

173

La Lettura.

RIVISTA-MENSILE
DEL CORRIERE
DELLA SERA

DIRETTORE
G. GIACOSA

DICEMBRE-1901

SOMMARIO

IL GAROFOLO ROSSO. - Antonio Fogazzaro . . .	Pag. 1081
IL SEMPIONE. - A. G. Bianchi . . .	» 1088
DOPO L'INCHIESTA DI NAPOLI. - G. Mosea . . .	» 1097
SIFACE E LA SUA TRAGICA FINE. - Corrado Ricci . . .	» 1101
UN TRATTATO DI SCHERMA, postillato dal Tasso. - Jacopo Gelli . . .	» 1113
IL MAHDISMO. - Italo Pizzi . . .	» 1121
I LIBRI. - Il Lettore. . .	» 1125
DALLE RIVISTE ITALIANE . . .	» 1129
DALLE RIVISTE STRANIERE . . .	» 1136
IL VISIONARIO (Novella). - F. Schiller . . .	» I
DI NOTTE (Novella). - V. G. KOROLENKO . . .	» V

70 illustrazioni.

SI DA IN DONO
AGLI ABBONATI DEL
CORRIERE DELLA SERA

ANNO
I

NV̄M̄
12

VIII



Il vecchio Ospizio.

IL SEMPIONE

NEL SUO ultimo numero la *Lettura* ha riassunto da una rivista tedesca alcune notizie sopra la grande opera del Sempione: notizie incomplete, le quali non potevano dare che un'idea molto imprecisa della grande opera che si sta compiendo.

Per procurarne di più complete ai suoi lettori e possibilmente per fare in modo di dare loro un'idea anche grafica dell'importanza di questo lavoro, la Direzione ha dato a me e a un fotografo (1) l'incarico di andare ad Iselle ed a Briga, percorrendo la vecchia strada napoleonica, e di rendere conto di ciò che si sta facendo per costruire la nuova.

Si partì da Domodossola in principio di novembre. Il fotografo — il signor Eugenio Bonacina — e altri due dilettanti — i signori Barbeta e Basselli — che si accompagnarono volenterosamente a lui per coadiuvarlo, erano muniti di tre

apparecchi fotografici a posa e istantanei, di un armamentario completo e di una buona collezione di bombe per produrre dei potenti lampi di magnesio. Volendo seguire con ogni maggiore attenzione, punto per punto, la strada e fermarci ogni qualvolta qualche buon soggetto si sarebbe presentato all'obbiettivo, ci valemmo, anzichè della posta svizzera, di un *landau* privato.

Il tempo era splendido: un sole primaverile illuminava le cime già nevose dei monti, tentatrici col loro candore. Chi ha attraversato il Sempione con un bel sole mentre la neve ha già ricoperto la parte più elevata del valico e il gelo ha mutato le mille cascatelle in colossali candele di ghiaccio e le filtrazioni d'acqua nelle gallerie in miriadi di stalattiti scintillanti, non può dimenticare il fascino che questo spettacolo esercita. Ed io che l'avevo già provato, ero lieto di rinnovarlo.

Perchè il valico del Sempione così frequentato l'estate non appare in tutta la sua caratteristica bellezza nell'autunno e nell'inverno. E' in questi mesi che la valle della Diveria e quella di Gondo,

(1) La fotografia Ricci di Milano, cui la *Lettura* si rivolse, incaricò un distinto dilettante, il signor Eugenio Bonacina, e lo munì di tutto quanto poteva tornar utile per la buona riuscita delle prove fotografiche anche nel tunnel.

non più bacciate dal sole ch'esse sino alla primavera non rivedranno se non riflesso dai culmini dei monti più alti, appaiono in tutta la loro selvaggia successione di orridi fantastici, di forre misteriose, di avvallamenti che hanno del diabolico. E' in quel gelo sconsolato, in quella penombra fredda che il viaggiatore sente con vago terrore la possanza delle forze naturali, le quali hanno potuto con lavoro di secoli, con cataclismi di un'ora, spaccare montagne, formare abissi e tutto sconvolgere. Ecco pareti lisce che adergono come colossali muraglie a perpendicolo per centinaia di metri: ecco massi enormi, di proporzioni ciclopiche, dal peso di migliaia di tonnellate, che sembrano come tenuti sospesi da una legge di gravità che l'occhio non riesce ad avvertire.

