

CLAUDIA PERASSI

MEDAGLIE PER L'INAUGURAZIONE  
DELLA FERROVIA ELETTRICA STRESA-MOTTARONE  
LA PIÙ ALTA ED ARDITA FERROVIA DI MONTAGNA  
IN ITALIA (\*)

Abstract

*This paper examines the eight bronze medals, which were issued in 1911 to celebrate the opening of the daring electric railway connecting the small town of Stresa, on the western shores of Lake Maggiore, and the peak of the Mottarone Mountain. The medals were coined by the Johnson workshop, in Milan, and were dedicated to the administrators and engineers who made the completion of the railway possible.*

Ancora nel 1952, la Ferrovia Elettrica che collegava la cittadina di Stres-

---

(\*) La mia più viva riconoscenza va alle molte persone che mi hanno assistito nel corso del lavoro. Le dott.sse Wilma Burba e Gabriella Iorio e il dott. Gianpietro Cardini sono stati guide preziose per le ricerche presso l'Archivio Storico del Comune di Stresa, la Biblioteca "Ceretti" di Verbania e l'"Archivio Produttivo" dello stabilimento Johnson di Baranzate (MI). Il dott. Armando Bernardelli dei Musei Civici di Vicenza e l'Ing. Carlo Alessandro Pisoni dell'Associazione "Magazzeno Storico Verbanese", mi hanno fornito utili informazioni bibliografiche sulla medagliistica Liberty e sulla storiografia locale. La collaborazione della dott.ssa Chiara Orelli e del dott. Roger Sidler, della Redazione italiana e tedesca del "Dizionario Storico della Svizzera", insieme con quella del prof. Serge Paquier dell'Université Jean Monnet-Saint Etienne, mi ha consentito di meglio definire la figura di Eduard His-Schlumberger. Tutti i *websites* citati sono stati consultati nel settembre del 2009.

Rivolgo infine un grazie particolarmente sentito al prof. Alberto Galli, Consigliere del Comune di Stresa, che ha prontamente accolto la mia proposta di far acquistare dall'amministrazione comunale le medaglie commemorative della Stresa-Mottarone (Determina n. 11, 15 febbraio 2007). Proprio le mie origini stresiane giustificano questa mia inconsueta divagazione nel campo della medagliistica, così che una gita sul trenino color zafferano del Mottarone costituisce uno dei miei primi ricordi di bambina.

sa, sulla sponda occidentale del Lago Maggiore, alla vetta del Mottarone, la montagna alta 1.491 metri che sorge alle sue spalle, poteva essere definita “la più alta ed ardita ferrovia di montagna in Italia” (1). La sua realizzazione risaliva al 1911 e rientrava in quell’interesse per le ferrovie panoramiche che nel vicino Cantone Ticinese aveva portato, fra la fine del XIX secolo e gli inizi del successivo, alla costruzione di una decina di strade ferrate, la cui inaugurazione fu quasi sempre accompagnata dall’emissione di medaglie commemorative (2). Tale filone ‘ferroviario’ della medaglistica aveva avuto inizio in Inghilterra negli ultimissimi anni del XVIII secolo, pressoché contemporaneamente allo sviluppo delle prime ferrovie (3).

### 1. *La Ferrovia Elettrica Stresa-Mottarone*

Dalla cima del Mottarone si può godere, nelle giornate più serene, di una vista assolutamente mozzafiato, capace di abbracciare la catena alpina per 500 chilometri, dal Monviso al Monte Rosa e dal Sempione all’Adamello, la pianura lombarda e piemontese fino a Milano, Vercelli e Novara, e ben sette laghi: Maggiore, d’Orta, di Mergozzo, di Varese, di Comabbio, di Monate e di Biandronno. Tale eccezionale vastità panoramica viene esaltata con toni enfatici già nelle prime guide per turisti, redatte tra gli anni finali del Settecento e l’Ottocento. “S’io fossi il re del mondo, avrei tanta fede da trasportare questo quadro incantevole nei giardini della mia reggia”, scriveva per esempio Valentino Carrera nel 1861 (4).

Un primo rifugio per gli escursionisti venne costruito sul Mottarone ad opera del CAI Verbano-Intra nel 1881. Ad esso, tre anni dopo, si affiancò il

(1) *Il Mottarone e la sua Croce*, Omega 1952 (citazione in LAZZARINI 1996, p.71).

(2) DELLA CASA 2000. In Italia già nel 1892 era stata realizzata la ferrovia a dentiera Sant’Ellero-Saltino (Vallombrosa), con funzioni preminentemente turistiche (BETTI CARBONCINI 1992, p. 12).

(3) MOYAUX 1905, pp. 87-88, n. 1; Suppl. p.1, n. 1 (gettone). In ambito italiano, le prime medaglie note sono quelle in argento approntate nel 1840 per la ferrovia che collegava Napoli a Nocera e Castellamare (MOYAUX 1905, p. 160, n. 214; suppl. p. 54, n. 314). Per la zona del Lago Maggiore ricordo le medaglie in bronzo emesse nel 1855 per la tratta Genova-Arona, con al Diritto una scenografica vista della cittadina lacustre, mentre il Rovescio, solo epigrafico, riporta la dedica da parte di “Arona riconoscente” al Re Vittorio Emanuele II, al Ministro dei Trasporti Pubblici Pietro Paleocapa e al Deputato Luigi Torelli (MOYAUX 1905, p. 162, n. 223; suppl. p. 56, n. 325; JOHNSON 2006, n. 5208 = *Una collezione di medaglie*, n. 32). Per una definizione di “medaglia ferroviaria”, vedi il sito web *Numisrail. La banque de données de la numismatique ferroviaire*, che cataloga ad oggi 500 esemplari (<<http://www.numisrail.fr/>>).

(4) Citazione in VALSESIA 1978, pp. 19-27 (sulla letteratura ottocentesca relativa al Mottarone, vedi anche *Il Mottarone. Scorrubanda*, pp. 159-161; LAZZARINI 1996, pp. 8-10).

“Grand Hotel Mottarone” dei fratelli Guglielmina, che divenne ben presto uno dei più rinomati alberghi alpini, fino alla sua completa distruzione il 17 gennaio 1943, a causa di un furioso incendio<sup>(5)</sup>. Con lo sviluppo della vocazione turistica della montagna, si avvertì sempre più forte l'esigenza di “rendere la salita a quell'altezza più facile e più comoda e più presta”<sup>(6)</sup>, così che fin dal 1888 venne elaborato un progetto che allacciasse “con una ferrovia le vaghe sponde del nostro lago colla maestosa bellezza di quella vetta alpina” (vedi *oltre*)<sup>(7)</sup>. La strada ferrata avrebbe anche rappresentato un utile mezzo di trasporto per gli abitanti delle numerose borgate sparse sulle pendici della montagna sovrastanti Stresa<sup>(8)</sup>.

