferenza intercomunale. L'assemblea del giorno seguente era numerosissima e dopo una vivissima lotta, le sudette proposte vennero accettate con 63 contro 1.

In ultimo il comune di Celerina, come era da aspettarsi non potè approvare il tracciato attuale, che non passa da Celerina e solo qualora venisse modificato, darebbe il suo concorso.



Lago Bianco e Cambrena

Questa è però un'eventualità che non pone in questione la riuscita dell'impresa, essendoche, caso contrario i comuni di Pontresina e San Maurizio si sono già obbligati ad assumere le spese di un'eventuale espropriazione di Celerina.

Da quanto sopra si vede che il risultato fu oltremodo soddisfacente, incoraggiante ed anzi superiore ad ogni aspettativa, in quanto concerne l'Engadina.

Riassumendo i risultati della votazione si ebbero

	Votanti	Sì	No
Brusio	110	110	—
Poschiavo	391	385	6
Pontresina	53	50	3
San Maurizio	64	63	1
	618	608	10

Queste cifre sono abbastanza eloquenti per rinunciare ad ulteriori commenti. Adunque da Campocologno a San Maurizio si trovarono solo 10 persone avverse alla ferrovia e quindi la quasi unanimità proclamò con voto solenne di volerla e di essere pronti a prestare per averla i chiesti necessari sacrifici.

E questo voto unanime sarà udito, non ne dubitiamo, dalla Società che si costituì per realizzarla, ciò è ora per essa una questione di punto d'onore. È bensì vero che la modificazione del tracciato a Pontresina esigerà circa un 50'000 fr.

di spese in più di quanto preventivato, ma non vogliamo credere che ciò possa essere un motivo per far abbandonare la impresa.

Speriamo pure che ora, dopo il voto dei comuni svizzeri, anche la vicina municipalità di Tirano e la Provincia della Valtellina, che hanno alla ferrovia un sommo interesse, vorranno da parte loro fare tutto il possibile per coadiuvare alla sua realizzazione, alla quale è pure in sommo grado interessata la società delle ferrovie Alta Valtellina.

La ferrovia elettrica del Bernina, oltre a riunir la Valtellina direttamente con la Svizzera e svilupparvi l'industria dei forestieri, avrà in tempi che riteniamo non lontani, un'importanza decisiva per sciogliere a pro della Valtellina, le questioni di una ferrovia elettrica Tirano-Bormio e di un allacciamento diretto con la pianura lombarda per la Valcamonica, valicando il passo dell'Aprica.

La zona d'influenza di una ferrovia del Bernina non sarà infatti limitata alle nostre valli ed al canton de' Grigioni ma si estenderà oltre i confini della Valtellina, per cui essa diventerà in certo qual modo, una ferrovia internazionale, essendochè sin'ora e forse per lunghi anni ancora, sarà il solo valico alpino fra il Brennero ed il San Gottardo.

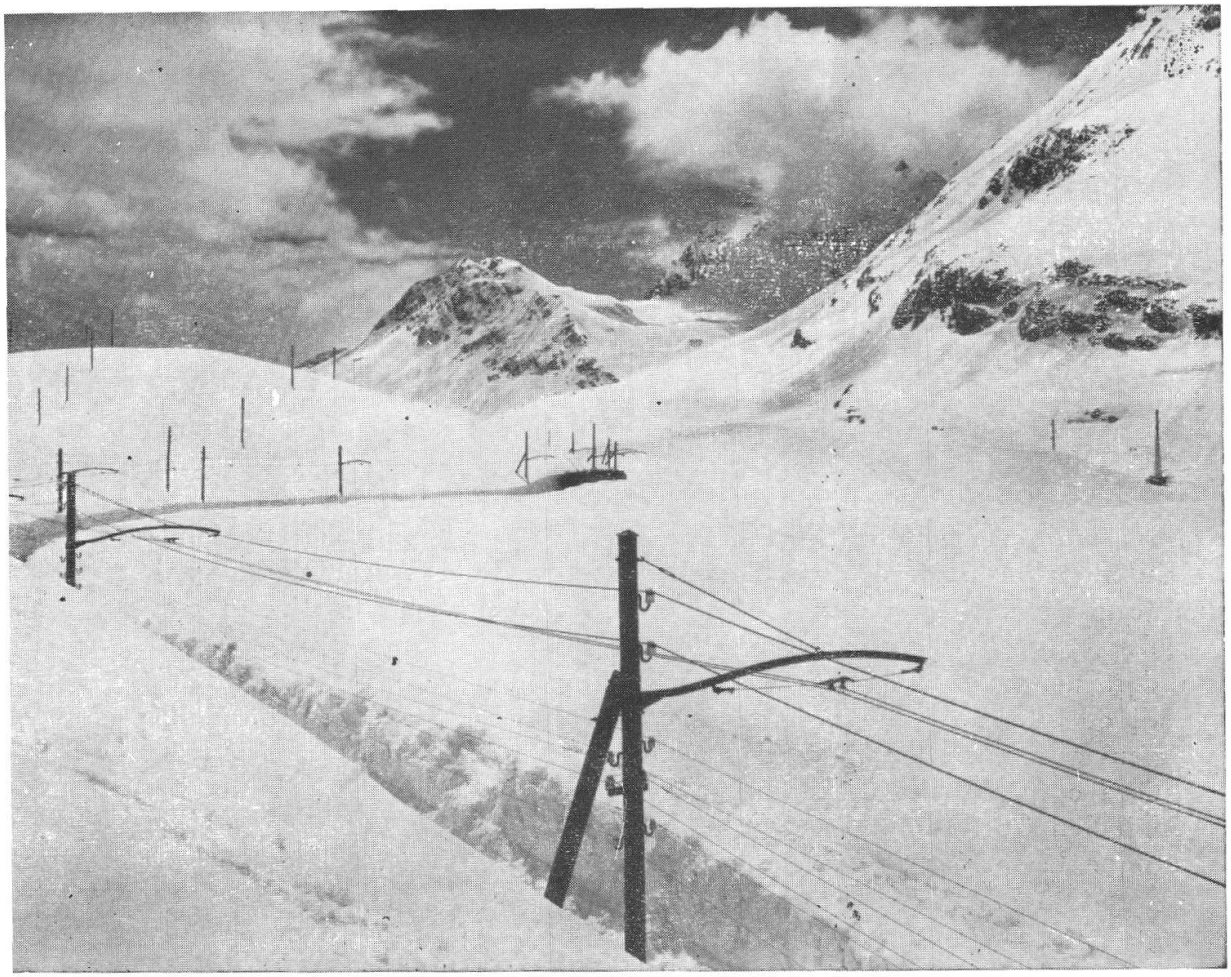
Evviva dunque la ferrovia elettrica del Bernina».