E più su dove l'occhio spazia, dove il sole arriva in ogni stagione, il gran manto candido della neve sembra più appropriato al Sempione, quale noi lo concepimmo nelle letture infantili o nei racconti dei nonni. La neve fa rivivere la leggenda dei valichi

I cani di San Bernardo dell'Ospizio, e quelli che questo affida ai cantonieri, cessano nella dura stagione di essere messi in mostra a solo scopo di spe-



Sulla strada del Sempione. — Una cascata ghiacciata.



Sulla via del Sempione. — La galleria di Diveria.

culazione: ne incontrate già qualcuno fuori dei rifugi o molto fuori dell'Ospizio, che vi accoglie festoso abbaiando, scodinzolando e rotolando nella neve... Il Sempione ritorna alpino e la posta deve lasciare a Berisal o al villaggio i suoi pesanti carriaggi, per sostituirli con slitte leggieri.

Magnifico documento del progresso umano questo del Sempione, che ha iniziato e chiuso il secolo XIX con due opere le quali sono due pietre mi-

alpine che le poste ci avevan tolto e che i tunnels tendono a distruggere: cosicchè per tutti gli angoli, specie allorquando la notte si appressa, ci par di scorgere in ogni giuoco di ombre un viandante stanco e assiderato, anelante all'Ospizio benefico ove gli verrà dato calore e ristoro....

La neve ricopre quella vernice tutta moderna che il *tourismo* ricercatore di ogni *comfort* dappertutto ha portato. I lussuosi alberghi di Gabi, quelli di Sempione e di Berisal, i bazar che in qualche punto son sorti, tutti chiusi, non disturbano più colla loro nota cosmopolita. Voi potete ripensare a Servilio Caepio — che vuolsi abbia battezzata la montagna — conducente per quei dirupi le legioni romane trionfanti contro i Cimbri; voi potete rievocare nella fantasia la tragica battaglia del 1487 nella quale gli abitanti del Vallese ricacciarono i milanesi conquistatori; voi potete riandare col pensiero alla sanguinosa battaglia del 1797 tra francesi ed austriaci combattuta su quelle balze con varia fortuna: e al sangue italiano che consacrò nel 1814 la nuova strada fra l'Italia e il Vallese, che, tedesco nell'anima, diede man forte agli austriaci.



Il castello degli Stockalper a Briga.

liari nella storia delle vie di comunicazione.

L'attuale strada, che da Domodossola per Varzo, Iselle, Gondo, Gabi, Sempione, Ospizio, Berisal, conduce a Briga, fu al principio del secolo scorso

una delle opere più ardite che il pensiero umano avesse concepito ed attuato. La stessa opera che si sta compiendo ora, coi mezzi potenti offerti dalla tecnica, appare piccola al confronto. Quella reclamò durante 6 anni il lavoro di 30,000 operai e costò 18 milioni di franchi. Larga 8 m. e 30 cent. e lunga 62 chilometri, la strada conta 613 ponti — dieci per ogni chilometro — otto gallerie, e 20 rifugi, i quali ultimi nel frattempo sono diminuiti di numero. Dall'alto edificio ad otto piani, che domina lugubre e turrato il villaggio di Gondo, chi oggi ricorda più che fosse un rifugio? E altri rifugi ancora abbatterono e frane e valanghe senza che si stimasse necessario di ricostruirli.

Quelle stesse gallerie che oggi il turista attraversa frettoloso e disattento sulle vetture postali co-

giù nella valle, sembra una rocca costrutta per contenere, massiccio nella sua mole, all'inverno colle sue valanghe e coi suoi freddi, le vittime. Le finestre sono feritoie e il pietrame nerastro contrasta col candore delle nevi. Il nuovo Ospizio, colla sua vasta costruzione moderna, colla sua imbiancatura, colle sue finestre a doppie vetrate, posto su in alto, sullo spiazzo che al culmine del valico domina la valle, sembra deridere il vecchio asilo sottoposto. Pare un cavaliere moderno che tratti l'antico in elmo e corazza da Don Chisciotte. Havvi è vero nella rupe che sovrasta al nuovo Ospizio un gran foro, del quale i postiglioni si affrettano a dirvi che serve a deporvi coloro che si raccolgono fra le nevi morti per freddo, ma da molto tempo quel foro fortunatamente non serve: i vecchi rifugi sono abitati da



Il nuovo Ospizio.

strette a regolare la loro velocità colle coincidenze dei treni svizzeri ed italiani, e che, anche ad osservarle, appaiono opere mediocri, furono per lunghi anni oggetto di ammirazione. La « Guida del viaggiatore in Italia » del 1845 vi dice come la sola galleria che da Gondo conduce a Gabi, « misurante seicento ottantatré piedi di lunghezza », richiese diciotto mesi del più ostinato lavoro. « Vi si lavorò di giorno e di notte e su quattro diversi punti al tempo stesso ».

