

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 29 (1956)

Heft: 4

Artikel: Cadenazzo-Pino

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779549>

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: 18.04.2026

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

Cadenazzo —Pino

*Ein letztes Stücklein
Eisenbahnromantik*

*De Cadenazzo à Pino
Un dernier échantillon de
romantisme ferroviaire*

*Cadenazzo-Pino
un'ultima breve strada
ferrata d'altri tempi*

*Last steam train on the
Cadenazzo-Pino line
Ticino*

Seit der Betriebseröffnung der Gotthardbahn, am 1. Juni 1882, ist Luzern über Chiasso mit Mailand durch den Schienenweg verbunden. Mit ihr hatte auch die bereits 1874 eingeweihte Linie von Locarno nach Bellinzona der zur einstigen Gotthardbahngesellschaft gehörigen Tessiner Talbahnen den Anschluß an den internationalen Verkehr erhalten. Damals galt es noch, die Zugverbindung mit Luino fertigzustellen, ein vor allem für den Güterverkehr bedeutendes Projekt. Denn sie sollte den Kontakt mit dem großen Schienenstrang bringen, der über Novara und Alessandria nach der Hafenstadt Genua führt. Am 4. Dezember 1882 ist auch dieses Teilstück der Gotthardbahn verwirklicht worden: auf Schweizer Boden die Strecke von Cadenazzo nach dem italienischen Grenzort Pino. Sie hat bis heute als eine unserer letzten dampfbetriebenen Bahnlinien den Charakter einer Pionierlandschaft des modernen Verkehrs bewahrt und wird des Gütertransportes wegen besonders gepflegt. Für diesen ist sie ausgesprochen geeignet, weil sie Stei-

Depuis le 1^{er} juin 1882, inauguration de la ligne du Gothard, la voie ferrée relie Lucerne à Milan en passant par Chiasso, raccordant du même coup au trafic international le tronçon Locarno-Bellinzona, exploité depuis 1874 par les Chemins de fer tessinois qui furent rachetés plus tard par l'ancienne Compagnie du Gothard. A cette époque, il s'agissait encore d'achever la voie jusqu'à Luino, station extrêmement importante pour le trafic des marchandises, point de contact du grand réseau ferroviaire Novarre-Alexandrie-Gênes. La ligne Cadenazzo-Pino (frontière italienne) embranchement du Gothard, devient réalité le 4 décembre 1882. Actuellement, c'est une des dernières voies ferrées parcourues par des locomotives à vapeur. Ce trajet a conservé intact son aspect de pionnier du trafic moderne. On le soigne particulièrement à cause de son utilité pour le transport de mar-

Dal 1^o giugno 1882, con l'apertura della linea ferroviaria del Gottardo, i lunghi binari che passano il confine a Chiasso congiunsero anche Lucerna a Milano. Ed effettuato questo importante raccordo, pure una linea minore inaugurata già nel 1874, una delle ferrovie valligiane ticinesi appartenenti alla passata Società Ferroviaria del Gottardo, la Locarno-Bellinzona, fu immessa nel traffico internazionale. Occorre ancora effettuare la congiunzione con Luino, progetto importante soprattutto per il traffico delle merci, che così sarebbero state avviate lungo il grande tronco ferroviario che, passando per Novara e Alessandria, giunge alla città portuale di Genova. Il 4 dicembre 1882 anche questa diramazione della ferrovia del Gottardo fu realizzata con il tratto che, considerando soltanto il territorio svizzero, corre da Cadenazzo al posto italiano di frontiera di Pino. È una delle nostre ultime ferrovie a vapore che, fra l'affermarsi dei potenti mezzi moderni, appare come uno strumento da pionieri. Eppure, agli effetti del trasporto merci, essa rende ancora ottimi servizi. Per una tale funzione è quello che ci

With the opening of the Gothard line on June 1st, 1882 Lucerne was connected with Milan, Italy, by rail via Chiasso. This new route linked up to the Locarno-Bellinzona line, opened in 1874 by the Ticino Railway Company, with the international rail system. The Bellinzona-Luino line along the eastern shore of Lake Maggiore—important for international freight transport from Switzerland via Novara and Alessandria to the Mediterranean Sea at Genoa—was completed on 4th December 1882. The Swiss section from Cadenazzo to Pino on the Swiss-Italian border is still operated by steam locomotives, one of the last rail routes of this kind in the whole of Switzerland. It is an important line for international transportation as it does not lead over Mt. Ceneri and at the same time relieves the direct express routes via

gungen, wie der Monte Ceneri sie mit sich bringt, umgeht. Überdies vermag sie den Mailänder Bahnhof und die Schnellzugsroute über Chiasso zu entlasten. Jetzt ist ihre Elektrifizierung auf schweizerischem wie auf italienischem Boden in Aussicht genommen.