LA COSTRUZIONE

I piani primitivi della ferrovia che risalivano al 1899 furono riveduti e inoltrati a Berna appena la società si fu costituita. Furono necessari nuovi sopraluoghi e si dovettero intavolare varie trattative fra la società e i comuni prima di poter dare il via ai lavori. Nei confronti del primo progetto le mutazioni di maggior rilievo che si ebbero e che vennero poi anche eseguite, furono le seguenti: Fra St. Moritz e Pontresina il progetto primitivo prevedeva il passaggio attraverso il bosco di Staz, ma in seguito alle insistenze di Celerina, e in parte anche di St. Moritz, si dovette poi scegliere il nuovo tracciato attraverso la gola di Charnadüra. Fra Pontresina e Morteratsch il tracciato subì pure qualche cambiamento radicale. Onde superare il dislivello fra Cavaglia e Poschiavo il tracciato primitivo portava la linea da Cavaglia ai monti di Campello, di qui avrebbe dovuto ritornare sotto Cadera e poi con un terzo tornante dirigersi verso Poschiavo, mantenendo il tracciato di Privilasco come quello attuale. Ma su insistenza soprattutto del comune di Poschiavo, che aveva reso attenti gli interessati sui pericoli delle valanghe di Val Varuna, si dovette studiare il nuovo tracciato che si mantiene fra Balbalera e la valle di Varuna. Certo per avere un bel colpo d'occhio sulla città dei garofani il primo progetto si sarebbe adattato meglio, ma la sicurezza era un fattore più importante che non il punto panoramico. Altri mutamenti di grande entità non si ebbero nei confronti del progetto primitivo.

Il 2 marzo 1906 Berna dava il suo benestare al nuovo progetto e il 1. maggio 1906 si potevano iniziare i lavori preliminari sul versante sud. L'inizio vero e proprio dei lavori si ebbe il giorno 16 luglio sull'uno come sull'altro versante. Sul versante sud il primo colpo di piccone venne dato presso il torrente Crodologgio, sul versante nord fra Pontresina e Morteratsch.

I lavori di sottostruttura, la costruzione delle stazioni, dei depositi e di tutti gli edifici vennero assunti dalla Firma Buss e Cie di Basilea, mentre la parte elettrica, compresi i trasformatori, venne affidata alla firma Alioth di Münchenstein. La direzione dei lavori venne ripartita fra due uffici diversi, uno per il tracciato nord con sede a Pontresina e l'altro per il tracciato sud con sede a Poschiavo.



Paesaggio polare sul passo del Bernina

Fra Poschiavo e Tirano si potè lavorare, anche se con personale ridotto, durante l'inverno 1906-07, mentre sul versante nord i lavori furono sospesi nell'ottobre per riprendere nel maggio 1907.

Il programma di costruzione prevedeva quanto segue:

a) per il 1. luglio 1908: messa in esercizio dei tronchi: Poschiavo-Tirano di chilometri 17,038 e St. Moritz-Morteratsch di chilometri 12,139;
b) per il 1. luglio 1909: Morteratsch-Alp Grüm di chilometri 14,963;
c) per il 1. luglio 1910: Alp Grüm-Poschiavo di chilometri 16,541.

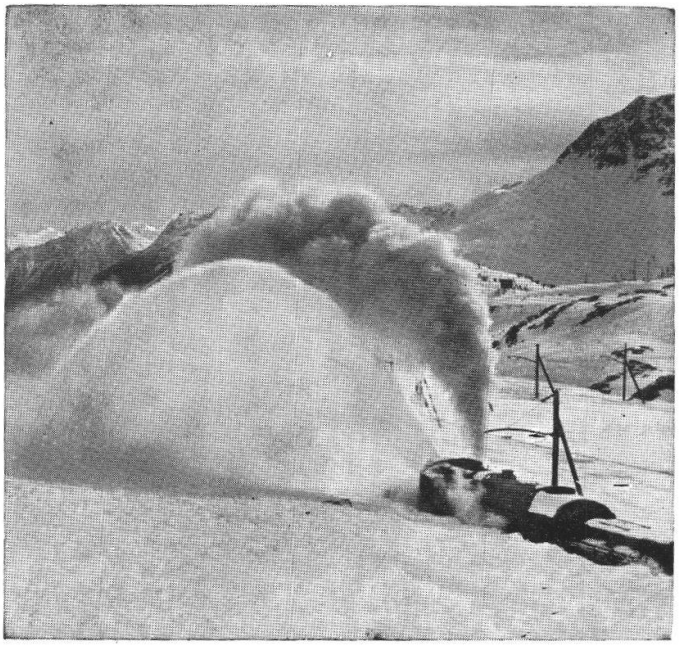
Di fatto le date di entrata in esercizio dei vari tratti furono le seguenti:

a) 1. luglio 1908: Poschiavo-Tirano di chilometri 17,038 e Pontresina-Morteratsch di chilometri 6,351;
b) 18 agosto 1908: Pontresina-Celerina di chilometri 3,760 e Morteratsch-Bernina Bassa di chilometri 3,563;
c) 1. luglio 1909: St. Moritz-Celerina di chilometri 2,028 e Bernina-Bassa-Ospizio Bernina di chilometri 6,628;
d) 5 luglio 1910: Ospizio Bernina-Poschiavo di chilometri 21.311.

Come si vede dai dati sopra citati il programma è stato mantenuto sulla quasi totalità. Il ritardo fra Pontresina e St. Moritz è insignificante sul tratto fino a Celerina, spiegabile fra Celerina e St. Moritz, se si pensa alle difficoltà che sorsero prima in merito al tracciato e poi nella costruzione della galleria di Charnadüra.

In compenso venne anticipato quasi di un anno il tronco Morteratsch-Bernina Bassa.

Esula dal campo di questo breve studio di stare a ricordare i particolari della costruzione, ma ci sia permesso mettere in evidenza alcuni dati. La ferrovia del Bernina parte da Tirano a quota 429 metri per raggiungere il punto culminante



Lo spazzaneve a rotatrice (Schleudermaschine) in funzione

all'Ospizio Bernina a 2257 metri e per ridiscendere poi a quota 1777 a Pontresina. Si trattava quindi di trovare la soluzione più confacente e la si è trovata portando il dislivello massimo al 7 %. La linea aveva nel 1910 su un totale di chilometri 60,680.90 metri, il 32,9 % con una pendenza fra 0 e 15 ‰ (chilometri 19,949.50), il 20,7 % con una pendenza fra 16 e 50 ‰ (chilometri 12,569.20) e 46,4 % con una pendenza fra 50 e 70 ‰ (chilometri 28,162.20). Praticamente quindi la metà del tracciato aveva ed ha ancora oggi una pendenza superiore al 50 ‰. La costruzione che era stata preventivata in fr. 12'000'000 venne a costare, ad opera finita, oltre 15'000'000.

