

<b>Zeitschrift:</b>	Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
<b>Band:</b>	13 (1923)
<b>Heft:</b>	46
<b>Artikel:</b>	Die Centovallibahn
<b>Autor:</b>	F.V.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-646089">https://doi.org/10.5169/seals-646089</a>

### 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

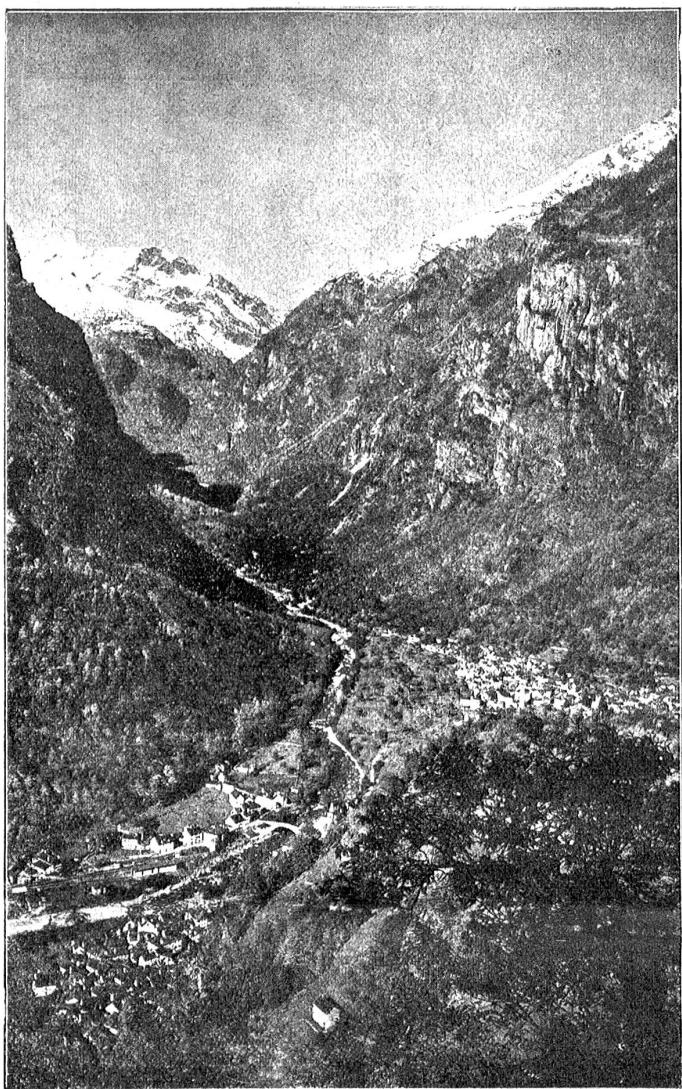
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 19.02.2026

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



Der Eingang in das Centovalli-Cal.

### Die Centovallibahn.

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

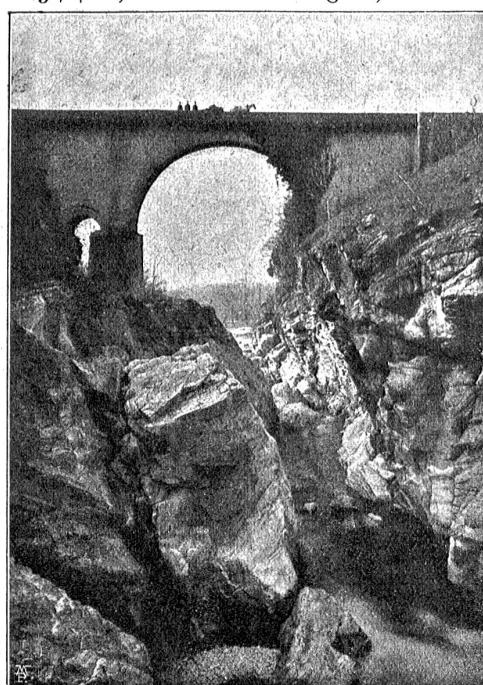
Die Centovallibahn, kurzweg «La Centovallina» genannt, verbindet Locarno mit dem italienischen Domodossola, also die Simplon-Lötschberglinie mit der Gotthardbahn. Sie schafft eine viel kürzere und bequemere Verbindung zwischen der Westschweiz und der Südschweiz und dürfte auch von uns Bernern in Zukunft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