E oggi a poca distanza, nelle viscere stesse della terra, s'inoltra una galleria di ben maggiore importanza, la quale ridurrà a 20 minuti un percorso che ora, nonostante l'opera intelligente e audace dell'uomo, esige quasi dieci ore di tempo.

Allorchè giungete alla cima del valico, a 2005 metri d'altezza, — ben poca cosa in confronto ai 3518 che il monte misura — e guardate al vecchio e al nuovo Ospizio, potete farvi un'idea del mutare dei tempi. Il vecchio Ospizio degli Stockalper,

cantonieri che sanno magnificamente farla da osti e che hanno la cantina ben fornita dell'eccellente vino bianco del vicino Vallese.

Ma, scherzi a parte, di tempo in tempo, la montagna riprende le sue rivincite. Quella dello scorso aprile rimarrà fra le memorabili: fra il villaggio del Sempione e l'Ospizio cadde sul gruppo di case chiamate Saint-Jean dal monte Fletsckhorn una tale frana da seppellire le case e da riempire completamente il letto profondo del Rhostoden. La frana — che non fu inferiore a quella che nel 1596 seppellì per intero lo stesso villaggio del Sempione — misura qualche chilometro quadrato di superficie e un centinaio di metri di profondità: essa spezzò gli alberi come fucelli, abbattè la vecchia strada, cosicchè oggi il torrente è per quel tratto scomparso e lo si vede ricomparire solo qualche chilometro più lungi, come dal fondo di una galleria. E' un pezzo di monte che si è rovesciato, frantumandosi in detriti enormi. Ed è su questo che l'attuale strada due

volte rinnovata, perchè la prima costruita sulle nevi sta liquefandosi alla base, si arrampica.

Il tunnel del Sempione è per lunghezza l'opera più importante di traforo che si sia tentata. Dai 7972 metri della galleria del Borgallo, agli 8298 di quella di Ronco, ai 10,270 di quella di Arlberg, ai 12,240 di quella del Cenisio, ai 14,920 di quella del Gottardo si salta con questa del Sempione ai 19,731 metri. Eppure quest'opera così ardita fu la prima va-

Francia per quest'opera venne scemando e si tramutò, dopo compiuto il traforo del Gottardo, in ostilità, ritenendosi che il traforo avrebbe favorito l'importazione italiana ai danni di quella francese.

Ma l'opera attuale del traforo del Sempione si avviò per quanto lentamente ad una soluzione solo col 1882, per iniziativa dell'ing. Meyer, il quale la presentò come la linea di transito internazionale più diretta e più rapida. Il Meyer, a renderne possibile l'attuazione, aveva poi ideato una galleria ad alto imbocco e ad un solo binario; si deve principalmente a due ingegneri italiani, il Cado-



La frana di Saint-Jean.

gheggiata da quell'ingegneria moderna che ci ha dato i più grandi trafori. Come progetto, il Sempione precede il Cenisio e il Gottardo.

Dapprima, vale a dire nel 1857, allorchè la prima concessione venne accordata, il traforo fu semplicemente suggerito come d'interesse locale, interesse troppo ristretto perchè potesse far trovare i mezzi necessari per eseguirlo. Le prime iniziative vennero dalla Francia, la quale aveva impegnato nella ferrovia del Giura e del Vallese capitali ingenti. E così nel 1873 vediamo 183 deputati francesi chiedere all'assemblea un credito di 48 milioni per la traversata del Sempione. Ma il Cenisio era il favorito e non volendoglisi creare un concorrente, il credito fu respinto. Da allora il favore della

lini e il Canovetti, se si insistette sul concetto di una galleria di base, vale a dire poco elevata agli imbocchi e a doppio binario. La minor lunghezza del tunnel avrebbe aumentato il costo e la difficoltà della linea d'accesso.