La rete ferroviaria, realizzata con binario a scartamento metrico fra il 1909 e il luglio del 1911<sup>(9)</sup>, si sviluppava lungo un percorso di 9.860 chilometri, con cinque fermate intermedie<sup>(10)</sup>. Le due stazioni di partenza erano localizzate nel centro lacustre: quella nei pressi dell'imbarcadero (m. 197 s.l.m.), dotata di un'elegante pensilina in stile Liberty, serviva ad accogliere i turisti che raggiungevano Stresa per via d'acqua<sup>(11)</sup>, mentre la seconda era addossata alla stazione ferroviaria della linea Milano-Domodossola-Sempione (m. 221,50 s.l.m.)<sup>(12)</sup>, per essere utilizzata dai viaggiatori che vi arrivavano con il treno.

---

(5) *Il Mottarone. Scorrubanda*, pp. 161-164; VALSESIA 1978, pp. 34-38; 44; 71; LAZZARINI 1996, p. 31.

(6) La citazione dal periodico “Gaudenzio Ferrari” di Varallo del settembre 1885 è riportata in *Il Mottarone. Scorrubanda*, p. 164.

(7) *Relazione Tadini*, p. 17 (<[http://www.verbanensia.org/scrineum/VB\\_Mottarone\\_relTadini\\_1902.pdf](http://www.verbanensia.org/scrineum/VB_Mottarone_relTadini_1902.pdf)>).

(8) *Relazione Tadini*, p. 14; BETTI CARBONCINI 1992, p. 12. Con tali finalità, già nel 1908 venne progettata una variante della ferrovia Stresa-Mottarone, che, tramite una filovia, detta “Gignesina”, avrebbe collegato il capoluogo con Orta, passando da Gignese (LAZZARINI 1996, p. 158). Il piano non venne, però, mai attuato.

(9) Nel gennaio del 1909 erano già iniziate le operazioni di sistemazione della piazza dell'Imbarcadero di Stresa e continuavano quelle per la copertura del torrente Crèe, che tagliava in due l'abitato, così da consentire la realizzazione di una strada per la posa in opera dei binari (“Verbania” 2/1, gennaio 1909, p. 18). Nel 1910 i lavori progredivano di circa 60 metri al giorno nei tratti a cremagliera, di cento e più su quelli ad aderenza (*Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone [1]*, p. 211).

(10) Sorgevano in località Vedasco-Binda (m. 377 s.l.m.), Vezzo (m. 482 s.l.m.), Gignese-Levo (m. 633 s.l.m.), Alpino (m. 772 s.l.m.), Borromeo (m. 980 s.l.m.).

(11) Il collegamento con Milano era assicurato dalle Ferrovie Nord fino a Laveno, sulla sponda lombarda del lago, da dove il viaggio proseguiva con i battelli della Navigazione Lago Maggiore. La pensilina fu utilizzata fino al 1946, quando la fermata venne leggermente arretrata, così da lasciare libero il piazzale del porto (LAZZARINI 1996, p. 50).

(12) La tettoia in legno e ferro, anch'essa un bell'esempio di architettura Liberty, costituisce, insieme con la più funzionale rimessa delle vetture sita in Via Carducci, il solo ricordo tangibile a Stresa della gloriosa ferrovia. Da qualche anno giace, però, in un miserevole stato di abbandono, in seguito a una pesante nevicata caduta sulla sua struttura, ormai fati-

L'ultima fermata di Mottarone Vetta era situata a 1.379 metri di altitudine. Il dislivello di 1.182 metri veniva superato in un'ora e dieci minuti, con tratti ad aderenza naturale per quasi tre chilometri e a cremagliera per i restanti sette. In alcuni punti si raggiungeva la pendenza massima del 220‰, mentre il tracciato terminale aveva un dislivello pressoché costante del 200‰<sup>(13)</sup>.

Il primo fortunato periodo di vita della ferrovia si interruppe con lo scoppio della Prima Guerra Mondiale, che arrestò il flusso turistico sul lago e richiamò alle armi la maggior parte del personale<sup>(14)</sup>. Al termine delle ostilità, si ebbe un forte decremento nel numero di turisti che raggiungevano il Lago Maggiore. La media annua dei viaggiatori — escursionisti estivi e, nella stagione invernale, i primi sciatori, soprattutto milanesi — si contrasse a 66.000 unità, che pure consentivano il pareggio di bilancio. In questa fase la ferrovia svolse essenzialmente una funzione di collegamento locale, con l'introduzione di speciali tariffe promozionali<sup>(15)</sup>, dedicandosi nel contempo al trasporto delle merci e della posta<sup>(16)</sup>. Il momento della sua massima prosperità corrispose al Secondo Conflitto Mondiale, grazie all'arrivo nei paesi a mezza costa affacciati sul lago di un gran numero di sfollati da Milano: nel 1945 si raggiunsero i 108.000 viaggiatori<sup>(17)</sup>.

Nel dopoguerra, con alterne vicende<sup>(18)</sup>, la ferrovia continuò il servizio

---

scente. Un restauro della pensilina restituirebbe alla città una testimonianza del periodo d'oro del turismo lacustre, legato agli anni della *Bella Époque*.

(13) Il binario era armato con rotaie di tipo Phoenix nel percorso cittadino e di tipo Vignoles negli altri tratti. La cremagliera era del tipo Strub in acciaio ad alta resistenza. L'energia elettrica, fornita da due diverse società, alla sottostazione di Gignese era trasformata e convertita in corrente continua alla tensione di 750 V ed inviata alla linea aerea di contatto. La forza normalmente assorbita dai treni era di 350 HP. La velocità di marcia variava, infine, dai 20 km/h nei pezzi ad aderenza naturale agli 8,5 in discesa in quelli a cremagliera (sugli aspetti più propriamente tecnici della ferrovia, vedi *Il Mottarone. La Ferrovia*, pp. 112-113; *Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone (2)*, pp. 71-72; BETTI CARBONCINI 1982, pp. 13-14; BETTI CARBONCINI 1992, pp. 12-14; LAZZARINI 1996, pp. 125-133).

(14) Nel 1915 la ferrovia venne riclassificata come tranvia extraurbana, così da ottenere qualche facilitazione per la sua attività. Nel 1917 venne sospeso il trasporto dei viaggiatori, sostituendolo con quello delle merci (vedi LAZZARINI 1996, p. 47).

(15) LAZZARINI 1996, pp. 47-48. Al momento della sua apertura, per il tragitto completo, il "biglietto di ascensione" costava L. 6; quello "di discesa" L. 3, quello di "andata e ritorno", valevole dieci giorni, L. 9 (vedi *Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone (2)*, p. 72).

(16) Non mancò il suo utilizzo anche per il trasporto a Stresa della neve, che era adoperata per la conserva dei cibi nelle ghiacciaie (vedi LAZZARINI 1996, p. 144).

(17) BETTI CARBONCINI 1982, p. 15; LAZZARINI 1996, p. 49.