LE FESTE D'INAUGURAZIONE

Il primo treno della ferrovia giunse a Poschiavo, proveniente da Tirano, il sabato sera, 6 giugno 1908 e venne salutato dalla popolazione con manifestazioni spontanee di giubilo e di gran tripudio. I primi carrozzoni gialli e le prime motrici pure gialle, oggi solo un bel ricordo, destarono l'ammirazione dei grandi e dei piccoli.

Il primo collaudo si ebbe il giorno 13 giugno e riuscì di piena soddisfazione, a questi tenne dietro in data 25 giugno il secondo collaudo definitivo, mentre sul tratto Pontresina-Morteratsch il collaudo si era avuto il 24 giugno.

Il 1. luglio 1908 (mercoledì) la Ferrovia del Bernina iniziava il suo esercizio sul tronco Poschiavo-Tirano e Pontresina-Morteratsch. La sera prima il popolo di Poschiavo aveva preso congedo con un certo senso di mestizia dall'ultima diligenza postale in partenza per Tirano. Da oltre cinquant'anni la diligenza aveva servito bene, anche se lentamente, ed ora cedeva il posto all'elettrica via.

La feste di inaugurazione vere e proprie si ebbero a Poschiavo il giorno 5 luglio e quelle feste meritano, oggi, a cinquant'anni di distanza, di essere ricordate un po' in esteso.

Poschiavo si era preparato da lunga data per i festeggiamenti e un comitato speciale aveva previsto la festa in tutti i particolari. Un treno speciale portava

al Borgo gli invitati della vicina Valtellina e durante tutto il tragitto veniva fatto segno a manifestazioni di gioia indescrivibile.

Momento particolarmente solenne deve essere stato quello in cui il treno inghirlandato entrò nella stazione di Poschiavo, salutato da un'enorme folla, accolto dal suono festoso di tutte le campane e dal tuono del cannone.

Un corteo che non voleva prendere fine si snodò per le vie del Borgo, accompagnato dalle note musicali delle bande di Delebio, Brusio e Poschiavo. Al banchetto ufficiale vennero pronunciati vari discorsi inneggianti al progresso e al benessere della ferrovia. Si ebbe poi nel tardo pomeriggio una specie di accademia e nella tarda serata una fiaccolata.

Il Borgo accolse gli invitati della Valtellina e quelli d'oltre Alpe con vari cartelli che mettevano in evidenza la gioia di un popolo che ormai non si sentiva più solo, non più completamente isolato.

Così uno diceva:

Al piè del Bernina — Festoso vi attende
Vi porge un saluto — Poschiavo plaudente.

Un altro:

Un maestro già dicea
Dopo l'A tien dietro il B
Prima l'Albula si fea,
La Bernina ora seguì.
Quello cui nessun credea
Ormai viene è giunta qui.

E si invitavano tutti a inneggiare alla ferrovia:

Ospiti e cittadini
Auspicate all'elettrica via
Foriera di pacifiche conquiste
Di comune prosperità.

E non mancò il pensiero per l'ideatore della ferrovia:

Poschiavo manda oltre l'avello
A Numa Droz Neuburghese
Che primo divinò questa via
Il saluto ed il plauso
Del memore core.

La stampa della Valtellina, come anche quella dell'interno del cantone e della Confederazione misero in giusto rilievo il lieto evento.

Come si è detto a tappe seguì poi l'apertura al traffico dei vari tronchi e il 5 luglio 1910 circolavano regolarmente i treni fra St. Moritz e Tirano.

L'inaugurazione di tutto il tronco non diede luogo a festeggiamenti speciali, se si esclude l'organizzazione di un treno speciale che portò i giornalisti da St. Moritz a Tirano e li riportò poi a Poschiavo dove ebbe luogo un banchetto al Crotto. Ma se anche l'inaugurazione dell'intero tronco fu più che modesta, resta nella storia di Poschiavo come data memorabile accanto a quella del 5 luglio 1908 anche l'altra del 5 luglio 1910. Le distanze erano vinte e se nel 1908 ci si era avvicinati alla Valtellina con la quale ci legavano e ci legano interessi culturali ed anche materiali, nel 1910 si realizzava l'unione con la vicina Engadina e con il resto del cantone. Il passo del Bernina che ci aveva quasi staccati dalla madre

Patria era vinto. Le agili motrici si arrampicavano da quel giorno su per le erte di Cadera e su per i dirupi di Alp Grüm per raggiungere in due ore Pontresina.

DAL 1908 AL 1943

I primi due anni d'esercizio furono buoni, ma non possono dare un'idea precisa del traffico, poiché si trattò di un esercizio locale. Ad ogni modo già il primo mese diede i buoni risultati seguenti (Poschiavo - Tirano e Morteratsch - Pontresina):

Numero dei viaggiatori trasportati	21340	
Tonnellate merci	1394	
Tonnellate bagagli	15	
Entrate viaggiatori		Fr 32'350.—
Merci e bagagli		» 3'670.—
Totale entrate luglio 1908		» 36'020.—

Entrata per chilometro Fr. 1'440.—.

La ferrovia del Bernina era stata ideata come linea turistica e il vero impulso lo ebbe dalle pingui stagioni engadinesi. A migliaia e migliaia affluirono i forastieri dalla metropoli engadinese verso l'Alp Grüm e la Bernina conobbe gli anni dell'abbondanza.

