

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

**Band:** - (1947)

**Heft:** 5

**Artikel:** La strada ferrata

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-777355>

### **Nutzungsbedingungen**

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

### **Conditions d'utilisation**

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

### **Terms of use**

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

**Download PDF:** 21.11.2024

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

# LA STRADA FERRATA

Traversine massicce di quercia adagiate in un solido letto di pietre reggono due lucidi nastri d'acciaio scintillanti nel sole. La linea corre diritta sulla tersa massicciata; nessuna vegetazione viene a turbare la simmetria perfetta dei due binari paralleli. Dagli agili sostegni che rivelano, pur nella leggerezza delle forme, una robustezza a tutta prova, si irradia la rete sottile dei fili di rame che si stende sopra le rotaie e sembra congiungersi in un punto solo all'orizzonte, coi pali, i nastri dei binari, le traverse e il letto della strada, per completare l'armonia del quadro. A duecento metri circa, dietro di noi, la linea descrive una curva e scompare dietro il dorso boscoso di una collina. Ma poco avanti la svolta, facilmente visibili anche nel bagliore della luce meridiana, due luci gialle, una accanto all'altra, splendono sullo sfondo di una tavola nera.

Non un soffio di vento agita le spighe dei campi di grano che si stendono lungo la strada ferrata; non una nuvola solca il cielo, e l'infinita catena bluastrea di monti che delimita ad occidente la vasta pianura, disegna netto il suo profilo sul firmamento fin laggù nella Svizzera romanda, poi le sue forme si dileguano nella foschia. Anche la snella ciminiera che si scorge in lontananza lascia sfuggire un filo di fumo bianco così regolare e diritto che non riesce a infondere nemmeno lui un po' di movimento alla statica visione. Oltre al trillo sperduto di un uccello che s'ode di tanto in tanto, non c'è nell'aria altro rumore all'infuori dello scalpiccio e il cigolio di un carro tirato da cavalli, invisibile allo sguardo, ma che deve venire da uno dei colli che vediamo a oriente dal nostro posto d'osservazione e si muove in direzione di una di queste belle e tipiche fattorie che adornano il paesaggio circostante. Così giace la strada ferrata, così, seppure costruita da mani straniere con materiale straniero, essa è intimamente legata alla terra che la sostiene e della cui fertile superficie non un sol braccio dovrebbe andare perduto. Ma i binari che si stendono davanti a noi non vi furono adagiati per puro gusto estetico, anche se allettano i nostri sensi come nobile espressione della tecnica; essi non sono lì che per servirci, esponenti degli scambi fra gli uomini, fondamenta del traffico. L'invenzione delle rotaie risale a oltre duecento anni fa, e da circa centotrent'anni vi passano le locomotive a vapore; ma da un secolo soltanto esiste in Svizzera la ferrovia.

## La prima ferrovia svizzera

La prima ferrovia nel nostro paese misurava in tutto 22 km. Per percorrerli tutti, i pochi convogli giornalieri impiegavano circa un'ora. A quel tempo non esistevano né i segnali, né il telegrafo; quando si doveva inserire un treno speciale o introdurre una modifica importante nell'orario delle corse, bisognava mandare un «espresso», e cioè un messaggero, che faceva tutto il percorso e c'è da presumere ch'egli andasse da Zurigo a Baden molto più in fretta del treno che lo doveva seguire!

Oggi circolano sulla stessa linea circa quaranta treni al giorno. I diretti superano la distanza in 20 minuti scarsi, e lungo il percorso sono protetti da un sistema ingegnoso di segnali di blocco e di continui contatti telegrafici e telefonici che funzio-

nano a meraviglia. Con l'andar del tempo, naturalmente, si è dovuto procedere alla posa di un doppio binario.

Dall'epoca della prima ferrovia svizzera sino ad oggi sono trascorsi cento anni: cento anni di sviluppo incessante, il lavoro di tre generazioni, una lotta accanita per il progresso, più volte seriamente ostacolata da gravi contraccolpi.