(18) Problemi di tipo economico, con una riduzione costante del già esiguo utile finanziario (nel 1959 il deficit si aggirava sui 4.000.000 di lire all'anno), pregiudicarono via via l'attuazione di operazioni di manutenzione degli impianti fissi e del materiale rotabile, tanto da compromettere la sicurezza stessa della ferrovia. La lentezza della tranvia sembrava poi di

fino al 13 maggio del 1963<sup>(19)</sup>, cedendo il passo alla maggior comodità e velocità offerte della strada a pedaggio Borromea Alpino-Mottarone, che era stata aperta al pubblico quattro anni prima<sup>(20)</sup>. Il Decreto ministeriale 2269 del 27 giugno 1964 approvava poi la trasformazione della tranvia in funivia. Il nuovo collegamento fra il lago e il monte, realizzato per 2,9 chilometri con un impianto bifune da Stresa Lido alle stazioni dell'Alpino e del Mottarone, venne inaugurato il 1° agosto del 1970<sup>(21)</sup>. La vetta è ora raggiungibile in 18 minuti<sup>(22)</sup>.

## 2. Le medaglie commemorative

Una serie di otto medaglie in bronzo commemorative della Ferrovia Stresa-Mottarone fu coniata presso lo stabilimento Johnson di Milano nel 1911 (Tavv. I-II, figg. 1-8)<sup>(23)</sup>. Cinque esemplari, che facevano parte di una considerevole raccolta di medaglie di argomento ferroviario<sup>(24)</sup>, recentemente posta in vendita da Crippa Numismatica<sup>(25)</sup>, sono stati acquistati nella primavera del 2007 dal Comune di Stresa, mentre i restanti sono entrati in collezioni private.

I soggetti dei due lati si ripetono identici in tutti i pezzi. Il Diritto raffigura, dunque, una vettura elettrica in corsa verso destra su un tratto pianeg-

---

ostacolo ad un più intenso sviluppo del traffico turistico. L'amministrazione comunale di Stresa, infine, richiedeva da tempo la rimozione della linea ferrata dalle strette vie del centro cittadino (vedi BETTI CARBONCINI 1982, pp. 15-16; LAZZARINI 1996, pp. 51-65).

(19) Vedi BETTI CARBONCINI 1992, p. 14; LAZZARINI 1996, p. 63. Le operazioni di smantellamento furono assai rapide: prima del 1965 tutta la linea elettrica era ormai demolita. Alcune vetture sono oggi ospitate presso campeggi della zona (LAZZARINI 1996, pp. 66-67).

(20) Il progetto di un collegamento stradale dell'Alpino con il Mottarone, con scopi essenzialmente agricolo-forestali, risale al lontano 1929 (vedi LAZZARINI 1996, pp. 118-120).

(21) Vedi BETTI CARBONCINI 1982, pp. 16-17; BETTI CARBONCINI 1992, pp. 14-15; LAZZARINI 1996, p. 121. Nell'attesa dell'entrata in funzione della funivia, il collegamento venne effettuato con un'autolinea sostitutiva.

(22) Fin dal 1988 non sono mancati progetti mirati ad affiancare alla funivia un nuovo percorso tranviario su cremagliera, per lo meno nel tratto terminale della salita al Mottarone, rimasti, però, a tutt'oggi, privi di esiti concreti (vedi BETTI CARBONCINI 1992, p. 15; LAZZARINI 1996, p. 66).

(23) Sulla storia dello stabilimento, che iniziò la propria attività negli anni Trenta dell'Ottocento, con la fabbricazione soprattutto di bottoni e stemmi, alla quale si affiancò ben presto una sempre più intensa produzione di medaglie, vedi JOHNSON 1966; JOHNSON, JOHNSON, JOHNSON 1986; CARDANO 2007, pp. 156-158.

(24) JOHNSON 2006, nn. 5330-5337 = *Una collezione di medaglie*, pp. 1-95.

(25) Nell'occasione venne pubblicato un pregevole catalogo, ricco di 310 pezzi. Le medaglie per la Stresa-Mottarone corrispondono ai nn. 172-179.

gianti, così da permettere la veduta della sponda lacustre, con un limitato scorcio di Stresa, e dell'ampio Golfo Borromeo. Venne scelta pertanto una raffigurazione che puntasse a valorizzare l'aspetto panoramico del percorso ferrato, come sarà anche nella raffinata locandina pubblicitaria realizzata nel 1920 da Mario Borgoni (Tav. III, fig. 9)<sup>(26)</sup> e nelle cartoline in bianco e nero stampate negli anni Cinquanta (Tav. III, fig. 10).

Il punto della ferrovia selezionato per il soggetto delle medaglie (Tav. IV, fig. 11) è da riconoscersi nelle vicinanze della stazione intermedia di Binda-Vedasco (Tav. IV, fig. 12), dalla quale si godeva una vista particolarmente suggestiva del lago (Tav. IV, fig. 13). Viene riprodotta con precisione la caratteristica sagoma dall'Isola Bella, nella quale si riconoscono le scenografiche terrazze del giardino del barocco Palazzo Borromeo, mentre più sfumato è il contorno dell'Isola Madre, in posizione un poco più arretrata. Il convoglio ferroviario è costituito dalla sola elettromotrice<sup>(27)</sup>, contraddistinta dal pantografo di tipo Alioth e dai tre fanaloni frontali. Di un vivace color giallo, come tutto il restante parco rotabile, era dotata di eleganti arredi in legno, illuminazione e riscaldamento e, grazie alle ampie finestre, permetteva ai suoi 52 viaggiatori di godere comodamente della bellezza del panorama. A sinistra della scena trova posto uno dei pali in rovere che sorreggevano, tramite mensole orizzontali, i due pesanti cavi di rame della linea elettrica di contatto. In esergo, in una zona del tondello completamente liscia, nella quale però capricciosamente si introduce un flessuoso tralcio dalla vegetazione soprastante, è apposta la scritta S[TABILIMENTO] JOHNSON, in caratteri assai minuti.

Sul Rovescio uno snello Genio alato, completamente nudo, con rami di alloro nelle mani e con il piede sinistro appoggiato su una ruota dentata da ferrovia, si libra nell'aria sopra a un paesaggio lacustre e montano, meno pre-

(26) Pittore e cartellonista (Pesaro 1869, Napoli 1936), collaboratore e poi Direttore Artistico dello "Stabilimento Richter & C." di Napoli, fu autore di molteplici composizioni grafiche per pubblicità di località turistiche italiane ed europee. Negli anni Venti realizzò una serie numerosissima di cartelloni per l'Ente Nazionale Industria Turistica, per le Ferrovie dello Stato e per alberghi di gran lusso, fra i quali anche l'"Hotel Pensione Stresa" (vedi FANELLI, GODOLI 1990, p. 67; MENEGAZZI 1995, pp. 37-277; <[http://www.soc.uniurb.it/scp/lavori/2000\\_2001/laboratori/Borgoni/MarioBorgoni.htm](http://www.soc.uniurb.it/scp/lavori/2000_2001/laboratori/Borgoni/MarioBorgoni.htm)>).