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

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

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

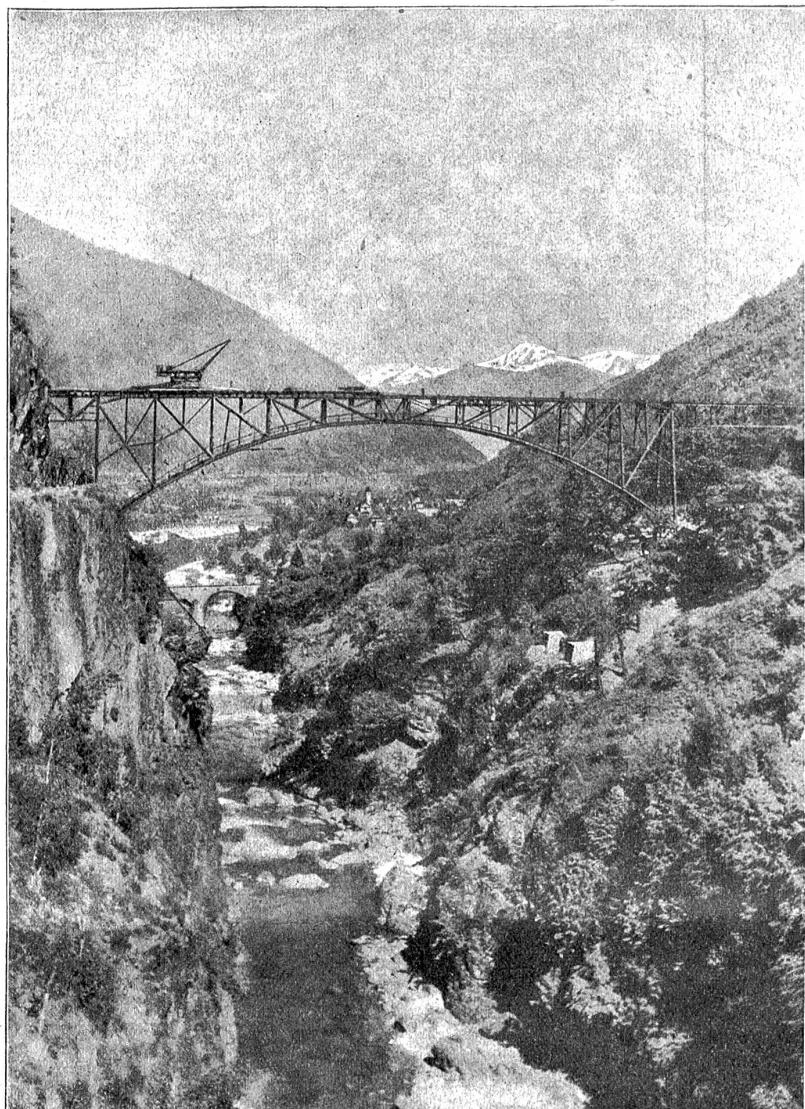
Beim Bahnhof der S.B.B. im wunderhübschen Locarno besteigen wir den Zug der Centovallibahn. Bis Ponte Brolla benützt die Bahn das gleiche Tracé wie die Maggiabahn. Wir fahren durch die fruchtbare Ebene, die die Maggia im Laufe vieler Jahrhunderte gebildet hat, werfen einen Blick hinüber nach dem grottenberühmten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



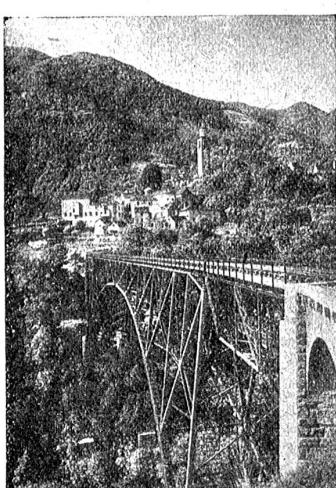
Knotenpunkt Maggia-Centovalli-Bahn.