## Una storia delle occasioni mancate

«La storia delle ferrovie svizzere è una storia delle occasioni mancate» ebbe a scrivere uno degli storiografi più noti del traffico. E con ragione. Quando, nel 1852 lo Stato federale appena nato fece allestire dagli inglesi R. Stephenson e H. Swinburne, due dei più famosi competenti europei in fatto di ferrovie, il progetto di un'unica rete nazionale ferroviaria, sembrava che la via per una chiara e ben definita politica svizzera del traffico fosse per sempre appianata. Purtroppo il potere centrale si rivelò troppo debole per tenere saldamente nelle proprie mani le redini della vita pubblica; la legge sulle ferrovie emanata nello stesso anno stabiliva semplicemente: «La costruzione e l'esercizio di ferrovie sul territorio della Confederazione sono lasciati ai cantoni, rispettivamente all'attività privata.» Era questo il segnale per dare libero sviluppo al nuovo mezzo di locomozione nel nostro paese montagnoso; disgraziatamente esso apriva le porte ad una politica di campanile, greffa e sfrenata, ad una lotta fra gli interessi regionali. Come una ragnatela si stessero i fili delle rotaie su tutto il paese; con una rapidità sorprendente sorsero le comunicazioni fra Zurigo, il lago di Costanza e la Svizzera centrale, fra Basilea - Olten - Lucerna e Berna - Thun, da Ginevra a Losanna, a Yverdon, in direzione del Vallese e di Berna; perfino gli altipiani del Giura neocastellano e della zona sangaliese erano percorsi dalla ferrovia già prima del 1860. Poi venne il progetto grandioso di una ferrovia alpina che conduceva al sud, da costruirsi nella Svizzera orientale attraverso i valichi dei Grigioni, o nel centro, attraverso il Gottardo. Gli uomini più capaci, ma anche i più ostinati, erano allora alla testa delle compagnie ferroviarie più importanti, a Zurigo, Basilea, San Gallo, Losanna e Berna, e fra essi si trovavano i lungimiranti basilesi Speiser e Geigy, lo zurighese Escher e, a Berna, sedeva a Palazzo federale il suo potente avversario Stämpfli. Ingegneri come C. v. Etzel e R. Lanicca e, nel campo della meccanica, N. Rigenbach, contribuirono a conferire alle ferrovie federali la fama di ferrovie le più fidate, le più sicure e le più pulite del mondo.

## «Ferrovie dei signori» e «Ferrovie del popolo»

Le città toccate dalla ferrovia furono sempre più numerose, i tecnici s'inoltrarono sempre più nelle valli per costruire argini, gettare ponti e scavare gallerie. L'entusiasmo per le ferrovie andò lentamente trasformandosi in una vera e propria febbre di nuove costruzioni, una febbre che non si arrestava nemmeno davanti alle imprese più ardue e finanziariamente più arrischiate. Alle «ferrovie dei signori» la cui proprietà era

nelle mani delle città ricche e di enti stranieri, si vollero opporre le «ferrovie del popolo»; nacque così la famosa impresa della «Ferrovia nazionale» che conduceva a Costanza e Singen, via Winterthur e, lasciando da parte Zurigo, a Baden, Aarau e Zofingen e che avrebbe dovuto continuare nella Svizzera occidentale. Il crollo di questa ferrovia dopo solo cinque anni d'esistenza condusse i comuni di Winterthur, Baden, Lenzburg e Zofingen sull'orlo della rovina e costituì una delle catastrofi finanziarie più dolorose che abbiano colpito la Confederazione.

## Nel cuore delle montagne

Si era così arrivati al punto più basso raggiunto dalle ferrovie svizzere durante il loro sviluppo. Ma pochi anni più tardi il traffico svizzero riprese a prosperare di nuovo e più intenso che mai. Uniti dagli interessi comuni, Germania, Italia e Svizzera realizzarono quello che doveva poi essere il capolavoro di tutte le costruzioni ferroviarie svizzere; in dieci anni di lavoro indefesso, Louis Favre e i suoi collaboratori costruirono la linea del Gottardo, la via che univa i popoli del nord a quelli del sud del continente. Attraverso la galleria, lunga 15 km., passarono i lunghi convogli con carichi di viaggiatori e di merci fino allora sconosciuti. Le pesanti locomotive a vapore divennero i prototipi delle più moderne macchine a vapore del paese e gli orari di tutta la Svizzera vennero adattati alle coincidenze della ferrovia del Gottardo. Treni diretti vennero introdotti sui lunghi percorsi, dapprima in convogli di vecchie carrozze rumorose a due e tre assi poi, già avanti la fine del secolo, con carrozze intercomunicanti a quattro assi. Infine, gli impianti di segnalazione e di sicurezza vennero perfezionati e adattati alle esigenze del maggior traffico.