(27) Il servizio era solitamente effettuato con convogli composti da elettromotrice e rimorchiata. Il materiale rotabile era costituito da cinque elettromotrici a carrelli; una motrice più piccola, priva di ruota dentata, che svolgeva funzioni di collegamento fra le due stazioni di Stresa; tre rimorchiata panoramiche del tipo "a giardiniera chiudibile" con 55 posti a sedere e quattro carri merci. Nel 1920 entrò in funzione uno speciale carro porta-sci, che veniva generalmente agganciato in coda al treno (vedi LAZZARINI 1996, pp. 125-128; BETTI CARBONCINI 1997, p. 13).

cisamente caratterizzato rispetto a quello raffigurato sul Diritto. A sinistra viene apposta la lunga epigrafe dedicatoria, di volta in volta lievemente diversa, mentre a destra è l'indicazione cronologica VII-IX-MCMXI, in due medaglie (Tav. I, fig. 1; Tav. II, fig. 7) preceduta dalla notazione topografica STRESA.

I soggetti delle medaglie uniscono dunque mirabilmente insieme due temi tipici dell'arte Liberty di inizio secolo: l'adesione alla modernità, con la rappresentazione dei suoi aspetti tecnologici (la ferrovia elettrica sul Diritto, capace di vincere le difficoltà di un ripido percorso di montagna) e la creazione di immagini sintetiche e allusive, ancora di derivazione simbolista (il "Genio della Ferrovia" sul Rovescio, dal corpo lievemente inarcato nel movimento del volo, così da richiamarsi al tipico stilema Liberty della 'linea curva')<sup>(28)</sup>.

Né il Diritto, né il Rovescio riportano il nome del loro autore. La personificazione di una strada ferrata attraverso una figura allegorica maschile o femminile, generalmente alata, caratterizzata dal gesto di posare un piede sopra ad una ruota, anch'essa talvolta dotata di ali, era già stata elaborata in medaglie cronologicamente anteriori, come quelle in bronzo argentato coniate dalla ditta Johnson nel 1904 per la ferrovia elettrificata della Valle Brembana<sup>(29)</sup> e in quelle in bronzo, prodotte tre anni più tardi dallo stabilimento Guttuzzo y Costa di Buenos Aires, per il cinquantesimo anniversario delle ferrovie argentine (Tav. V, fig. 14)<sup>(30)</sup>. La resa stilistica degli esemplari per la Stresa-Mottarone mi pare mostrare affinità con la contemporanea produzione dello stabilimento Johnson realizzata dall'artista Egidio Boninsegna, allora in collaborazione con l'incisore Angelo Cappuccio<sup>(31)</sup>. Si confronti il

(28) Su questi caratteri dell'arte Liberty italiana, vedi BENZI 2007, pp. 30-77.

(29) JOHNSON 2006, n. 5277 = *Una collezione di medaglie*, n. 113 (incisore A. Cappuccio). Si tratta di una figura femminile in veduta frontale, a busto nudo, che avanza su una ruota alata, dalla quale sgorgano scintille. Nella mano destra tiene una seconda ruota dentata, nella sinistra la cornucopia. In secondo piano, è una ardita veduta dei ponti ferroviario e stradale che scavalcano il fiume Brembo.

(30) JOHNSON 2006, n. 5319 = *Una collezione di medaglie*, n. 161. La medaglia è opera di J. Guttuzzo. Il genio alato tiene una fiaccola nella destra sollevata; a d. è un lavoratore seduto, forse un incisore per la presenza di un'incudine e di una tenaglia ai suoi piedi e di scalpelli (o conii?) fra le sue mani. A s., in alto, un treno in corsa verso sinistra; in basso, simboli dell'agricoltura e dell'industria. Il motivo allegorico del "Genio ferroviario" sarà in parte ripreso ancora nel 1932 dallo stabilimento Johnson, per la medaglia commemorativa della linea Piacenza-Cremona. Una figura maschile nuda ed alata si libra nell'aria, sullo sfondo del Palazzo Ducale di Piacenza e del Duomo di Cremona: regge nella sinistra un fascio littorio e guida con la destra una grande ruota alata sopra un tronco di rotaia, sprigionando scariche elettriche (JOHNSON 2006, n. 5391 = *Una collezione di medaglie*, n. 235).

(31) Fra la fine del XIX secolo e i primi due decenni del XX la fabbricazione delle medaglie subì un'importante innovazione tecnica: l'incisione diretta degli stampi da parte degli incisori venne infatti sostituita dalla creazione, per opera di scultori, di modelli in grande for-

Genio alato raffigurato sulle prime, con il Mercurio che appare su medaglie e placchette approntate nel 1906, in occasione della Esposizione Internazionale di Milano (Tav. V, fig. 14)<sup>(32)</sup>, sulle quali la divinità, colta di spalle nell'atto del volo, sovrintende al gesto di amicizia fra le personificazioni della Svizzera e dell'Italia, che sanciscono con una stretta di mano il felice esito del traforo del Sempione<sup>(33)</sup>. La figura allegorica, vista frontalmente, e quella divina, rappresentata invece di schiena, con le loro forme aitanti e nel contempo vigorose, sembrano rappresentare il 'diritto' e il 'rovescio' di uno stesso corpo.

### 2.1. *La riconoscenza stresiana*

Le medaglie sono dedicate a otto personaggi che svolsero un ruolo rilevante nella ideazione e nella realizzazione della Ferrovia del Mottarone, verso i quali Stresa, ovvero la sua popolazione, rivolge pertanto la propria riconoscenza e la propria gratitudine.

Innanzitutto il concittadino Cavaliere Geometra Tommaso Tadini (Stresa, 6 luglio 1863 - 28 giugno 1928)<sup>(34)</sup>, che fu Direttore della Società anonima Ferrovie del Mottarone. L'iscrizione sulla medaglia (Tav. I, fig. 1) fa

---

mato, che venivano copiati dagli incisori, dapprima direttamente, poi con l'uso del pantografo per la loro riduzione (vedi JOHNSON 1988, p. 53; CARDANO 2007, pp. 156-157). Sull'attività presso la stabilimento Johnson del Boninsegna (Milano, 22 agosto 1869 - 15 gennaio 1929; OTTINO DELLA CHIESA 1970, pp. 229-230; DE ROSE 2007, pp. 218-219), scultore la cui notorietà è legata soprattutto ai piccoli bronzi, alle medaglie e alle placchette, vedi JOHNSON 1988, pp. 78-79. Su Cappuccio (†1918), incisore presso la stessa ditta dal 1888, vedi JOHNSON 1988, pp. 80-81; CARDANO 2007, p. 157.

(32) Vedi JOHNSON 2006, nn. 5295-5298; 5301 = *Una collezione di medaglie*, nn. 136-139; 142. Il soggetto, posto talvolta sul Diritto, talvolta sul Rovescio, reca la scritta E. B. MOD., con riferimento dunque all'attività di Egidio Boninsegna quale modellatore. L'altro lato delle medaglie, di soggetto variabile, può essere anonimo, o portare l'indicazione E. B. MOD. A. C. INC., specificando dunque anche la partecipazione di Angelo Cappuccio, nella fase di incisione del conio.