Dem Gast im Bummelzug bedeutet die Fahrt von Cadenazzo zur Grenze noch ein letztes Stücklein Eisenbahnromantik, das ihn auch mit einer vom Tourismus wenig berührten Tessiner Landschaft bekanntmacht. Sie schmiegt sich über dem linken Ufer des Langensees an den steilen Monte Gambarogno. Von den Terrassen über dem Wasser öffnet sich der Blick auf das gegenüberliegende Maggiadelta mit Ascona und Locarno, um das amphitheatralisch die Bergketten steigen und dem der See jetzt wieder heitere Bühne wird. Segel- und Motorschiffe beleben ihn und in den Booten das Spiel sonnengebräunter Körper, die weil manchmal noch unter blauem Frühlingshimmel auf den Bergketten der Schnee liegt und der Landschaft etwas Märchenhaftes gibt.

Ksr

chandises. La ligne y est du reste spécialement appropriée, car elle évite des rampes comme celles du Monte-Ceneri par exemple. De plus, elle décharge la gare de Milan et la ligne directe par Chiasso. Aujourd'hui, on envisage son électrification sur le territoire suisse comme sur le sol italien.

Le voyageur qui parcourt la route Cadenazzo-frontière suisse en train-tram a l'impression de nager en plein romantisme ferroviaire. Il s'introduit dans une région du Tessin peu touchée par le tourisme. Le «trainino» serpente sur les contreforts escarpés du Monte Gambarogno. Des terrasses, le regard plonge sur l'autre rive dans le delta de la Maggia, puis sur Ascona et Locarno, couronnées de montagnes en amphithéâtre, dont le lac serait la scène animée de bateaux, à laquelle la neige étincelante des Alpes, l'azur profond d'un ciel printanier prêtent un caractère féerique et irréel.

vuole, dato che le salite che sul Monte Ceneri non avrebbe potuto evitare, qui essa può bravamente scansarle. E riesce anche ad alleggerire, sia pure in misura non imponente, il traffico della stazione di Milano e dei treni diretti di Chiasso. Ora è prevista la sua elettrificazione, sia sul percorso svizzero, sia su quello italiano.

Il viaggiatore che si accomoda in questo buon vecchio treno ha modo di gustare, da Cadenazzo al confine, un ultimo resto di romanticismo ferroviario, e nello stesso tempo di godere un paesaggio ticinese dei meno noti. Ai piedi dell'erto Monte Gambarogno, la nostra ferrovia piega scrupolosamente verso la sponda sinistra del Lago Maggiore, dalle cui aperte terrazze lo sguardo spazia, oltre il lago, sul prospiciente delta della Maggia popolato dalle case di Ascona e di Locarno, e intorno al quale, sul sereno scenario del lago, si aprono, in magnifica chiostra a foggia di anfiteatro, i monti. Vele e motoscafi animano il lago, sotto l'azzurro cielo primaverile, le montagne sono ancora cosparse di neve. E tutto ciò dà al paesaggio una nota di irrealtà e di fiaba.

Chiasso to Milan. Present plans call for electrification of both the Swiss and the Italian sections in the near future.

If you ride the local train from Cadenazzo to the Swiss-Italian border through the lovely countryside along the left shore of Lake Maggiore, at the foot of Mt. Gambarogno, you will think you are travelling in the romantic age of early railway transportation, and you will see places seldom visited by tourists. From the terraces above the lake you will enjoy a lovely view of the Maggia delta, Ascona and Locarno on the western shore. Majestic mountain ranges rise up all round like the walls of a Roman amphitheatre, while the lake below is dotted with motor boats and yachts. Under Ticino's bright blue sky arching across snow-capped mountain peaks, you will really think you are in fairy land.



Ein Güterzug auf der Strecke Bellinzona–Cadenazzo–Luino. Eine der letzten Gotthard-Dampflokomotiven, wie sie in den Jahren 1913 bis 1917 in dreißig Exemplaren von den Schweizerischen Bundesbahnen angeschafft wurden, ist ihm vorgespannt. Diese in Winterthur hergestellten Triebfahrzeuge dienen heute hauptsächlich noch dem Güterverkehr des Basler Rheinhafens. Während der beiden Weltkriege war ein Teil dieses Fahrzeugparkes zur Heranführung schweizerischer Lebensmittelzüge an Frankreich und Deutschland vermietet worden, wobei manchmal auch schweizerisches Personal die Lokomotiven führte. Photo Kasser

Sur la ligne Bellinzona–Cadenazzo–Luino, un train de marchandises mû par l'une des 30 dernières locomotives à vapeur du Gothard achetées par les CFF de 1913 à 1917.

