

Die Centovallibahn

Autor(en): **Fuchs, Karl**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift**

Band (Jahr): **27 (1923-1924)**

Heft 6

PDF erstellt am: **13.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-666030>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

sie ihm den letzten bitteren Gedanken vorweg, „dem Vater sagen wir es nicht!“ Und nach einer Weile fügte sie hinzu, „er würde uns nicht verstehen!“

„Uns,“ fragte Arber sinnend.

„Ja uns, mich ebenso wenig wie dich.“ Sie beugte sich zu ihm nieder und küßte seine Stirne.

„Ach Ludwig, wenn du wüßtest, wie viele falsche Vorbeerfränze es gibt! Meinst du nicht, daß auch wir Frauen ihnen manchmal nachplanken und ihretwegen Unrecht tun könnten? Aber wir müssen es nicht alle durchmachen und verstehen es auch nicht alle, was Schweres daran hängt. Es gibt immer nur einen Treffer, Liebster, und der kostet Herzblut!“

So kam es, daß der alte Oberst Stoll bis zu seinem Tode um seines Tochtermannes „verlorenen Vorbeerfranz“ Ärger trug. Denn geschossen hat Ludwig Arber keinen mehr. Selbst wenn es vorkommen wollte, daß der Wind ihm die Schüsse in die Scheibe trieb, im letzten Augenblick rüttelte er ihm immer nur am Herzen und machte seine Hand schwach. Auch ein großer Kaufmann wurde er nicht. Die selbstbewußten Gebärden und überlegenen Worte waren jenesmal endgültig von ihm abgefallen, als er im halben Fieber nach seinen

Papieren rief und zwei bedeutungsvolle Zettel in nichtige Fetzen riß.

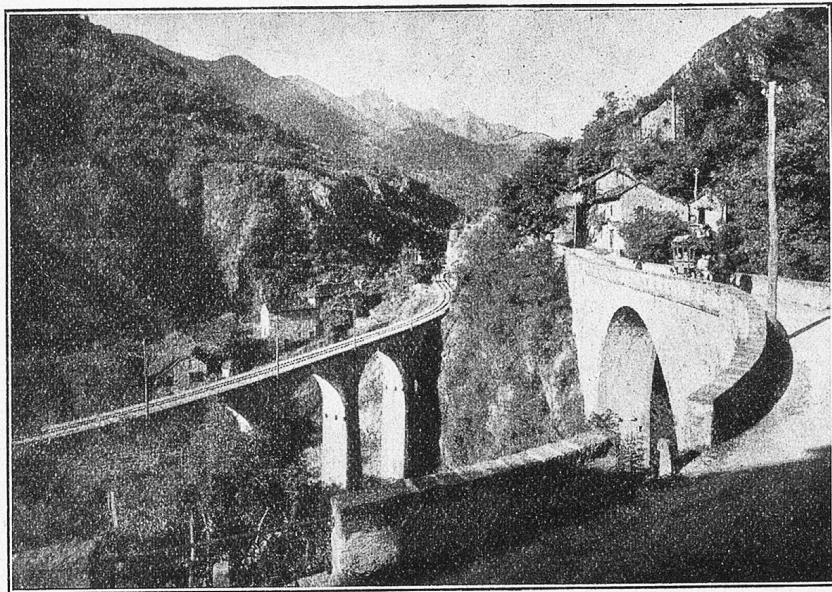
Der Großrat aber hatte sich dennoch getäuscht. Wenn er später gelegentlich in den „Grünen Baum“ kam, um sich sein Schnäpschen selbst auszulesen, konnte es vorkommen, daß er, die kleine dickbauchige Flasche sorglich in den Arm gepreßt, sich begutachtend noch im schmucken Laden umsah und anerkennend vor sich hinbrummte. Und wenn er sich schließlich gemächlichen Schrittes auf den Heimweg machte, so freute er sich aufrichtig darüber, daß der Arber nun auch wieder in wahrhaften Dorfschuhen stand, während er doch einmal gemeint hatte, in neumodischen Stadttiefeln besser und weiter gehen zu können. Es mochte wohl verschiedene Kämpfe gekostet haben, wenn man an den noblen Herrn Schwiegervater dachte und an die junge Frau. Alle Achtung, daß er Meister geworden war, alle Achtung!