## Verso le ferrovie statali

Una nuova battaglia per le ferrovie s'iniziava in seno al popolo svizzero. L'ingresso nel nuovo secolo segnava una tappa ulteriore verso la tanto auspicata unità nel sistema nazionale dei trasporti, e ciò col riscontro da parte della Confederazione di cinque grandi compagnie private. Fin dal 1902 i treni delle Ferrovie Federali percorrono le reti che furono della Ferrovia Centrale, della Ferrovia del Nord-est, della «Compagnie du Jura-Simplon» e nel maggio del 1909 anche l'ultima e più importante tratta ferroviaria, quella del Gottardo, venne assunta dalla Confederazione.

Allorché scoppiò la prima guerra mondiale, la Svizzera disponeva di un sistema ferroviario solido e ben attrezzato al servizio del traffico di pace. La costruzione di ferrovie non s'arrestò all'inizio del secolo XX; al traforo del Gottardo s'aggiunse nel 1907 quello del Sempione, della lunghezza di ben 20000 m., e nel 1913 veniva inaugurata la linea del Lötschberg. Tanto il Sempione come il Lötschberg adottarono fin dall'inizio la trazione elettrica. Già nel 1904 i treni elettrici della Ferrovia retica solcavano la vallata dell'Engadina e nel 1909 la Ferrovia del Bernina ne continuava il percorso verso il sud, costituendo l'unica e la più elevata linea di montagna d'Europa che senza ri-

correre agli ingranaggi superava i 2200 m. d'altitudine del Bernina e aprendo una nuova comunicazione con l'Italia. Infine, nel 1925, con la ferrovia Furka-Oberalp costruita in congiunzione con la Ferrovia retica e la Briga - Visp - Zermatt, veniva compiuta la rete a scartamento ridotto più vasta dell'Europa, stendentesi su una lunghezza di oltre 500 km.

### La conquista della montagna

Ma la strada ferrata non si limitò a penetrare nelle valli e a superare i valichi. Già nel 1870 l'ingegnere basilese Riggenbach costruiva la ferrovia a ingranaggio del Rigi, la prima del genere sul nostro continente. E non andò molto che minuscole locomotive a vapore diedero la scalata alle più belle montagne panoramiche del paese; la linea del Pilato costruita dall'ing. Locher, la più ripida ferrovia a ingranaggio del mondo, e la linea della Jungfrau, la più alta d'Europa, progettata da Guyer-Zeller, il geniale direttore della Ferrovia del Nord-est, costituirono nuove tappe meravigliose nella conquista della montagna.

Per iniziativa di uomini d'affari intraprendenti apparvero dopo il 1860 i binari ferroviari anche nelle vie delle città maggiori. Su questi binari — si legge in una notizia dell'epoca — «passano pacifici e silenziosi dei nuovi veicoli, cosiddetti tramway». I proprietari di questo nuovo mezzo di locomozione facevano in quel tempo, in proporzione, più quattrini che non le grandi ferrovie. In un primo tempo questi strani veicoli erano trainati da cavalli, poi intorno al 1876 anche da piccole locomotive a vapore, e verso il 1890 entrò in esercizio un altro veicolo originale chiamato il «tram aereo». Ma tutti questi veicoli fuliginosi e sbuffanti lasciarono ben presto il posto ai tram elettrici.