(33) Il tema di fondo della Esposizione milanese, nel nome della grande impresa del traforo del Sempione, che univa la Svizzera all'Italia, furono proprio i trasporti e le comunicazioni (vedi *La scienza, la città, la vita*; per le medaglie e placchette, JOHNSON 1988, pp. 78-80). La personificazione della prima nazione siede su una struttura rocciosa alla base della quale si apre la doppia galleria ferroviaria, dalla quale fuoriesce un treno in corsa. Stemmi sono disseminati nel campo della medaglia: sulla roccia quello della Svizzera; a destra in alto, quello dell'Italia, in basso, quelli di Torino, Milano e Genova.

(34) A lui la cittadinanza doveva anche la realizzazione dell'impianto idroelettrico nel 1896 che consentì l'illuminazione del paese, primo fra le località della zona, dell'acquedotto nel 1905 e della rete fognaria, oltre che della nuova sede dell'asilo infantile nel 1900. Il Tadini legò poi la propria ingente fortuna e la propria abitazione all'attuazione di un ricovero per "poveri e bisognosi di assistenza". Nel 1901 era stato nominato Cavaliere della Corona d'Italia (vedi *Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone [1]*, pp. 210-211; LAZZARINI 1996, p. 13).



giustamente riferimento alla “salda fede” da lui “propugnata” nella attuazione dell’opera<sup>(35)</sup>. Come ho appena ricordato, il progetto di un collegamento ferroviario con il Mottarone risale infatti già al 1888, quando proprio il Tadini presentò, nei saloni del *Grand Hotel et des Iles Borromées* di Stresa, una prima relazione tecnica. Il compimento della tratta ferroviaria fu però reso impossibile dalla gravissima crisi bancaria del 1890, nonostante già si fossero ottenuta la concessione governativa e raccolti i capitali necessari<sup>(36)</sup>. Un nuovo piano venne presentato al Mottarone, in occasione del Terzo Convegno dell’associazione *Pro montibus* alla fine del giugno 1901, con un rapporto ancora a cura del Tadini, nel quale la trazione a vapore originariamente prevista veniva sostituita con quella elettrica, che aveva dato buoni risultati su altre ferrovie di montagna, e con una modifica sostanziale della parte inferiore del tracciato<sup>(37)</sup>. Seguì un piano di massima, redatto dallo stesso geometra il 26 luglio 1905, che venne approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il 15 giugno dell’anno successivo. Il progetto definitivo fu portato a compimento nel 1907 dalla *Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth* di Münchenstein, presso Basilea<sup>(38)</sup>.

Una seconda medaglia (Tav. I, fig. 2) esprime la “riconoscenza stresiana” al Conte Giberto Borromeo [Arese] (Torino, 18 maggio 1859 - Milano, 28 febbraio 1941), “benemerito Presidente della Società Ferrovie del Mottarone”, alla quale mise a disposizione terreni di sua proprietà per la posa in opera del tracciato e per la costruzione dei piazzali delle stazioni<sup>(39)</sup>. Oltre ad importanti cariche politiche ed amministrative<sup>(40)</sup>, prima fra tutte quella di Senatore a partire dal 1924, il Conte rivestì numerosi incarichi nell’ambito di società e comitati costituiti per la realizzazione di nuove ferrovie, il più prestigioso dei quali fu quello di Presidente del Comitato italiano per il valico ferroviario del Sempione<sup>(41)</sup>. Alla grandiosa impresa, durata dal 1889 al 1905 che, con una galleria

---

(35) Le infinite difficoltà “sormontate senza mai scoraggiarsi”, il lavoro assiduo, la feroce tenacia del Tadini sono magnificati anche in *La ferrovia elettrica*, p. 174.

(36) Vedi *Relazione Tadini*, pp. 3-4; *Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone (1)*, p. 209; BETTI CARBONCINI 1992, p. 12; LAZZARINI 1996, pp. 10-12.

(37) *Relazione Tadini*, p. 4.

(38) Nel 1909 era stata stipulata, approvata e infine resa esecutoria la concessione per la costruzione e l’esercizio della ferrovia (Regio Decreto n. 613, del 4 luglio; vedi BETTI CARBONCINI 1992, p. 12; LAZZARINI 1996, pp. 12-21).

(39) LAZZARINI 1996, p. 18.

(40) Svolsse la funzione di Consigliere provinciale e di Consigliere comunale di Milano, fu Membro della Deputazione provinciale di Milano, Gran Cordone dell’Ordine della Corona d’Italia e Cavaliere del Sovrano militare Ordine di Malta (vedi la scheda a lui dedicata sul sito del Senato della Repubblica, a cura dell’Archivio Storico del Senato: <[http://notes9.senato.it/Web/senregno.NSF/B\\_?OpenPage](http://notes9.senato.it/Web/senregno.NSF/B_?OpenPage)>).

(41) Fu anche Vicepresidente del Consiglio d’amministrazione delle strade ferrate del Mediterraneo e Presidente della Commissione internazionale per la ferrovia Fondo Toce-Locarno.

di 19.803 metri — allora la più lunga al mondo — mise in collegamento l'Italia con la Svizzera, come ho già ricordato vennero dedicate numerose medaglie e placchette commemorative, coniate nello stabilimento Johnson. Degna di nota in questa sede è la medaglia in bronzo dorato che venne offerta nel 1906 proprio al Conte Giberto Borromeo, da Stresa<sup>(42)</sup>, quale “interprete della patria riconoscenza” (Tav. V, fig. 15)<sup>(43)</sup>. Sul Diritto è un intenso ritratto del Borromeo (Tav. V, fig. 16), rivolto a sinistra, mentre il Rovescio propone la scena allegorica di amicizia fra la Svizzera e l'Italia, appena descritta.

La “popolazione di Stresa” ricorda con “gratitudine” anche l'opera dell'Ingegnere Alessandro Scotti (Tav. I, fig. 3), definito nell'epigrafe “mente ed anima della Società Ferrovie del Mottarone”, della quale fu infatti Vice Presidente dalla sua costituzione fino alla morte, avvenuta nel 1917. Milanese, amava villeggiare con la famiglia a Stresa<sup>(44)</sup>, dove divenne amico di Tommaso Tadini, con il quale condivise fin dai primi tempi l'interesse per la ferrovia montana del Mottarone, apportandovi le proprie competenze tecniche<sup>(45)</sup>. Era stato infatti fino al 1888-89 Direttore della Centrale Elettrica di Milano, una delle prime realizzate in Europa, dirigendo in seguito dapprima l'analogo impianto di Venezia per conto della Società Edison, e poi la “Società Lombarda per la produzione e distribuzione d'energia elettrica”, contribuendo in tale ruolo allo sviluppo tecnico e commerciale di numerose strutture, fra cui quella di Vizzola Ticino (VA)<sup>(46)</sup>.

La stessa “gratitudine” è rivolta anche al Commendatore e Senatore Cesare Mangili (Milano, 1850-1917), in quanto “promotore della ferrovia al Mottarone” (Tav. I, fig. 4). Quale Consigliere Delegato della Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore<sup>(47)</sup>, aveva svolto un ruolo di primo piano già in

---

(42) La cittadina lacustre onorò con medaglie anche il Cavaliere Ettore Mola, Segretario del Comitato Italiano per il traforo, l'Ingegnere Alfred Brandt, cui si doveva l'invenzione della perforatrice rotante utilizzata per l'impresa e l'Ingegnere Karl Brandau, suo “valoroso costruttore” (vedi JOHNSON 2006, nn. 5296-5298 = *Una collezione di medaglie*, nn. 137-139).