Er konnte es eben nicht unterlassen, über Tatsachen zu räsonieren, der wackere Volksvertreter. Auch dort nicht, wo er letzten Endes nur Wirkungen sah. Und darin war er in besten Treuen der Vertreter sehr vieler seines Volkes, für welche auch nur das gute oder schlechte Ende gilt, unbekümmert des Weges, welcher dazu führte.

Die Centovallibahn.

Im November 1923 wurde die Centovallibahn (Locarno-Domodossola) eröffnet, womit ein langgehegter Wunsch der Tessiner seine Erfüllung gefunden hat. In aller Stille war die Strecke schon während des Weltkrieges ausgebaut worden — als eine Gebirgsbahn durch eines der wildschönsten Täler der schweizerischen Alpenwelt und zugleich als ein wahres Wunderwerk der Eisenbahnbau-Technik. Das von der reißenden, bei Pontebrolla nächst Locarno in die Maggia fallenden Manezza durchbrauste Centovalli („Hunderttal“) hat seinen bezeichnenden Namen von den kulissenartig ineinandergeworfenen und -geschobenen Felsabstürzen, welche beiderseits seine pittoreske Flankierung bilden. Von jeher war es sowie das davon unterhalb Intragna steil emporstrebende Onsernonetal mit den Bergnestern Ruffo, Loco und Spruga als Hauptorten trotz seiner Weltabgeschlossenheit ein gefeiertes Wanderziel der Touristenwelt.

Die elektrisch betriebene Centovallibahn zweigt von der Maggiatalbahn (Locarno-Bignasco) bei Pontebrolla (260 m Höhe) ab, durchfährt sodann die schöne kastanien- und weinreiche, in üppiger südlicher Vegetation prangende Ebene des Piedemonte mit den Dörfern Legna, Verscio und Cavigliano und erreicht dann über die 75 Meter hohe und 132 Meter lange Eisenbrücke über den Tsonzo, hergestellt von der Zürcher Firma Döhle u. Kern, das Kabinettstück unter den Brückenbauten des ganzen Tracés, das reizvolle Dorf Intragna (342 m), das mit großem Stolz den höchsten Kirchturm des Tessins sein eigen nennt. Hier beginnt das bisher vereinsamte Centovalli, dessen groteske Felsstapfen durch eine ganze Reihe von Tunnels und Viadukten überwunden wurden. Die zahlreichen Tälchen rechts und links des Haupttals, durch welche nach starken Regengüssen stürmische Wasser der Melezza zu-eilen, gestalteten als stark eingeschnittene Falten



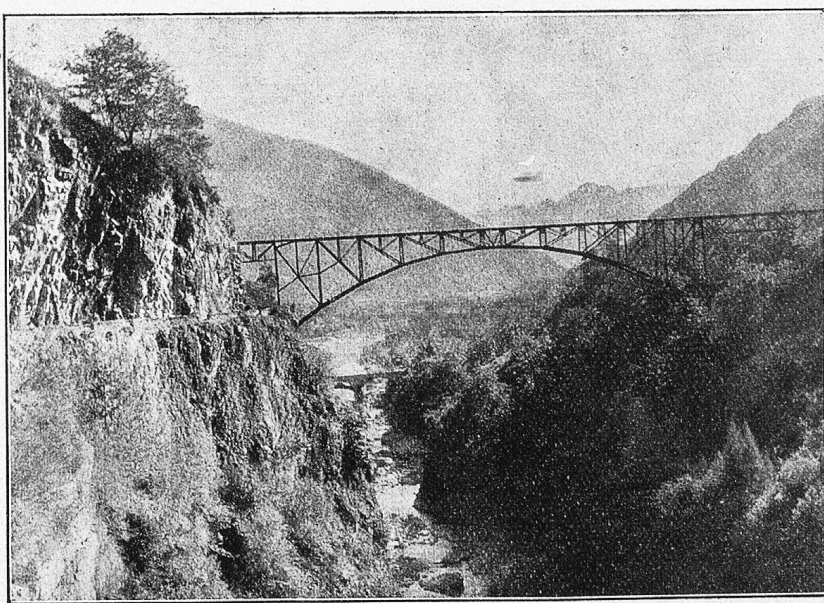
Am Eingang von Centoballi.