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

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



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



Brücke bei Intragna.

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

Und nun kommt noch die Bahn und bringt der Gemeinde neuen Ruhm. Sie hat nun nicht nur den höchsten Kirchturm des Kantons, sondern auch die längste Brücke. Kurz vor Intragna nämlich ist die Isornobrücke (siehe Bild), eine Dreigelenkbogenbrücke, 77 Meter über dem Wasserspiegel des brausenden Bergbachs aus dem Onsernone, 132 Meter lang, mit 90 Meter Lichtheite des Hauptbogens. Hier kann man im Vorbeifahren hübsche Brückenstudien machen. Tiefer unter uns am Bach drunter sehen wir die alte Brücke, von welcher die Straße nachher sehr steil nach Intragna hinaufklettert.

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

20 kleinere Tunnel mit einer Gesamtlänge von 2200 Metern notwendig.

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

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

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

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

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

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

F. V.

## Wo d'Mariann schier het welle schärbe.

Us em Läbe verzellt vo der Hanna Fröhlich.

Wer het sie nöd gkenn zu minner Zit, d'Chrömli-Mariann, wo überall uf de Märte isch go feilba? Fürschei het sie gha, do sind allerdings die vo hüttingtags nüt meh dergäge! Es ganzes Mul voll hets eim geh, und erscht noh die schöne Papierli. Und uf de Läbchuechhärrz und uf de Chlause het niemer so schöns Kramäsel und Schprüch häonne mache, wie ebe d'Mariann! S'isch frili als binere en Halbbaze türer gsi as bi den andere, drum het sie dänkt ame elo betont: „Weisch Chind, i han alls zäme sälber gmacht, s'isch teis dere g'hauftrigs Züg wie bi den andere.“ Wil sie ame bi eus im Gschäft het dörse's Wägeli ischelle, hanii sie besser g'kennt as mini Fründinne, und die händ mi ghörig benitte um die „süß“ Bekanntschaft; ach, wenn sie au gwüsst hätte, wie vill as sie mer itreit het! I ha nüt dergliche to, begriffig, aber heimlich gsüßget hanii mängisch: „Wenn i doch qu enol öppis anders hännnt häuse, as immer vo dere Mariann!“ Wenn denn ame de Batter gfroggt het — i weiss nöd obs mer nume so vorcho isch, e chli schpöttisch — „Was hesch mit dim Märbaaze gmacht?“ Denn hanii nume vor mi aue gluegt, er het's scho gwüsst was es bedütet. „So, hesch en wider der Mariann brocht? ... Bisch doch einewäg es

Dumms.“ Denn hanii ame Träne z'vordersch vore gha — „He, sie seit doch immer: wenn's d'Lüt wüste, wie as sie's nötig heig, sie müehst leis Brösmeli meh heiträge, drum dänkt ame, i dörf nöd andersch.“ Worum sich denn ame Batter und Mutter en Blick g'geh händ, hanii doznol nödig begriffe. Und worum er ame gseit het: „Laß es nume him Glaube, es lehrt noh gli gnueg d'Wält ghenne.“

Item, d'Schueljöhrli sind übere g'gange, d'Mariann het immer noh vo Zit zu Zit bi eus ihres Wägeli igschellt, won i scho lang lei guete Chund meh gsi bin und rächt guet gwüsst ha, daß es noh mängs bessers git as Fürschei und Chrömli.