Ma la freddezza dell'Italia, la sua esigenza che la galleria fosse per metà su territorio italiano, il che rendeva necessario di forare la montagna alla base, l'ostilità della Francia, la morte dell'ingegnere Meyer, tutte queste circostanze pareva avessero concorso a seppellire ogni iniziativa, allorchè nel 1891, costituitasi la Jura-Simplon, proprietaria della rete finitima al futuro tunnel, essa ebbe il più grande interesse ad affrettarne l'esecuzione. Per conto della Jura-Simplon furono ripresi

nuovi studi dall'ing. Dumur, che rese attuabile il progetto del Meyer, alzando di pochi metri lo sbocco della galleria ad Iselle e abbassandolo invece dal lato di Briga.



A Varzo. — Opera per la linea d'accesso.

L'idea della doppia galleria parallela nacque così. Il problema dell'aereazione della galleria preoccupava, data la sua grande lunghezza e l'enorme massa che gravava nella parte centrale sulla gal-

pure verificate al Cenisio ed ai Giovi. Pareva ai tecnici che avevano partecipato all'opera del Gottardo, che la temperatura dovesse aumentare di un grado ogni 50 metri di altezza della montagna sovrastante, per modo che dovessero essere evitate le altezze sovrastanti superiori ai 1500 metri.

Ma questa teoria non si era dimostrata assoluta perchè l'aumento di un grado di temperatura si era constatato in proporzioni diverse in vari altri tunnels: esso si era verificato da ogni 30 metri di altezza sovrastante a ogni 56 metri.

Fu ad evitare questo pericolo delle troppo alte temperature che sulle prime si pensò di fare il tunnel, anzichè in linea retta, spezzato ad angolo, per portarne il vertice allo scoperto sotto Campo, nella valle della Cherasca. Ma quest'idea fu abbandonata e l'ingegneria moderna, convinta dei grandi vantaggi del percorso diretto — quantunque esso nella migliore delle ipotesi avrebbe portato la temperatura per il tratto che passa sotto il monte Leone, vale a dire, per un percorso di circa 2 chilometri, a 45 centigradi di calore — cercò il modo di ottenere il raffreddamento dell'aria mercè mezzi meccanici e mezzi tecnici.

L'ing. Thommen di Vienna, propose di stabilire per l'aereazione un condotto speciale fra il punto centrale e una delle imboccature allo scopo d'aspi-



A Varzo. — Entrata del tunnel elicoidale della Mediterranea.

leria. Gravi inconvenienti per il calore sotterraneo si erano riscontrati al Gottardo ove la temperatura del corpo degli operai si era elevata, a causa del vapore acqueo, a 40 centigradi con 140 e 150 pulsazioni al minuto (1), e temperature alte si erano

rare l'aria viziata: l'ing. Dumur propose invece di sdoppiare la galleria nella sua parte meridionale, facendo servire il tratto di doppio tunnel per l'aspirazione, ma tanto l'una quanto l'altra proposta lasciò piuttosto scettici i tecnici. D'altra parte difficile forse più del lato tecnico appariva il lato finanziario del progetto. Non si trattava solamente di costruire il tunnel, ma anche di collegarlo effi-

(1) Per molti di questi dati tecnici mi sono giovato delle numerose e importanti pubblicazioni che l'ing. C. Canovetti ha fatto in quest'ultimo decennio sull'argomento.

cacemente, per renderlo proficuo, alle linee ferroviarie esistenti. Il solo raccordo fra Iselle e le linee italiane era preventivato in 15 milioni.



Iselle. — Galleria d'entrata al tunnel per gli operai.

In questi studi e in questa attesa sorse un altro progetto: quello dei signori Masson e Chappuis, il quale voleva far raggiungere alla ferrovia mercè il

pera colossale un passo decisivo, concludendo per l'esecuzione di essa un contratto preliminare, coll'impresa Brandt, Brandau e C., di cui facevano parte, oltre agli ingegneri Brandt e Brandau di Amburgo, la casa Sulzer di Winterthur, costruttrice di locomotive e di macchine, e il ricco colonnello Locher, di Zurigo.