und Runsen den Bahnbau stellenweise äußerst schwierig. Von Intragna aufwärts liegen die wenigen Dörfer meist halb im Grünen unmittelbar über der Straße; auf dem rechten Talufer lagern die Gemeinden Raza und Palagnedra (660 m), die bei der Fahrt für Augenblicke sichtbar werden. Hoch darüber ragen die fahlen Wände der Bergkette Ghiridone (auch Limidario = Grenzberg genannt) in die Lüfte mit den höchsten Gipfeln des südlichen Tessins. An den Höhen des linken Ufers hängen gleich Adlerhorsten die Orte Carcapolo, Saffalto, Lionza, Costa und Vergnone. Nach der Haltestelle Corcapolo wird der große Viadukt über das Val d'Ingiustria, bestehend aus drei mächtigen Steinbogen von je 25 m Lichtweite, passiert, der zweimal auf 60 m hohen Pfeilern die Kantonsstraße überschreitet. Technisch hochinteressant ist auch die Ruinacci-Brücke nächst der Haltestelle Cadanza. Von ähnlicher Anlage wie die Isornobridge, ist sie aus drei mächtigen Gelenkbogen mit 70 m Lichtweite konstruiert. Auf der Schweizerseite der Bahnlinie zählt man ungefähr 20 kleine Tunnel mit einer Gesamtlänge von 2200 Meter. Die Station Camedo

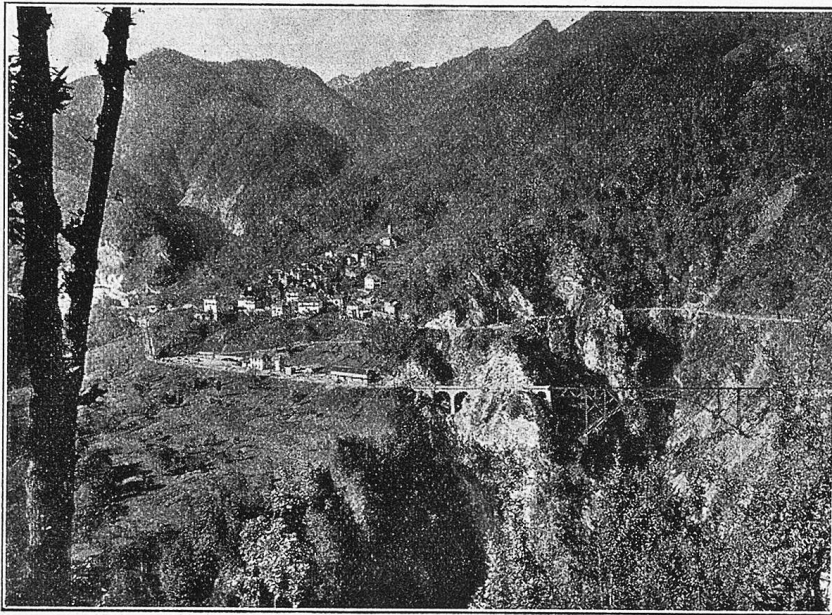
(552 m), 18 km vom Ausgangspunkt der Bahn entfernt, bildet deren Ende auf Schweizerboden, auf italienisches Gebiet entfallen 32,5 Kilometer (bis Domodossola) der im ganzen über 50 km betragenden Strecke.