(43) JOHNSON 2006, n. 5302 = *Una collezione di medaglie*, n. 176.

(44) La villa Scotti è già citata fra “le ville, ornamento del bel paese di Stresa” nella *Guida Illustrata. Il Lago Maggiore e le vallate circostanti*, p. 35, pubblicata a Luino nel 1910, sotto la direzione del Prof. A. D. (vedi anche VINCENTI, PACCIAZZOTTI, SPINELLI 1988, p. 493).

(45) LAZZARINI 1996, p. 17. L'8 luglio 1951, la commissione toponomastica comunale di Stresa decise la titolazione di una strada all'Ing. Scotti “tecnico di fama europea degli impianti idroelettrici che prediligeva Stresa e che ebbe meriti preminenti nell'attuazione della ferrovia del Mottarone” (*Stresa borgo millenario*, p. 75).

(46) Fu anche Ingegnere Capo dello stabilimento Tosi di Legnano, specializzato nella fabbricazione di motori e caldaie (le notizie biografiche sono tratte da *Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone* [2], p. 70).

(47) La famiglia Mangili, titolare a Milano dell'omonima ditta di spedizioni e trasporti,

occasione della prima formulazione del progetto, facendosi patricinatore nel 1888 sia della “adunanza” nella quale il Tadini presentò la relazione tecnica ricordata in precedenza, sia della costituzione di un Comitato Promotore<sup>(48)</sup>. Entrò poi nel Consiglio di Amministrazione della Società Ferrovie del Mottarone, dalla sua fondazione il 12 ottobre del 1908 fino alla morte<sup>(49)</sup>. Personaggio dal *curriculum* prestigioso tanto in ambito politico, in quanto fu Senatore del Regno dal 1905 e Presidente dell'Esposizione Internazionale di Milano nel 1906, come in quello bancario, dove ricoprì le cariche di Presidente della Banca Commerciale Italiana (1907-1916) e del Consiglio Superiore della Banca d'Italia (1903-1905)<sup>(50)</sup>, rivestì anche numerose cariche di primo piano e — talora la presidenza — all'interno di varie società industriali e commerciali, specialmente nei settori elettrico e dei trasporti.

“Grato animo” viene manifestato dagli abitanti di Stresa anche nei confronti del Commendatore Enrico Rava (Tav. II, fig. 5), che nel Consiglio di Amministrazione della Società Ferrovie del Mottarone fu Rappresentante del Credito Italiano, in quanto Direttore Centrale dal 1897 al 1914, insieme con Guglielmo Pfizmayer. La medaglia a lui dedicata è la sola ad essere dotata di un appiccagnolo e di un anellino, che ne permettono la sospensione.

Una medaglia ricorda poi i meriti tecnici dell'Ingegnere Otto Cattani, “costruttore della ferrovia” (Tav. II, fig. 6). Dipendente della ditta Alioth da otto anni, aveva in precedenza diretto i lavori della funicolare di Grasse sulla costa Azzurra e della Ferrovia del Bernina<sup>(51)</sup>. Al Cattani fu pertanto affidata la Direzione degli impianti della Stresa-Mottarone, dal 1910 al 1912<sup>(52)</sup>, quando venne sostituito dal collega svizzero Silvio Tonella (1870-1945).

“Benemerito della Ferrovia” viene infine definito l'Ingegnere Vittorio Ot-

---

gestiva la navigazione a vapore sui laghi Maggiore e Benaco fin dal 1865 (vedi PILUSO 2007, p. 12).

(48) *Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone* (1), p. 209.

(49) Il Consiglio di Amministrazione della Società si riunì la prima volta presso la Direzione Centrale del Credito Italiano a Milano. Il capitale ammontava inizialmente a L. 2.800.000, con una spesa complessiva prevista (per la sede stradale, il materiale fisso, il materiale rotabile, i fabbricati, gli espropri, le linee telefoniche e telegrafiche e gli imprevisti) di L. 2.500.000, con una media pertanto di L. 250.000 al chilometro (vedi *Il Mottarone. La Ferrovia*, p. 112). Le azioni, regolarmente emesse, furono sottoscritte da “villeggianti, appassionati di trasporti ed amanti di Stresa e del Lago Maggiore” (vedi LAZZARINI 1996, pp. 18-19; 25).

(50) Vedi PILUSO 2007, pp. 12-15. Del primo istituto fu per due volte anche Consigliere (1906-1907; 1916-1917), mentre entrò nel Consiglio Superiore della Banca d'Italia nel 1898. Fu tra i promotori della *Banque Française & Italienne pour l'Amérique du Sud* (*Sudameris*), creata nel 1910, della quale tenne la Vicepresidenza dal 1911 alla morte.

(51) Vedi *Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone* (2), p. 72; LAZZARINI 1996, pp. 22, 48.

(52) L'esecuzione tecnica degli impianti venne affidata all'ing. Luti, della stessa Società.

tolenghi sulla medaglia a lui dedicata (Tav. II, fig. 7), in conseguenza del ruolo rivestito all'interno del Consiglio di Amministrazione della Società<sup>(53)</sup>, mentre resta ad oggi incerto il motivo per il quale una medaglia venisse offerta dalla popolazione stesiana anche a Edoardo His Schlumberger, “festeggiando l'inaugurazione della Ferrovia del Mottarone” (Tav. II, fig. 8). Nella bibliografia che ho potuto consultare, tale personaggio non viene mai citato in relazione alle fasi iniziali di vita della Ferrovia. Posso dunque solo proporre una sua identificazione con l'Eduard His-Schlumberger (Basilea, 7 agosto 1857 - 22 maggio 1924)<sup>(54)</sup>, che fu membro del Consiglio di Amministrazione della *Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth*, a partire dal 1903<sup>(55)</sup>.

## 2.2. VII - IX - MCMXI

L'Archivio Produttivo dello Stabilimento Johnson, fortemente compromesso per l'attività relativa al periodo antecedente la Seconda Guerra Mondiale dalla distruzione della fabbrica nel corso dei bombardamenti su Milano del 1943, in riferimento alle medaglie per la Stresa-Mottarone, ha restituito unicamente l'indicazione onomastica “Avv. Ottolini” e la data “6 settembre 1911”. Sembra dunque di poter riconoscere una funzione di committente all'allora sindaco di Stresa, Cavalier Ufficiale Avvocato Eugenio Ottolini<sup>(56)</sup>, aspetto che ben si accorda con il costante riferimento sulle medaglie al ruolo di dedicante svolto da Stresa o dai suoi abitanti. La notazione cronologica rimanda invece al giorno precedente l'inaugurazione della ferrovia, così da poter ipotizzare un riferimento all'uscita delle stesse dalla fabbrica di produzione.