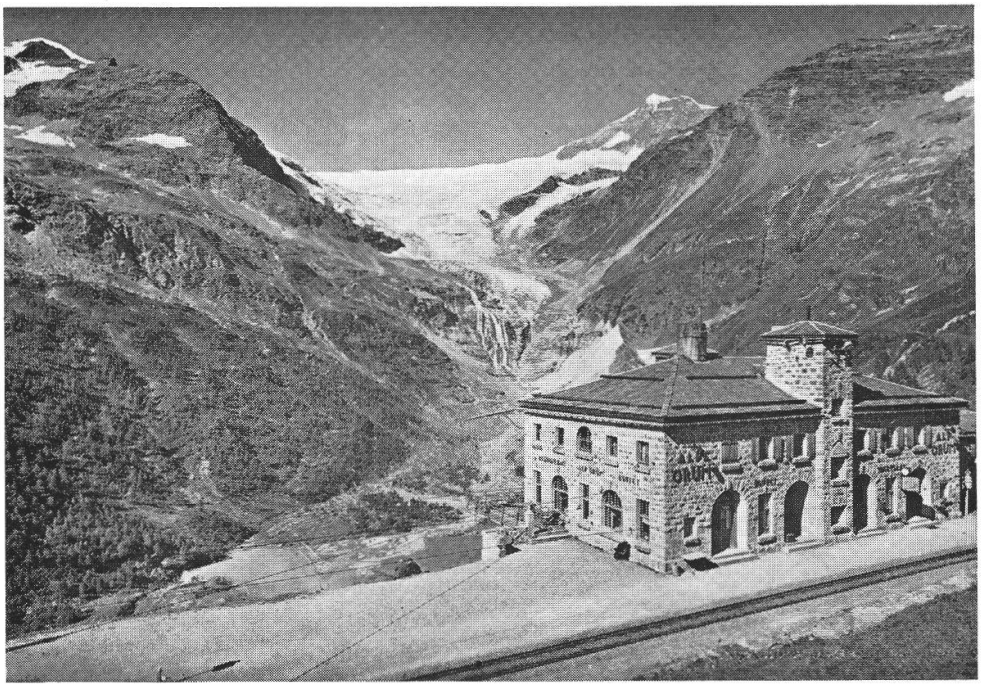
Il mese di luglio 1910 diede i seguenti risultati d'esercizio:

Entrate viaggiatori	Fr. 171'000.—
Entrate bagagli	» 4'800.—
Entrate merci	» 15'200.—
Totale entrate	» 191'000.—

Numero dei viaggiatori trasportati 61.000.

E l'agosto fu migliore ancora:

La vecchia stazione di Alp Grüm



La nuova stazione di Alp Grüm

Entrate viaggiatori	Fr. 296'700.—
Entrate merci e bagagli	» 25'000.—
Totale entrate	» 321'700.—

Numero dei viaggiatori trasportati 92.100.

E gli anni 1910-1913 furono si può dire i migliori.

Durante l'inverno 1913-14 si poté tenere aperta la linea durante tutti i mesi. Praticamente i mesi di luglio e di agosto con le loro entrate quasi favolose servivano a coprire i deficit degli altri mesi. Ma giunse l'agosto 1914 che portò lo scoppio della guerra mondiale e in breve volgere di ore l'Engadina si vuotò, e i carrozzoni della Bernina portarono attraverso il passo i pochi passeggeri e qualche militare.

La grande ferrovia turistica era stata privata del suo elemento, la valle di Poschiavo però aveva assicurata la congiunzione con il resto del cantone.

Anche qui alcune statistiche daranno un'idea della nuova situazione che si era venuta creando:

Esercizio luglio 1915 (fra parentesi luglio 1914)

Entrate viaggiatori	Fr. 19'800	(166'853)
» bagaglio	» 450	(6'839)
» merci	» 15'000	(24'122)
» bestiame	» 90	(1'707)
» diverse	» 500	(2'606)
Totale entrate	» 35'840	(202'127)

Numero viaggiatori trasportati 8.300 (54.229)

Entrate per chilometro Fr. 580.— (3'271.—).

E gli anni della guerra furono tutti deficitari e si potrebbero portare statistiche e statistiche. Ma può bastare lo specchietto che vien pubblicato in margine

a questo lavoro e che contempla entrate e uscite dal 1910 al 1940 per dare una idea dell'andamento della ferrovia.

Risulta dallo stesso che gli anni 1915-1921 furono gli anni in cui le entrate non riuscirono a coprire le uscite. Dopo due anni di transizione (1922-23) si notò in Engadina il rifiorire dell'industria alberghiera e per riflesso si ebbe il rialzo delle azioni della ferrovia.

L'anno 1927 segnò il colmo del benessere nella vita della ferrovia. Ma ben presto il trenino che si arrampicava veloce su per le rampe di Cadera, il trenino che aveva spodestato le diligenze postali si vide di fronte un terribile concorrente, l'automobile. Poschiavo si oppose in un primo tempo al passaggio delle macchine, ma poi dovette cedere alle esigenze dei tempi. Gli anni 1930-34 furono nuovamente di transizione, ma questa volta per preparare una nuova crisi. Dal 1935 al 1939 si chiude con deficit e le ragioni vanno cercate nella grande crisi subentrata in tutto il mondo, nelle sanzioni che colpirono l'Italia e che fecero diminuire il traffico merci da e per la Valtellina. Sorsero poi al nord le difficoltà di frontiera che impedirono ai tedeschi di venire in Engadina. E di nuovo una guerra mondiale che mette in serio imbarazzo la vita della ferrovia.

DAL 1943 AL 1958

Già negli anni 1931-33 era stata studiata la possibilità di una fusione della Ferrovia del Bernina con la Retica, ma la società non volle e non poté allora aderire alle proposte che vennero fatte. Il problema fu risollevato nel 1940 in seguito all'entrata in vigore della legge sull'aiuto alle ferrovie private e condusse in un primo tempo a chiedere che la ferrovia del Bernina venisse assunta dalle ferrovie federali, con conseguente adattamento delle tariffe viaggiatori e merci. Si ripresero le trattative già ventilate nel 1931 e la Ferrovia Retica assunse a partire dal 1. gennaio 1942, ma solo provvisoriamente, l'amministrazione e l'esercizio della Bernina.

La Retica non si sentiva in grado di incorporare la Bernina fintanto che non fosse stata sanata la situazione finanziaria. Il risanamento ebbe luogo nel gennaio 1942 e in seguito a ciò anche la Retica poté incorporare il tronco della Bernina nella sua rete.

La vita della ex Bernina dal 1943 a tutto oggi è un po' la vita della Retica, è storia del presente che non deve essere richiamata nei particolari. Ad ogni modo va messo in rilievo che in questi ultimi anni la direzione della Retica si è sforzata di migliorare sotto tutti i riguardi la nostra ferrovia. Il materiale rotabile ha subito importanti, radicali cambiamenti, nuove costruzioni ricordate in altra parte, migliorie all'orario, migliori condizioni di lavoro per gli impiegati e operai, sono fattori positivi. Resta sempre la questione delle tariffe, ma sarà bene mettere in rilievo come la direzione non si oppone ad una riduzione, anzi è favorevole e la decisione sta a Berna, non a Coira. La nuova legge sulle ferrovie private che permetterà di realizzare la tanto auspicata e giustificata riduzione delle tariffe è a buon punto e salvo imprevisti dell'ultima ora, i suoi buoni effetti si faranno presto sentire. Anzi ci auguriamo che la riduzione sia il regalo di Berna per il 50.mo.