Die Ribellasca-Brücke, nahe dem „Porte d'Italia“ genannten Punkte, bildet den Eingang in die Provinz Novara des Nachbarreichs; zweimal überschreitet die Bahn die Melezza auf kühnen Viadukten; vom Plan über der Straße grüßen die freundlichen Dörfer Olgia und Diffino (891 Meter) aus dem Grün von Eichen-

und Buchenhainen herüber. Die Bahn wendet sich nun dem Plateau von St. Maria Maggiore zu. Zunächst gelangt man nach dem durch seinen Marienkult berühmten Ort Ré (680 m), dem Lourdes des Tessins und der Ossolatäler, einem gefeierten Wallfahrtsort mit einem großen Hospiz für die Aufnahme der zahlreichen Pilgerscharen. Es folgt im Val Vigezzo die Station Malesco, wo das Val Cannobina einmündet, durch das man über eine mäßig hohe Paßhöhe einen mühelosen Abstecher nach dem Orte Cannobbio am italienischen Rangesee machen kann, sodann St. Maria Mag-



Dreigelenkbogen-Brücke bei Intragna.



Camedo und die italienisch-schweizerische Grenze.

giore (835 m), ein Dorf mit städtischem Eindruck; große Hotels lassen es auf den ersten Blick als vielbesuchte Sommerfrische erkennen. Rings um den Ort, etwas höher gelegen, reihen sich Bauerndörfchen in malerischer Gruppierung, so Buttegn, Crana, Craveggia usw. Von verschiedenen Punkten des Plateaus bieten sich malerische Ausblicke nach dem Monte Rosa, Monte Leone und Simplon. Auch als Standquartier für den Bergsteiger für Wanderungen nach den umliegenden, 2000—2400 m hohen Spitzen und Rämmen (Trogano, Pizzo Nona, Pizzo Ragno, Monte Mater, Monte Paver, Pizzo Pociabella) hat St. Maria Maggiore große Anziehungskraft. Von hier an beginnt erst langsam, dann in überaus starkem Gefälle, das bis 60‰ erreicht, der Abstieg der Linie bis zum Bahnhof von Domodossola der

als früher via St. Gotthard. Kein Wunder, daß die Freude über die Eröffnung der „Centovallina“ in der Locarner- und Luganerpresse in enthusiastischer Weise zum Ausdruck gelangte. Der Vorkämpfer dieser wichtigen Verbindungslinie zwischen Langen- und Genfersee, zwischen Gotthardbahn und Simplon-Lötschbergbahn war der frühere Gemeindepräsident von Locarno und alt Ständerat Francesco Balli, der schon am 30. September 1898 bei den Bundesbehörden den ersten Schritt in der Sache machte. Als energischer Mitarbeiter stand ihm in den letzten Jahren Ingenieur G. Suter aus Airolo zur Seite, der den Bau des Fahrkörpers durchführte. Nach 25jähriger, zäher Arbeit gedieh der Plan zur Reife, dessen Auswirkungen schon in absehbarer Zeit reichlichen volkswirtschaftlichen Nutzen stiften werden. Dr. Karl Fuchs.

Die guten Meister des deutschen Hauses.

Mit vielen Gedichten und über 100 Bildern volkstümlicher Meister ausgewählt von Oskar Lang. 1.—30. Tausend. Der Gelbe Verlag, Dachau bei München. Preis Fr. 2.50.

Wir empfehlen dieses liebe Buch aus voller Überzeugung. Es bringt kleine Holzschnitte von solchem Liebreiz, daß man das Buch immer wieder zur Hand nimmt. Nur muß man, um es richtig zu werten, jenen kindlichen Sinn sich bewahrt haben, der uns mit offenen Augen die kleinen, heimlichen Wunder und Schönheiten der Erde anstaunen läßt. Ludwig Richter hat die Führung, Franz von Pocci, Neu-

reuther, Moritz von Schwind, Alfred Rethel und andere folgen ihm.

Alte Volkslieder und volkstümliche Gedichte von Math. Claudius, Goethe, Joh. Peter Hebel, Eichendorff, Hölberlin, Storm, Villencron u. a. werden mit den Bildern vereinigt, das eine durch das andere vertieft, erläutert und sichtbar gemacht.

Wir geben mit Erlaubnis des Verlages einige Proben, Seite 161, 173, 177, 187, 190, die recht viele Leser veranlassen mögen, sich dieses Schatzkästlein anzuschaffen.