Goods train on the Bellinzona–Cadenazzo–Luino line with one of the Swiss Federal Railways' last Gotthard steam locomotives acquired in 1913–1917. Today most of these locomotives are in use at the Basel Rhine Harbour.

Un treno merci sul tratto Bellinzona–Cadenazzo–Luino. Gli è posta in testa una delle ultime nostre locomotive a vapore, una di quelle che le Ferrovie Federali Svizzere fornirono negli anni 1913–1917 e che oggi funzionano soprattutto ad uso del porto sul Reno di Basilea. Spodestate come sono, alcune di esse possono però vantare di aver avuto una loro parte addirittura nella storia mondiale. Infatti durante le due ultime grandi guerre, alcune di esse, regolarmente noleggiate, funzionarono, talvolta con personale svizzero, per il trasporto di treni di vettovagliamento in Francia e in Germania.



Magadino-Vira, S. Nazzaro, Gerra, Ranzo heißen die schweizerischen Stationen im schmalen Uferstreifen zu Füßen des Monte Gambarogno am Langensee. Bescheidene Dörfer, wahrten sie – wie hier im Bilde Gerra – den geschlossenen südlichen Charakter. Photos Kasser

Magadino-Vira, San Nazzaro, Gerra, Ranzo, petites gares suisses semées sur d'étroites langues de terre au pied du Monte Gambarogno, sur le lac Majeur. Villages pittoresques, modestes comme Gerra (image) au caractère visiblement méridional.

Magadino-Vira, S. Nazzaro, Gerra, Ranzo sono le stazioni svizzere distribuite, su scarse strisce di spiaggia, ai piedi del Monte Gambarogno, lungo il Lago Maggiore: modesti villaggi che conservano – come quello di Gerra qui riprodotto – il pittoresco fido carattere meridionale.

A ride along Lake Maggiore at the foot of Mt. Gambarogno leads through little Ticino villages that have preserved their southern character. Magadino-Vira, S. Nazzaro, Ranzo and Gerra—the latter is shown here—are some of the quaint spots you will see when you come this way.



Eine Tenderlokomotive auf der Strecke Cadenazzo-Luino. Solche Triebfahrzeuge – im ganzen 34 Stück – wurden in den Jahren 1911 bis 1916 für die Schweizerischen Bundesbahnen gebaut. Im Nebenbahnverkehr finden wir sie heute noch auf den Linien Genf-La Plaine und Oberglatt-Niederweningen. Das Bild vermittelt reizvoll ein Wegstück technischer Entwicklung. Nur zögernd fügt sich hier die Telefonleitung mit ihren krummen, naturnahen Masten in die Landschaft ein.

Une locomotive à tender sur la ligne Cadenazzo-Luino. Trente-quatre de ces machines ont été construites pour les CFF entre 1911 et 1916. On en rencontre encore sur des lignes secondaires telles que Genève-La Plaine et Oberglatt-Niederweningen. L'image montre de ravissante façon une étape du développement technique. Les poteaux du téléphone, tortus et pittoresques, paraissent hésiter à s'incorporer au paysage.

A locomotive and tender on the Cadenazzo-Luino line. These locomotives—34 in all—were built for the Swiss Federal Railways from 1911 to 1916 and are still operating on the Geneva-La Plaine and Oberglatt-Niederweningen lines. This photo gives one an idea of how engineering has progressed over the years.

Una locomotiva con tender sulla linea Cadenazzo-Luino. Simili vaporiere – in tutto 34 esemplari – furono prodotte dalle Ferrovie Federali Svizzere negli anni 1911-1916. Ne troviamo ancora oggi in funzione su linee secondarie, ad esempio sulla Ginevra-La Plaine e sulla Oberglatt-Niederweningen. Se si riflette alle conquiste tecniche cui si è giunti, questi avanzi d'altri tempi possono mostrarci, non senza suggestione, quanto cammino si è fatto. In perfetta coerenza, dove passa questa vaporiera, si allinea una esitante conduttura telefonica che congegnata nel paesaggio pali storti ma fedeli alla natura.