Si deve a questa Società, che nella costruzione della galleria dell'Arlberg, lunga più di 10 chilometri, aveva dato il massimo impiego ai mezzi meccanici raggiungendo una perfezione e una efficacia per l'addietro sconosciute, se il progetto del tunnel di 19 chilometri e 731 metri, senza gomiti, senza spezzature, in linea perfettamente retta, potè prevalere. Fu la ditta che propose di costruire parallelamente al tunnel, alla distanza di 17 metri, un secondo tunnel, tenuto in continuo rapporto col primo durante l'avanzamento da gallerie laterali equidistanti fra di loro 200 metri, allo scopo di ottenere una perenne circolazione dell'aria, e aver pronto un secondo tunnel, qualora le esigenze del traffico cresciuto lo rendessero necessario.

L'ing. Brandt — morto di polmonite ad opera appena iniziata — era un tecnico di grande valore. Egli era l'inventore di quelle perforatrici ad aria compressa, che avevano fatto fare un passo tanto notevole alla tecnica. Disgraziatamente nè il



Iselle. — Lavori per la linea d'accesso.

binario dentato il vertice del monte attraversandolo per breve percorso. Ma la Jura-Sempione combatteva questa ferrovia di montagna, la quale non avrebbe servito che agli immediati rapporti locali e ai turisti ed avrebbe per lungo tempo reso impossibile la maggior opera suggerita dal grande traffico internazionale.

E la Jura-Sempione faceva fare a quest'o-

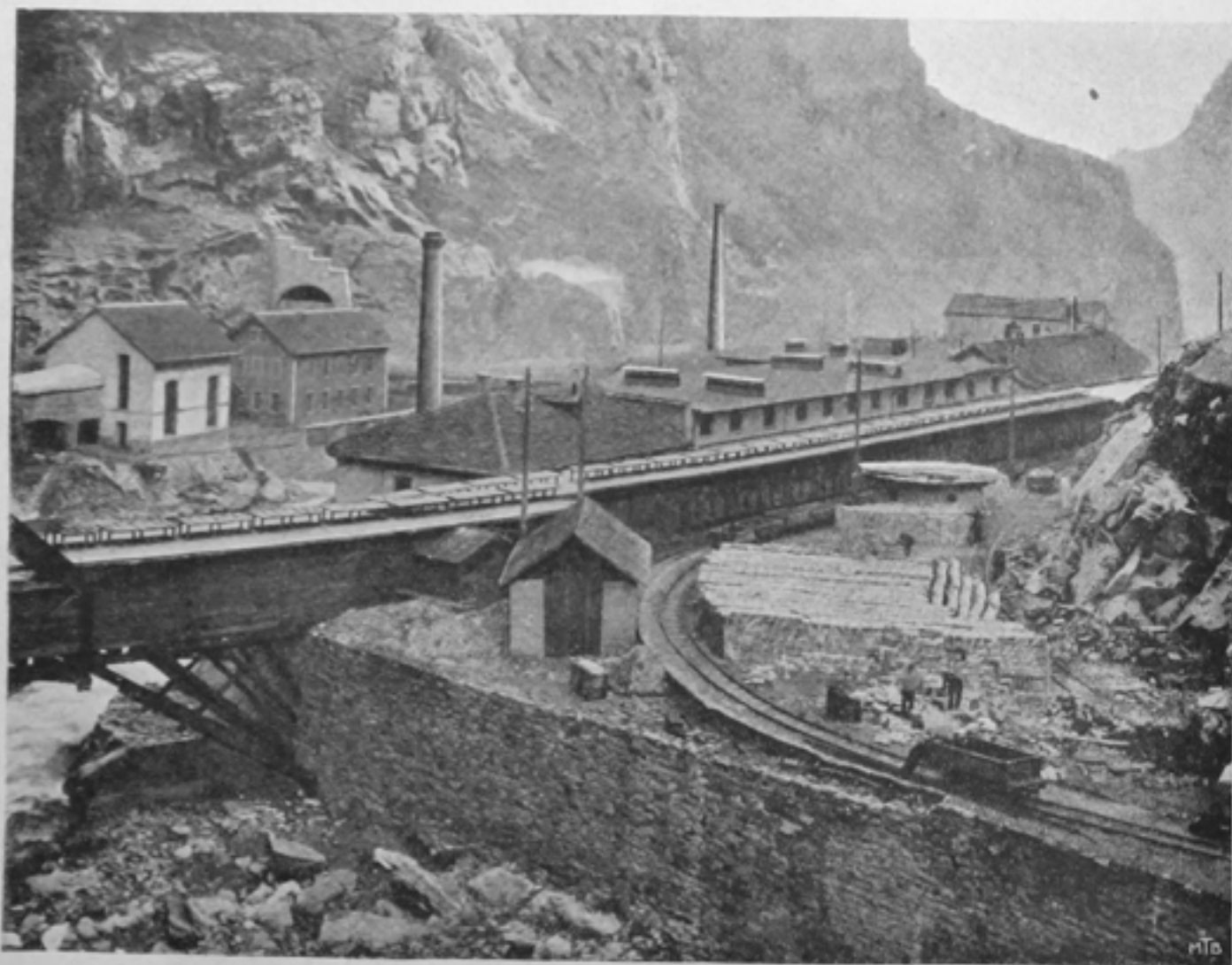
Meyer che fu la mente della grande opera, nè il Brandt che fu uno dei bracci più vigorosi e potenti all'esecuzione potranno vederla compiuta: l'ingegnere Meyer morì asfissiato da una stufa mentre al Sempione stava compiendo i suoi rilievi: l'ingegnere Brandt soccombette a una polmonite contratta negli sbalzi fra la temperatura del tunnel e la temperatura esteriore.