L'occasione nella quale le medaglie furono donate agli otto personaggi su di esse nominati, deve infatti corrispondere ad un avvenimento accaduto il VII-IX-MCMXI. Tale data, impressa su tutti i Rovesci, corrisponde al giorno in cui la nuova strada ferrata ebbe la “sanzione ufficiale da parte del governo”<sup>(57)</sup>. Poco meno di due mesi prima, ossia l'11 luglio, aveva avuto luogo un'inaugurazione in “forma modesta e privata”, con la partecipazione di giornalisti, albergatori, tecnici e impiegati della ferrovia<sup>(58)</sup>. In questo lasso di

(53) Vedi *Il Mottarone. La Ferrovia*, p. 113; LAZZARINI 1996, p. 18.

(54) Sul personaggio, vedi *Zur Erinnerung an Herrn Eduard His - Schlumberger, geb. 7 Aug. 1857, gest. 22 Mai 1924*, Basel 1924.

(55) Vedi PAQUIER 1998, II, p. 635.

(56) Ricoprì tale carica per ben tre mandati: dal 1894 al 1899; dal 1900 al 1907 e dal 1908 al 1913. Fu anche Sindaco della Società Ferrovia del Mottarone (*Il Mottarone. La Ferrovia*, p. 112).

(57) “La Vedetta” 72 (sabato 9 settembre 1911), p. 3.

(58) *La ferrovia elettrica del Mottarone inaugurata*, pp. 173-174; LAZZARINI 1996,

tempo si voleva sperimentare l'efficienza della linea, prima della sua piena entrata in funzione. Inoltre, l'autunno fu ritenuto essere "la stagione più propizia pei festeggiamenti", grazie al gran numero di "villeggianti e forestieri" presenti sul lago <sup>(59)</sup>.

Ben più fastosi furono i festeggiamenti del settembre successivo <sup>(60)</sup>, che videro la partecipazione, fra le molte autorità presenti <sup>(61)</sup>, anche dell'On. Angelo Pavia, Sottosegretario al Tesoro. Nel corso della mattinata, dopo un ricevimento nel Municipio di Stresa, un convoglio speciale, composto da una elettromotrice e da una rimorchiata, portava i circa sessanta invitati alla stazione Borromeo, posta ai piedi della vetta. Seguirono i discorsi ufficiali, del Conte Giberto Borromeo innanzitutto e dell'On. Pavia, il quale, a nome del Governo, dichiarò ufficialmente inaugurata "la meravigliosa ferrovia". L'opera grandiosa, "compiutasi tra mille e mille difficoltà", venne ancora lodata al termine della sontuosa colazione offerta presso il Grand Hotel Guglielmina dalla Società Ferrovie Mottarone, quando "allo champagne si diede la stura ai brindisi". Il rappresentante dello Stato, ultimo oratore a prendere la parola, "plaudì vivamente alle potenti energie locali che da sole hanno saputo così meravigliosamente fare ed incoraggiò il sistema", che "indubbiamente è proficuo e soprattutto comodo per *babbo governo*", chiosa con ironia il giornalista nel suo resoconto del discorso.

Al termine del banchetto iniziò il viaggio di ritorno a Stresa. Qui, dopo un concerto eseguito sulla piazza del Municipio, si tenne presso il *Grand Hotel des Iles Borromées*, un pranzo per "le Autorità politiche e amministrative intervenute alla cerimonia inaugurale". Più tardi venne eseguito un secondo concerto, mentre tutta la riva del lago, da Belgirate a Baveno, e le tre Isole Borromee si accesero "di mille fuochi". I festeggiamenti si protrassero per altri tre giorni <sup>(62)</sup>.

pp. 37-42. L'inizio delle attività, inizialmente stabilito per la primavera del 1911, aveva subito qualche ritardo, a causa delle persistenti neviccate.

(59) "Verbania" 3/6 (giugno 1911), p. 148.

(60) La cronaca dell'evento è riportata da "La Vedetta" 72 (sabato 9 settembre 1911), p. 3. Il numero precedente (martedì 5 settembre 1911, p. 2) aveva invece illustrato il programma della cerimonia.

(61) Sono citati il Senatore Mangili, gli Onorevoli Leonardi, Rizzetti e Beltrami, il Conte Vitaliano Borromeo, il Conte Guido Borromeo quale Consigliere Provinciale di Lesa, il Conte Stefano Jacini in rappresentanza della città di Milano, i Commendatori Scotti e Ottolenghi, il Sindaco e la Giunta di Stresa, il Prefetto e il Sottoprefetto, il Presidente del Tribunale di Pallanza, il Capitano dei Carabinieri, il Presidente della Deputazione Provinciale, i Direttori delle Ferrovie Nord e di quelle Federali Svizzere.

(62) L'8 settembre si tenne a Stresa il Congresso della "Federazione Nazionale di Nuoto", concluso da una serata di gala. Il 9 vennero effettuate gare di nuoto e regate veliche, con in palio la "Coppa del Verbano" e il "Gran Premio dello Sporting Club del Kursaal di Stresa" e la "Coppa Borromeo" per i monotipi Voltri (*Verbania Yacht Club Stresa*, pp. 73-75). Il 10

Pur nel silenzio della cronaca della giornata apparsa sul giornale locale “La Vedetta”, mi sembra probabile che le otto medaglie venissero consegnate proprio nel corso del banchetto serale che si tenne a Stresa. Secondo il programma pubblicato il 5 settembre sarebbe stato offerto proprio “dal Comitato” (per i Festeggiamenti inaugurali della Ferrovia), mentre il resoconto dell’evento riferisce che fu organizzato dall’amministrazione comunale.

Le ricerche che ho condotto presso l’Archivio Storico di Stresa mi hanno permesso di rintracciare la Deliberazione del Consiglio Comunale, adottata il 30 agosto 1911 con seduta pubblica straordinaria<sup>(63)</sup>, nella quale, pur non facendosi espressamente riferimento a medaglie commemorative, si autorizzò però la Giunta Municipale a concorrere, nella misura di L. 750,00<sup>(64)</sup>, alle spese per addobbi, illuminazione, ricevimento, ornamenti “ed altre inerenti che crederà opportune”, in occasione dei festeggiamenti ufficiali indetti per l’inaugurazione della Ferrovia dal 7 al 10 settembre. La partecipazione alle spese viene motivata con la constatazione che la cerimonia costituirà “un avvenimento di eccezionale importanza” per Stresa, sia per il “nuovo potente impulso” che la strada ferrata darà “al commercio locale ed alla vita cittadina richiamando grandissimo numero di forestieri”, sia per il carattere ufficiale che avranno i festeggiamenti, con la partecipazione di Autorità dello Stato e della Provincia. La sottoscrizione si limitò, poi, a sole L. 500, versate al Cassiere del Comitato in data 28 febbraio 1912<sup>(65)</sup>.

### Catalogo

D/ Elettromotrice in corsa verso destra su un tratto pianeggiante, che si affaccia sul Golfo Borromeo. In esergo, S. JOHNSON.