### La guerra

La prima guerra mondiale ebbe un duro contraccolpo su tutta la vita economica della Svizzera, e in modo speciale sulle ferrovie. Col continuo scemare delle importazioni di carbone si fece sentire sempre più la dipendenza della locomotiva a vapore da questo prezioso prodotto straniero, cosicché l'orario delle corse andò sempre più assottigliandosi, e verso la fine dell'angoscioso periodo si dovette persino sospendere la circolazione festiva su tutte le linee a vapore. Naturalmente la misura non colpiva quelle linee che nel frattempo erano riuscite ad introdurre la trazione elettrica; ma un'altra linea a vapore non ebbe a soffrire di questa limitazione: era la ferrovia regionale a scartamento ridotto Yverdon-Ste-Croix che già molto tempo prima della guerra aveva sospeso il servizio in domenica e nei giorni di festività religiose per disposizione testamentaria del suo maggiore finanziatore.

### Il regime elettrico

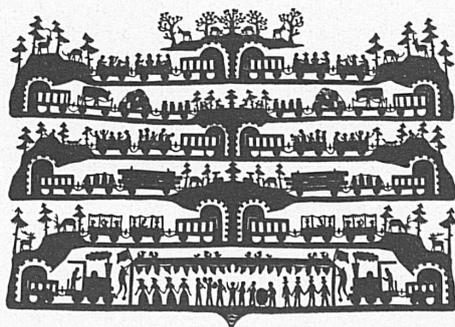
Un solo rimedio era possibile contro la crisi dei trasporti causata dalla dipendenza dall'estero, e cioè l'impiego delle forze motrici indigene. Fu così che subito dopo la guerra si iniziò con raro fervore l'elettificazione delle ferrovie svizzere, a cominciare dalle Ferrovie Federali e, a un Huber-Stockar, a un Haab e a un Schrafl si deve in primo luogo il merito se durante la seconda guerra mondiale le ferrovie svizzere furono in grado di facilmente assolvere, non solo i suoi compiti, ma anche quelli dell'automobilismo, completamente arenato per la mancanza di carburanti.

Purtroppo, dopo il primo grande conflitto le ferrovie non poterono dedicarsi con la calma voluta all'assolvimento dei propri compiti. Nuovi mezzi di locomozione, come l'automobile e l'aeroplano, sottrassero alla rotaia il monopolio sui trasporti più importanti. Il traffico privato che incominciò a servirsi in misura sempre più vasta dell'automobile, costituiti per la ferrovia una seria concorrenza, evitando però naturalmente di assumerne gli obblighi pubblici imposti dallo Stato alle imprese ferroviarie, come quello di mantenere l'esercizio in qualunque circostanza, l'obbligo di attenersi assolutamente ad un orario fisso e quello di adottare delle tariffe fissate dallo Stato e rese di pubblica ragione. È ovvio che ci troviamo qui di fronte ad una situazione di privilegio per le imprese private di trasporto non tenute ad assumersi gli oneri previsti nell'interesse generale della popolazione. Abolire una tale disuguaglianza dovrà essere uno dei problemi più importanti, se non il più urgente, che rimane da risolvere all'inizio del secondo secolo d'esistenza delle ferrovie svizzere. Uno dei lati più suggestivi del complicato problema dei traffici consiste nell'imporre continuamente nuovi compiti a chi ne presiede i destini. Così, anche nel futuro la ferrovia dovrà procedere di pari passo col tempo e rimanere fedele al progresso, sia dal punto di vista tecnico che da quello economico. Se qualche linea di scarsa importanza potrà essere sostituita dall'automobile o dal trolleybus, più adatti per un traffico poco intenso, tuttavia la maggior parte delle strade ferrate, e in particolar modo le linee principali, dato lo stato attuale della tecnica, non potranno mai essere sostituite con mezzi di trasporto più economici, come è dimostrato chiaramente dalle esperienze degli ultimi anni di guerra.

... Nel pomeriggio infuocato sfavillano i nastri d'acciaio della doppia linea adagiati nei fertili campi. Rotaie e fili di rame mandano bagliori nell'afa estiva. Sullo sfondo, là dove una curva taglia improvvisamente la nostra visuale sui nastri roventi, brillano ora sulla tavola nera, non più due luci gialle, ma due pupille d'un bel verde cupo. La via è libera!

### Al servizio dell'economia pubblica

Zusammenstellung des Heftes:  
E. und H. R. Schwabe.



Scherenschnitt von Bernhard Wjß, Bern (15jährig).