**

Io mi riservo di dare particolareggiate notizie sulla grande opera man mano che coi lettori visiterò i grandi cantieri di Iselle e di Briga e li condurrò nell'interno del tunnel. Basti per ora dire, a complemento di quanto ho detto sopra, che la base sulla quale veniva stipulato il contratto a *forfait*, d'accordo col Governo italiano portava la spesa totale della galleria di un binario e della parallela galleria di ventilazione a 58,820,000, salvo il pa-

Chi ha percorso in altri tempi questa vallata non la riconosce più: già appena fuori della stazione di Domodossola il contrafforte che separa la valle percorsa dalla Bogna da quella della Diveria, appare nel suo mezzo tagliato da mine, da viadotti, da piloni di ponti in costruzione, mentre poco prima del ponte di Crevola, sopra Preglia, sbucca la galleria proveniente dalla valle della Diveria.

Quale mutamento nella vita più che tranquilla, esangue dei villaggi di questa. Solo pochi anni or sono il comune di Varzo, cui appartiene anche Iselle,



Iselle. — Veduta dei cantieri e della galleria d'entrata nel tunnel.

gamento di altri 15,000,000 per il completamento della seconda galleria, coll'obbligo di eseguire il contratto in anni 5 e mezzo con premi e multa di L. 5000 per ogni giorno guadagnato e perduto. Per i soli lavori generali esteriori fu preventivata una somma di 4 milioni.

E così l'impresa, sospinta dalla speranza del premio e dal timore della multa, iniziò la sua battaglia colla roccia e col tempo: sulla fine del 1898 — appena cioè Municipi, provincie e Governo d'Italia ebbero messo assieme il sussidio che la Svizzera richiedeva — i lavori per quest'opera titanica ricominciarono. La vallata della Diveria per solito così solitaria e tranquilla venne tramutata in un vasto cantiere.

non contava, con tutte le numerose frazioni disperse, che 2300 abitanti, la massima parte dei quali emigrava o per i pascoli alpestri o all'estero per più proficui lavori. Oggi i 13 chilometri di strada che si percorrono dal ponte di Crevola al confine italiano d'Iselle sono una successione continua di abitazioni: ed ovunque è un movimento vivo, originale, caratteristico.

Sulla vallata stretta ed angusta la costa alla sinistra di chi sale, la più selvaggia, scende come a picco. E' su buon tratto di questa costa mercè scavi nella viva roccia e molte gallerie che la futura linea di raccordo si sta costruendo. Più avanti, la linea passa alla riva destra, ma quasi tutta la costruzione è in galleria e poichè si tratta di salire su un

percorso di pochi chilometri da poco più di 450 a più di 600 metri, una grande galleria elicoidale — che costituisce l'opera più colossale di questa linea — si sta costruendo.