1908-1958 CAMBIAMENTI DELLA LINEA E PRINCIPALI COSTRUZIONI

La Ferrovia del Bernina venne costruita quale ferrovia estiva per il valico, ma venne poi tenuta aperta anche durante l'inverno e in breve si conobbero i

Santa Maria di Poschiavo

principali punti pericolosi che nel corso degli anni vennero poi eliminati. Fra i cambiamenti principali operati sulla linea vanno ricordati quelli di Scala, dove venne eliminata una curva, splendida per il panorama, ma di molto incaglio per il traffico, poi venne spostato completamente il tracciato fra Arlas e il ponte di Val da Fain, in più punti dove la ferrovia correva parallela alla strada cantonale è stata rialzata, così fra Bernina Bassa e Montebello, e lungo il lago di Poschiavo, come pure fra Poschiavo e Le Prese.

Altro mutamento importante è stato quello operato sul tracciato Madonna di Tirano-Tirano, dove la linea è stata completamente allontanata dalla provinciale.

Né vanno dimenticate le gallerie artificiali che vennero costruite sul valico e fra Alp Grüm e Cavaglia e che servono le prime a superare i punti nevralgici dove il vento soffia più forte e le altre ad eliminare il pericolo delle lavine.

Anche nuovi edifici sono sorti, così il grande e massiccio edificio di Alp Grüm, la nuova stazione di Campocologno, la nuova stazione di Tirano.

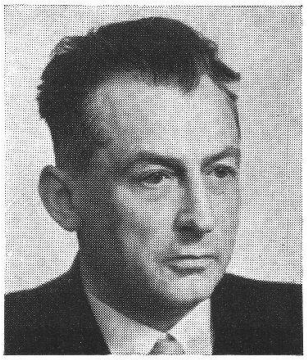
E per quanto riguarda il materiale rotabile si deve pur dire che la ferrovia ha cercato di mantenersi all'altezza dei tempi. Se già la Bernina ha fatto del suo meglio, un plauso speciale va dato alla Ferrovia Retica assuntrice, che ha rimodernato tutte le motrici.

Uno sguardo anche all'orario. Fra Poschiavo e Tirano si ebbero sempre almeno sei treni in ogni direzione, che ora sono portati a nove nell'inverno ed a undici nell'estate. Fra Poschiavo e St. Moritz si ebbero sempre almeno quattro treni giornalieri, pure in ogni direzione, durante l'inverno e da sei a otto nell'estate. E grazie ai nuovi raddrizzatori elettrici, al perfezionamento delle motrici anche la velocità è stata aumentata. Dai 17 chilometri in salita nel 1910 si è arrivati ai 27 orari. Se nel 1910 il treno impiegava 3 ore e 30 minuti per il tragitto St. Moritz-Tirano, nel 1930 impiegava non più di 3 ore e oggi praticamente ci sono dei treni che impiegano 2 ore e 35 minuti.

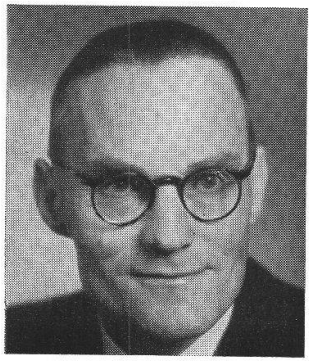
GLI UOMINI

In occasione del 50.mo della Bernina è opportuno dedicare un pensiero a coloro che hanno avuto una parte importante nella realizzazione dell'opera.

Il consigliere nazionale dott. Alfredo Planta



Il signor consigliere agli Stati dott. Gion Darms, attuale presidente del consiglio d'amministrazione della Retica



Il signor dott. Paolo Buchli, direttore della Retica dal 1949

A differenza della ferrovia Bellinzona-Mesocco che aveva ed ha un carattere regionale e che quindi è stata voluta più da uomini della valle, la ferrovia del Bernina è stata realizzata dall'alta finanza. I Poschiavini come tali mai avrebbero potuto pensare a realizzare da soli un'opera tanto grandiosa. Di conseguenza sul primo piano fra i pionieri della nostra ferrovia si presentano due personaggi non direttamente nostri.

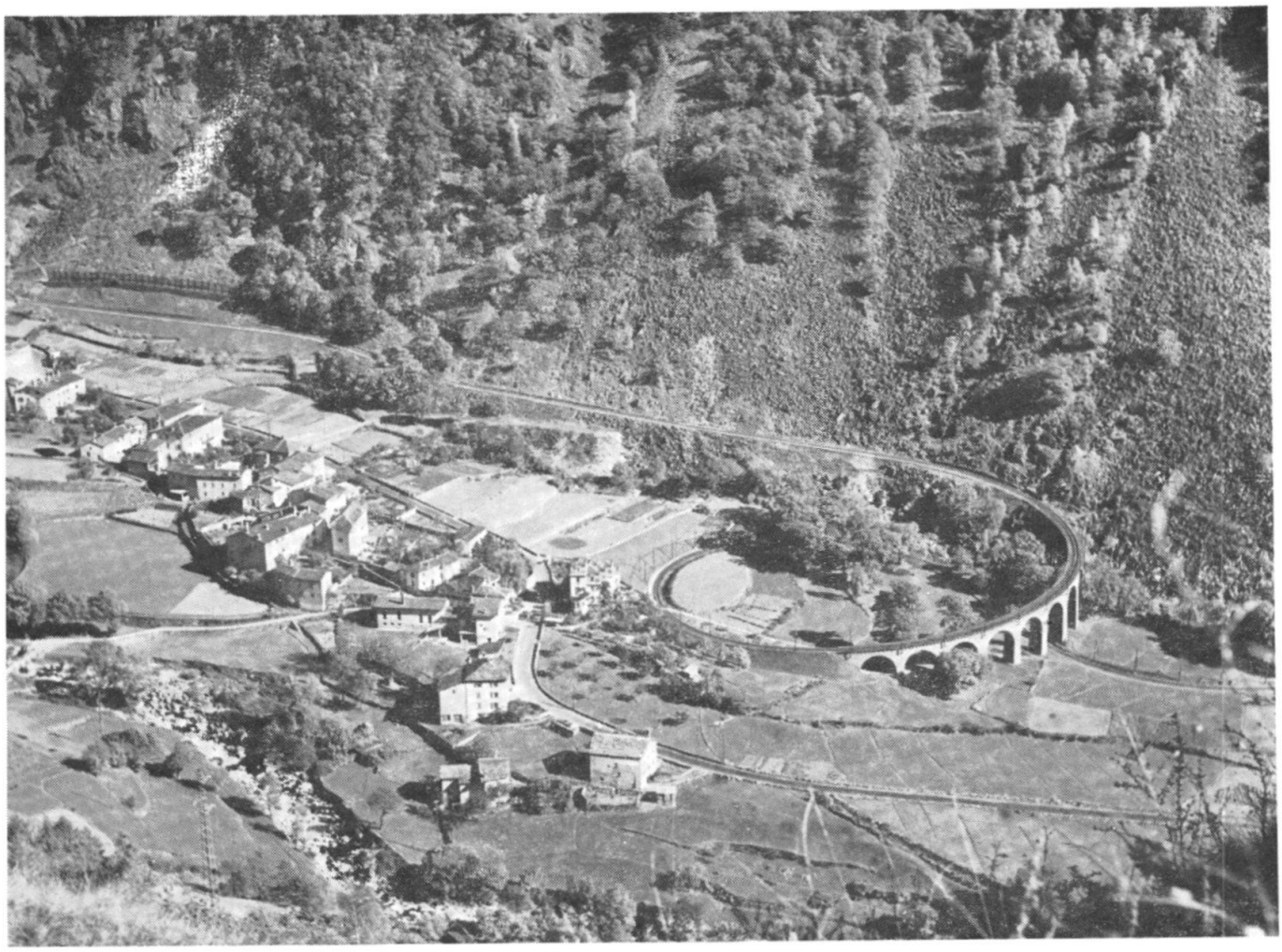
Festeggiando il 50.mo della Bernina il pensiero va in primo luogo all'ex consigliere federale Numa Droz che è veramente l'ideatore della ferrovia e che ha dato il primo impulso. Purtroppo la morte lo ha colto prima ancora che il seme da lui gettato potesse in qualche modo germogliare, ma ciò nulla toglie al suo primo merito. Accanto a lui sta la bella figura del consigliere nazionale dr. Alfredo von Planta di Reichenau che ha raccolto il testamento di Numa Droz e lo ha fatto suo. Col suo sguardo lungimirante egli intravvide l'importanza della nuova ferrovia e si impegnò con tutte le sue forze perchè l'opera venisse eseguita.