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

Und einsich isch do Märt gsi, und d'Mariann isch nöd erschiene. „Was isch ächt do los?“ hämmer alli gsrog.

Erscht vill später hanii do erfahre, was los gti isch mit der Mariann. Wil sie doch überal so nötlich toh het, het sie au um's verrode d'Isebahn gschpart, und wenn de Wäg noh so wit gsi isch, für ihri alte Bei. Derfür het sie frili au alli Wägli g'kennt im ganze Gäu, und het die schteinigste nüt gschöche, wenns e chli nöcher gsi isch für hei. So isch d'Mariann au emol hei ab eme Märt, wo sie schläcti Gschäfti gmacht het, und 's Wägeli noh schier voll het müeke heineh. S'isch müehsälig gsi, so dure Herbscht-näbel hei wandere, wo's scho bedänklich gmachtet het. Wen i dert bim Schmid-Ruedi de Hubel ab gohne, hanii schier en Bierlesschtund g'gunne, het sie dänkt, und het ihres ganz Gurashüi z'sämmegnoh. Me mues nämlig wüsse, dert am Schniderhubel, wie me's heißt, goht's um, bsonderbar wenn d'Tage hurze, zwüsche Tag und G'schäftsniemer.

D'Mariann hätt wo hrischinig abgschritte, daß sie aber gläubisch sei, wo hr ischs halt doch gsi!

Und denn gar noh en Rein ab, wo alli Bure und au noh ander Lüt gseit händ, es gang eine um mit em Chopf underem Arm! Me soll au dänkt! Wo sie obe a dem verhäzte Rein isch, git die arm Mariann ihrem Wägeli en Schupf, das es gleitiger durab gang, und sie sich dra hänn hebe. Ich wo die Gschicht im Lauf isch, was gseht sie? Dert schtoht wahrhaftig de mit em Chopf und liegt so gnut er mag, gäg ihre dure!

D'Bei händ sie schier nümme welle träge und doch jetz gilt, ihri alte Bei sind noh die ganz Rettig. Sie foht a rönne, 's Wägeli het ere welle drus, wie wenn's es gwüsst hätt .... do gschpürt sie düttlich, wie öppis hindre anere grozi Säh nimmt .... vüllicht wenn d'Mariann Zit gha hätt zum Ueberlegge, hätt sie sich sälber gseit, daß es Gschäfsti keini Säh nümmt .... aber do dersör isch kei Zit gäi .... es goht immer gschwindiger .... das Wägeli, 's Gschäfsti und au d'Mariann .... fascht gar dunde sind sie doch do z'sämmie cho, alli drü .... aber d'Mariann het nüt meh gwüsst, sie isch mit eme letschte Schrei am Bode gläge —

Wo sie wider gwüsst het vo sich sälber, het sie gar grüsli gschönt und z'letscht afoh um Hülf rüe: „Wer hilft mer us, ums tusig Gottswille, wer hilft mer, i ha nümme schtoh!“

Zum Glück für sie, isch de Bur vom Hubel wie alli Obe, noh ums Hus une und ghört z'letzt öppis jomere und goht der Schpur noh. D'Mariann het er noh gli gfundne gha mit siner Latärne, aber das Usneh isch en anderi Sach gsi, de Bur isch fascht verzwiflet. Wo alle Site het er sie probiert z'lüpfe, aber s'isch glich nöd g'gange. Und derzwüsche het d'Mariann wider g'omeret: „Oh, mini Chrömli, alls usgleert, alls verlore! Nur wäge dem Gschäfsti! .... O ich armi gschlaghi Mariann! Am Aend isch dem Bur do doch d'Geduld usgange. „Erschent sind Ehr nöd arm, das weis me, hätt ich so ne Schtrumpf voll Goldschlückli wie Ehr deheim, denn wett i bigoscht z'fride si, und denn sind Ehr a der ganze Sach sälber d'schuld, mi Geißbock isch sinerläätig noh leis Gschäfsti gsi, vüllicht