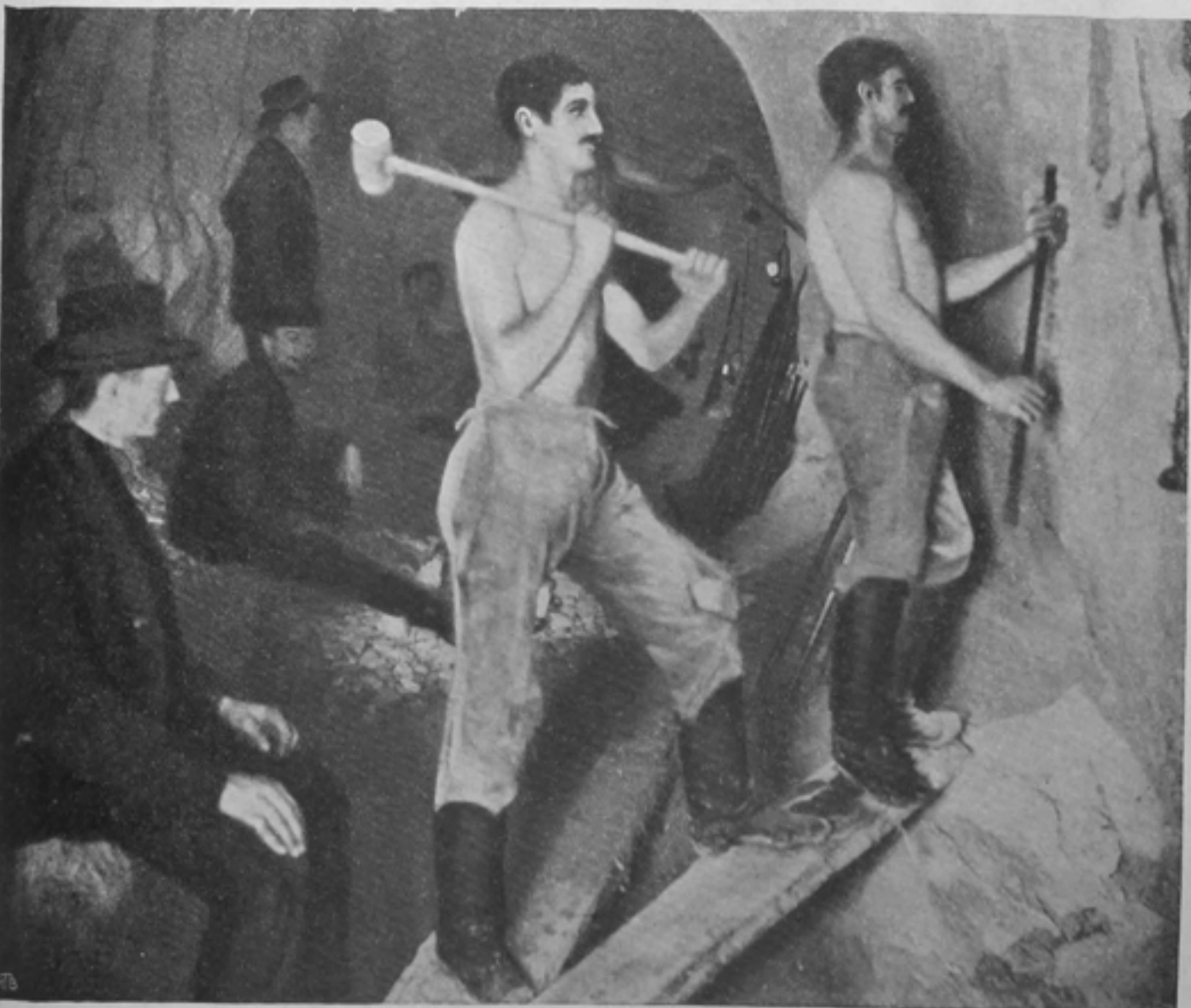


In val Diveria. — La linea d'accesso.

Or da un lato ora dall'altro appaiono dei veri cantieri: qua per una galleria, là per una strada, più là per costruire dei viadotti, più oltre, ancora

per cavare il materiale che deve servire a costruirli. La vallata è in rivoluzione: i dirupi su cui un tempo solo le capre s'avventuravano echeggiano oggi del fragore delle mine e dal sordo rumore delle ferrovie Decauville in moto continuo. E come più ci si appressa ad Iselle, più la vista e il movimento si fanno intensi. Una popolazione di oltre 3000 operai si è riversata in quella valle tranquilla: ogni più breve tratto fabbricabile ha visto sorgere la sua casa e poichè questo non bastava molte case pensili sono state fabbricate. Sono per lo più costruzioni di legno, alcune intonacate a difesa dal rigore invernale. E lungo questa via, che si prolunga per tanti chilometri, voi udite i più vari dialetti, voi vedete affermarsi le diverse regioni italiane sin nelle insegne degli infiniti negozi. Ecco una *Cantina abruzzese*, un *Macellaio toscano*, un *Sarto napoletano*, un *Osteria calabrese*, un'altra *Casertana* e poi, più avanti, un *Calzolaio piemontese*, un *Forno fiorentino*, una *Sartoria torinese*, una *Cucina romagnola* ed un'altra *all'uso di Roma*. E' una mescolanza di costumi e di dialetti indescrivibile.