Vanno ricordati i direttori: signor Diederich Nachenius 1906-1911, Correvon 1912-1921, Zimmermann 1921-1939, Branger 1944-1949 e Buchli 1949-1958. Negli anni 1940-43 si ebbe un collegio di direzione composto dai signori: Cristiano Dolf, Attilio Beti e Gläss.

E in questa occasione del 50.mo non si può non rivolgere un pensiero di gratitudine a tutti quelli che hanno prestato il buon servizio dal 1908 in avanti. Si tratti poi dei capi esercizio o degli impiegati d'ufficio, si tratti dei macchinisti o conduttori, del personale di stazione, dei capilinea o anche dei semplici ed umili lavoratori della squadra, di ieri come di oggi. Tutti, ognuno al loro posto di lavoro, hanno contribuito a mantenere in efficienza la nostra ferrovia.

E un mesto pensiero va al forte drappello di 16 uomini, di sedici vite che si sono sacrificate vittime del lavoro. Infatti la Ferrovia del Bernina che oggi festeggia il suo cinquantesimo ha pure voluto il sacrificio di vite umane.

Otto vittime si ebbero a registrare il 16 marzo 1920. Il primo treno proveniente da Pontresina con in testa lo spazzaneve rotativo a vapore, venne investito da una valanga nei pressi di Val Minur. Lo spazzaneve fu gettato fuori dalle rotaie, ma la vera causa della disgrazia è stata prodotta dalla rottura della valvola principale della caldaia e il vapore che si sprigionò bruciò tutti gli occupanti, tranne un fuochista che gettato fuori sulla neve dall'urto ebbe salva la vita.



Il viadotto di Brusio

Di regola sulla spazzaneve c'erano quattro uomini, ma quel giorno si erano aggiunti un apprendista e due riserve, l'ottava vittima si trovava sul vagone per gli operai. Ci inchiniamo dinanzi a questi umili e pur gloriosi operai. Si tratta dei signori Hold, Sprecher, Gross, Raffeiner, Egger, Wehrli, Freimann e Largiader.

Una vittima, certo Gutti Giovanni, si ebbe nel 1922 in uno scontro fra un carrello di servizio e un treno sul tronco Morteratsch-Pontresina.

Altre due vittime si ebbero a registrare nel marzo 1934: Giovanni Maffina caposquadra e Giovanni Cortesi, operaio. Vennero investiti dalla famigerata lavina «Marianna» presso la stazione di Bernina Bassa, il primo mentre correva per fermare il treno passeggeri e il secondo mentre era intento al servizio degli scambi dei binari. Una lapide in serpentino affissa al muro del raddrizzatore di Bernina Bassa ricorda questi due eroi.

E nella notte fra il 28 febbraio e il 1. marzo 1937 una nuova disgrazia, dovuta allo staccarsi di una piccola lavina nei pressi di Alp Grüm, voleva tre vittime, il capolinea Peter e due operai Dino Crameri e Mario Brunoldi.

E il 3 gennaio 1951 cadeva vittima del dovere il capolinea Kerle di Surovas.

La serie si chiude con la morte del giovane poschiavino Bruno Beti avvenuta il 29 luglio 1953 all'Ospizio Bernina e dovuta ad uno scontro fra una motrice e una locomotiva. — Il ricordo di tutti questi uomini ci è sacro.

L'IMPORTANZA TURISTICA, ECONOMICA E POLITICA DELLA FERROVIA DEL BERNINA

Non si può chiudere questo breve studio storico sulla ferrovia del Bernina, senza fare un cenno sull'importanza turistica, economica e politica che la ferrovia ha avuto ed ha tuttora.

Il « treno della neve» sul valico del Bernina

Dal punto di vista turistico: La Ferrovia St. Moritz-Tirano è stata ideata a suo tempo come linea turistica e come tale è anche stata realizzata e questa sua caratteristica le resterà sempre.

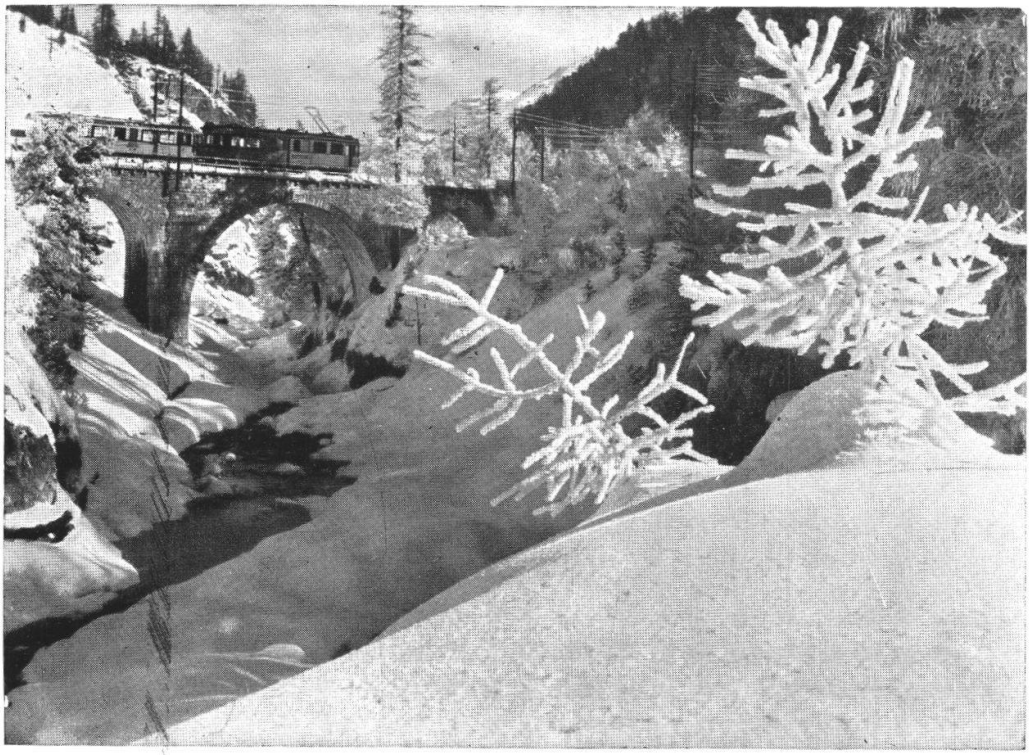
Dalla fertile ed ubertosa Valtellina, dove alligna la vite che dà un vino ricercato, la ferrovia ci porta attraverso una delle più belle e pittoresche valli del Grigioni. In quel di Brusio si può ammirare sempre quel prodigio della tecnica che si chiama « Viadotto di Brusio » circondato da annosi castagni, e poi a seconda della stagione si possono ammirare i bei campi di tabacco o di gran saraceno. A Miralago un bel colpo d'occhio sul gruppo del Varuna. Attraverso il piano di Poschiavo l'occhio scopre le tante bellezze naturali, rese più vivide e gentili dalle contrade. E il borgo coi suoi palazzi e le sue chiese e con la sua gente è un punto turistico di carattere speciale.

La ferrovia rasenta precipizi, si nasconde fra le abetaie di Cadera e sbuca poi attraverso l'orrido di Puntalta a Cavaglia, dove per la prima volta ci saluta il Palü. Ad Alp Grüm colpo d'occhio più unico che raro sulla valle e sulle montagne poschiavine e orobie.

E sul versante nord è ancora il Palü che si ripresenta, poi il quadro meraviglioso del gruppo del Bernina visto da Montebello, poi la ridente Engadina, piena di sole d'estate come d'inverno.

Ferrovia turistica per eccellenza, ammirata da tutti, che presenta ogni volta un panorama incantevole.

Dal punto di vista economico la Bernina ha avuto ed ha oggi ancora una capitale importanza per la valle di Poschiavo. Che cosa sarebbe la nostra valle senza la ferrovia? Veramente la valle perduta. L'economia poschiavina, le industrie e il commercio non si sono sviluppati con il ritmo ascendente che si è riscontrato in altre valli grigioni, ma è lecito chiedersi che cosa sarebbe stato se la ferrovia non fosse venuta.



La ferrovia sul ponte dell'Inno presso St. Moritz

Il serpentino dormirebbe sotto la terra di Quadrada, parte del legname resterebbe inutilizzato e via dicendo.

Quando si pensa che nel 1908 ci volevano 12 ore da Tirano a Samedan ed oggi in 3 tre il tragitto è assicurato, si è detto qualche cosa dell'importanza economica per la valle. E infine dal punto di vista politico, specie se pensiamo agli anni delle due guerre, risalta subito il valore della linea del Bernina.

La valle di Poschiavo pur legata alla Valtellina da buoni rapporti e da vincoli culturali ed anche economici, è per natura storica portata a vivere la vita politica svizzera. Ora la ferrovia ci ha aperto quel passo del Bernina che madre natura aveva posto fra noi e madre patria.

E se domani le tariffe potranno essere adattate in modo da essere accessibili a tutti i ceti di persone, in modo da favorire maggiormente il commercio e la industria, e fra le industrie non ultima quella dei forastieri, la ferrovia che già ha svolto il buon compito economico e politico, potrà dare alla nostra valle ancora maggior incremento.

CONCLUSIONE E VOTI

La Ferrovia del Bernina ha festeggiato il 25-26 giugno il suo cinquantesimo di vita. Mezzo secolo non è tanto, ma pur sempre un buon lasso di tempo per uno sguardo retrospettivo. È quanto si è cercato di fare con questi brevi cenni. Ci furono gli anni buoni e quelli meno buoni, ci furono le giornate di sole e quelle di nebbia, cioè di gioie e di dolori.

Che il nuovo mezzo secolo che si inizia possa essere un periodo di maggiori successi e chiunque percorre il tragitto della Bernina in questo anno giubilare come sempre, sia il benvenuto, scenda poi al grande albergo di St. Moritz o nella pensione semplice, ma cordiale in val Poschiavo.

FERROVIA DEL BERNINA

Orario Estivo 1908

6 49	8 38	10 15	12 37	3 14	5 07	6 45	8 12	*p.* **Poschiavo** . . *a.*	7 15	9 55	12 07	2 29	4 31	6 24	8 38	11 00
6 53	— —	10 19	12 41	— —	5 11	— —	8 16	S. Antonio .	— —	9 51	— —	2 25	4 27	— —	8 34	10 56
7 02	8 51	10 28	12 50	3 27	5 20	6 58	8 25	Le Prese . .	7 02	9 42	11 54	2 16	4 18	6 11	8 25	10 47
7 14	— —	10 40	1 02	— —	5 32	— —	8 37	Meschino . .	— —	9 32	— —	2 06	4 08	— —	8 14	10 37
7 29	9 18	10 55	1 17	3 54	5 47	7 25	8 52	**Brusio**	6 38	9 19	11 31	1 53	3 55	5 48	7 01	10 24
7 40	9 29	11 06	1 28	4 05	5 58	7 36	9 03	Campascio . .	6 27	9 08	11 20	1 42	3 44	5 37	7 50	10 13
7 47	9 36	11 13	1 35	4 12	6 05	7 43	9 10	*a.* **Campocolog.** *p.*	6 20	9 01	11 13	1 35	3 37	5 30	7 43	10 06
7 50	9 39	11 16	1 38	4 15	6 08	7 46	9 23	*p.* *a.*	6 10	8 51	11 03	1 25	3 27	5 20	7 33	9 56
7 57	9 46	11 23	1 45	4 22	6 15	7 53	9 20	*a.* Madonna . . *p.*	6 03	8 44	10 56	1 18	3 20	5 13	7 26	9 49
8 12	10 01	11 38	2 00	4 37	6 30	8 08	9 35	*p.*								
8 15	10 04	11 41	2 03	4 40	6 33	8 11	9 38	*a.* **Tirano** . . . . *p.*	6 00	8 41	10 53	1 15	3 17	5 10	7 23	9 46