E frammezzo a queste casupole improvvisate, la civiltà si è già affermata a seconda dei bisogni e delle tendenze. Una chiesa di legno, una massiccia caserma in pietra, due ospedali — uno per gli o-



Al lavoro « nei fornelli ».

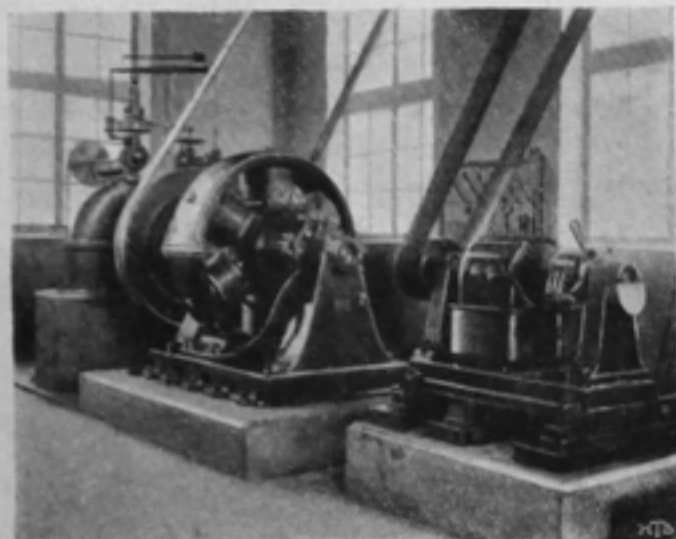
perai della Mediterranea, l'altro per quelli della Brandt-Brandau — una scuola evangelica ed un'altra cattolica, la Camera del lavoro e persino un improvvisato circo equestre.

E allorquando da Varzo ci si avvicina ad Iselle il soggiogamento della vallata selvaggia ai fini della civiltà diviene grandioso. Neppure il letto dell'impetuosa Diveria fu rispettato. E' in esso che i cantieri per il traforo del versante sud del Sempione si sono distesi: anzitutto isolato e guardato da sentinelle è il deposito di dinamite; case e dormitorio per gli operai; villini per i capi e per gl'ingegneri che hanno famiglia; albergo per gli scapoli; ospedale; officine per la compressione dell'acqua che dovrà mettere in moto le perforatrici; officine per le riparazioni delle punte triangolari destinate a forare la roccia; officine per la produzione della forza elettrica che deve illuminare il cantiere; turbine per immettere l'aria nel tunnel; locali della Direzione; magazzini, spogliatoi, asciugatoi e bagni degli operai, tutto ciò si stende fra la montagna a picco e la strada nel letto del fiume. E fra gli edifici s'allunga

rio; le piccole ferrovie che incessantemente trasportano fuori dal tunnel il materiale scavato e portano da cave poco lontane quello già preparato per le impalcature ed i rivestimenti.



Iselle. — L'acqua che esce dal tunnel.



Sala delle dinamo a Iselle.

tortuoso il colossale tubo che dalla valle di Gondo trasporta l'acqua destinata a produrre l'energia elettrica necessaria a mettere in moto il macchinario;

Qui la vita non cessa nè giorno, nè notte: di otto in otto ore gli operai si danno il cambio; braccia nuove e fresche energie si sostituiscono invece di quelle stanche o fiaccate; e di tempo in tempo il rombo delle ventiquattro mine della fronte di avanzamento e di quelli dei fornelli viene ad annunziare di fuori che un altro passo si è fatto nelle viscere del monte.

E allorchè si arriva, come appaiono piccoli i due imbocchi che immettono nelle gallerie parallele della grande opera! Solo il fumo — il fumo del vapore acqueo delle locomotive, delle mine, dei lumi ad olio — che esce da uno degli imbocchi palesa il lavoro che dentro là ferve: solo l'acqua che esce impetuosa da un canale, — 800 litri al minuto secondo — e qualche barella che più volte al giorno trasporta qualche ferito, vi dice della lotta che lì dentro si combatte.

Sofferamoci, per ora, all'imbocco.

A. G. BIANCHI.