Si noti il sistema allora in uso di indicare l'orario senza distinzione fra le ore anti e pomeridiane

Tabella delle entrate e delle uscite dell'esercizio della ferrovia del Bernina dal 1910 al 1940

Anno	Persone Numero	Persone Entrate	Bagaglio Entrate	Bestiame Entrate	Merci e posta Tonn.	Merci e posta Entrate	Entrate diverse	Totale entrate	Uscite	Avanzo risp. deficit
1910	282,517	737,618	24,221	396	17,778	153,646	2,871	918,752	564,447	354,305
1911	333,301	875,268	26,872	519	18,056	176,364	11,032	1,090,056	734,402	355,654
1912	314,138	874,890	30,325	474	15,936	197,663	13,285	1,116,638	727,257	389,381
1913	312,337	945,268	38,997	10,699	16,901	237,636	23,023	1,255,623	696,107	559,516
1914	181,261	614,068	32,626	7,222	10,865	195,034	25,298	874,248	675,534	198,714
1915	74,940	173,620	5,264	3,480	12,600	185,001	21,625	388,990	545,691	— 156,701
1916	83,582	174,365	3,729	4,767	15,976	216,184	21,110	420,155	578,347	— 158,192
1917	82,553	183,523	3,571	7,007	14,786	232,444	23,170	449,715	731,578	— 281,863
1918	78,915	193,623	4,753	10,551	12,170	280,054	16,655	505,636	788,729	— 283,093
1919	115,861	314,096	14,596	29,429	13,372	376,191	22,955	757,267	971,203	— 213,936
1920	158,885	452,526	21,826	8,848	15,184	571,750	23,746	1,078,696	1,167,338	— 88,642
1921	170,602	534,441	34,006	14,444	9,428	376,155	29,555	988,601	1,026,812	— 38,211
1922	151,446	504,490	33,685	25,832	11,977	361,525	23,455	948,987	934,515	14,472
1923	188,158	664,478	48,217	28,045	11,292	392,575	24,989	1,158,574	920,307	238,267
1924	276,236	957,569	59,274	20,213	16,532	465,592	25,998	1,528,646	988,307	540,339
1925	336,544	1,082,303	52,600	20,596	13,977	407,103	27,110	1,589,712	1,055,122	534,590
1926	321,019	975,319	44,603	17,249	18,960	483,325	33,875	1,554,371	1,055,842	498,529
1927	357,799	1,071,440	46,748	15,730	26,780	537,588	34,417	1,705,923	1,063,199	642,724
1928	374,966	1,103,054	49,711	18,295	12,163	418,334	32,712	1,622,106	1,034,301	587,805
1929	372,106	1,122,464	56,223	22,390	12,355	443,247	35,438	1,680,762	1,041,279	639,483
1930	376,673	1,103,609	51,753	23,491	16,457	485,466	28,793	1,693,112	1,137,885	555,227
1931	277,161	799,911	40,804	16,192	12,297	430,952	27,127	1,314,986	1,039,921	275,065
1932	205,615	536,989	22,944	17,899	12,069	381,381	25,604	984,817	962,025	22,792
1933	230,096	593,676	26,922	22,607	15,823	398,485	23,071	1,064,761	943,625	121,136
1934	228,670	613,190	23,600	40,687	17,713	385,482	24,197	1,087,156	970,555	116,601
1935	255,019	587,715	17,587	21,651	14,643	339,324	23,867	997,145	1,001,496	— 4,351
1936	217,445	445,755	10,140	18,334	12,994	315,325	22,909	812,263	914,404	— 102,141
1937	286,638	548,763	16,344	24,229	13,248	341,706	23,281	954,323	962,666	— 8,343
1938	298,442	534,659	15,909	9,060	13,743	320,967	24,778	905,372	975,426	— 70,054
1939	268,048	472,951	11,201	12,704	12,704	353'150	21,888	871,894	923,163	— 51,268
1940	189,974	357,007	7,947	13,381	18,577	593,495	21,136	792,966	758,558	34,408

Inaugurazione della locomotiva „Graubünden"

Le Ferrovie Federali Svizzere hanno messo in esercizio nel corso degli ultimi anni una serie di nuove potenti locomotive elettriche, alle quali venne dato il nome dei vari cantoni. La locomotiva nr. 21 della serie ricevette il nome « *Graubünden* » e la sua inaugurazione ebbe luogo il giorno 14 maggio u. sc. Come d'uso la festa inaugurale si ebbe con un viaggio gratuito offerto ad un forte gruppo di scolari, e si capisce questa volta scolari grigioni. Dopo i discorsi inaugurali tenutisi alla stazione di Coira, e fra questi discorsi va sottolineato quello dell'on. Tenchio che approfittò della buona occasione per ricordare il complesso problema speciale delle nostre ferrovie grigioni, la locomotiva venne affidata simbolicamente alla gioventù grigioni. In seguito un bel viaggio, favorito dal bel tempo portò gli invitati ufficiali, circa una trentina e oltre 1100 scolari da Coira a Basilea, passando per Rorschach—Frauenfeld—Winterthur—Bülach—Eglisau—Rheinfelden. A Basilea accoglienza festosa da parte del governo e da parte dei grigioni di quella città. Il Grigioni Italiano era rappresentato da scuole di Roveredo, dalla scuola di Selma, di Landarenca, di Augio, di Soglio e da varie classi del Poschiavino. Fu una bella festa che servì a dare sollievo agli scolari e occasione alla stampa di risollevare i nostri problemi ferroviari, che come noto non si limitano al tronco Coira-Maienfeld, ma che praticamente hanno inizio a Coira e si diramano un po' in tutte le valli grigioni.

D. S. Giuliani