R/ Genio alato con rami di alloro nelle mani e con il piede sinistro appoggiato su una ruota dentata da ferrovia, in volo su un paesaggio lacustre e montano.

Bronzo; diam. mm 39

---

ebbero luogo il “Gran Match di Foot-bal (*sic!*) Coppa Gazzetta dello Sport”, una salita al Mottarone a prezzi eccezionali riservata a “congressisti, nuotatori e *foot-balleurs*” e un banchetto offerto dalla società “Stresa Sportiva” agli *sportmans* invitati. Le cerimonie inaugurali si conclusero con concerti e una “festa veneziana” sul lago (vedi anche LAZZARINI 1996, p. 43).

(63) Archivio Storico di Stresa, Busta 37, categoria I, classe 51, p. 89.

(64) Viene anche deliberato il prelievo della somma dai residui passivi dell’anno precedente, che ammontavano a L. 780,80.

(65) Archivio Storico di Stresa, Busta 448 della sezione “Finanze”, voce “Mandati di pagamento”, anno 1911.

1. R/ A s., AL CAV. / TOMMASO TADINI / GEOMETRA / INAUGURANDOSI / LA FERROVIA / STRESA MOTTARONE / DA LUI PROGETTATA / CON SALDA FEDE / PROPUGNATA / I SUOI/ CONCITTADINI; a d., STRESA / VII-IX-MCMXI.  
JOHNSON 2006, n. 5335 = *Una collezione di medaglie*, n. 177; Comune di Stresa (acquisto 2007)
2. R/ A s., AL/ CONTE / GIBERTO BORROMEO / BENEMERITO PRESIDENTE / DELLA SOCIETÀ / FERROVIE / DEL MOTTARONE / LA RICONOSCENZA STRESIANA; a d., VII-IX-MCMXI.  
JOHNSON 2006, n. 5336 = *Una collezione di medaglie*, n. 178; Collezione privata
3. R/ A s., ALL'INGEGNERE / ALESSANDRO SCOTTI / MENTE ED ANIMA / DELLA SOCIETÀ / FERROVIE / DEL MOTTARONE / LA POPOLAZIONE / DI STRESA; a d., VII-IX-MCMXI.  
JOHNSON 2006, n. 5333 = *Una collezione di medaglie*, n. 175; Collezione privata
4. R/ A s., AL COMM. / CESARE MANGILI / SENATORE DEL REGNO / PROMOTORE / DELLA FERROVIA / AL MOTTARONE / IN SEGNO / DI / GRATITUDINE / STRESA; a d., VII-IX-MCMXI.  
JOHNSON 2006, n. 5330 = *Una collezione di medaglie*, n. 172; Collezione privata
5. R/ A s., AL COMM. / ENRICO RAVA / INAUGURANDOSI / LA FERROVIA / DEL MOTTARONE/ CON GRATO ANIMO / GLI / STRESIANI; a d., VII-IX-MCMXI.  
Con appiccagnolo ed anello per la sospensione; JOHNSON 2006, n. 5334 = *Una collezione di medaglie*, n. 176; Comune di Stresa (acquisto 2007)
6. R/ A s., ALL'INGEGNERE / OTTO CATTANI / COSTRUTTORE DELLA FERROVIA / DEL MOTTARONE / GLI STRESIANI; a d., VII-IX-MCMXI.  
JOHNSON 2006, n. 5337 = *Una collezione di medaglie*, n. 179; Comune di Stresa (acquisto 2007)
7. R/ A s., ALL'INGEGNERE / COMM. VITTORIO / OTTOLENGHI / FAUTORE / BENEMERITO / DELLA / FERROVIA / DEL MOTTARONE; a d., STRESA / VII-IX-MCMXI.  
JOHNSON 2006, n. 5332 = *Una collezione di medaglie*, n. 174; Comune di Stresa (acquisto 2007)
8. R/ A s., A / EDOARDO / HIS SCHLUMBERGER / LA POPOLAZIONE / DI STRESA / FESTEGGIANDO / L'INAUGURAZIONE / DELLA FERROVIA / AL MOTTARONE; a d., VII-IX-MCMXI.  
JOHNSON 2006, n. 5331 = *Una collezione di medaglie*, n. 173; Comune di Stresa (acquisto 2007)

## BIBLIOGRAFIA

- Ars metallica. Monete e medaglie. Arte, tecnica e storie*, Roma 2007
- BENZI F. 2007, *Liberty e Déco. Mezzo secolo di stile italiano (1890-1940)*, Milano
- BETTI CARBONCINI A. 1982, *Una vecchia cremagliera. La ferrovia Stresa-Mottarone sul Lago Maggiore*, "I treni" 21, pp. 12-17
- BETTI CARBONCINI A. 1992, *Binari ai laghi. Ferrovie, tranvie e funicolari intorno ai laghi di Como, Varese, Lugano e Maggiore*, Salò
- CARDANO N. 2007, *Per una storia della medaglia italiana del Novecento. Temi e percorsi dall'inizio del secolo agli anni Trenta*, in *Ars metallica*, pp. 155-166
- DELLA CASA M. 2000, *Le medaglie delle ferrovie ticinesi*, Locarno
- DE ROSE A. 2007, *Biografie degli artisti*, in *Ars metallica*, pp. 215-238
- Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone (1)*, "Verbania" 2/9 (settembre 1910), pp. 209-211
- Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone (2)*, "Verbania" 3/3 (marzo 1911), pp. 70-72
- FANELLI G., GODOLI E. 1990, *Dizionario degli illustratori simbolisti e Art Nouveau*, Firenze
- Il Mottarone. La Ferrovia = Il Mottarone. La Ferrovia Stresa-Mottarone*, "Verbania" 2/5 (maggio 1910), pp. 109-114
- Il Mottarone. Scorbibanda = Il Mottarone. Scorbibanda di un entusiasta*, "Verbania" 3/7 (luglio 1911), pp. 159-166
- JOHNSON C., JOHNSON M., JOHNSON R. 1986, *150° anniversario di medaglie Johnson. 1836-1986*, Milano
- JOHNSON C. 2006, *Collezione Johnson di medaglie*, vol. XII: *Ferrovie (Linee, Stazioni, Gallerie, Ponti, Viadotti)*, 1826-1989, Milano
- JOHNSON M. 1988, *Italian Liberty Plaquettes from the Stabilimento Stefano Johnson in Milan*, "The Journal of Decorative and Propaganda Arts" 9, pp. 68-85
- JOHNSON V. 1966, *Una famiglia di artigiani medaglisti*, Milano
- La scienza, la città, la vita. Milano 1906: l'esposizione internazionale del Sempione*, a cura di P. REDONDI, D. LINI, Milano 2006
- LAZZARINI A. 1996 (1998<sup>2</sup>), *Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone. 1911-1963: nostalgici ricordi di un trenino a cremagliera*, Stresa (I libri di Scenari)
- La ferrovia elettrica = La ferrovia elettrica del Mottarone inaugurata*, "Verbania" 3/7 (luglio 1911), pp. 173-174
- MENEGAZZI L. 1995, *Il manifesto italiano*, Milano
- MOYAUX A. 1905, *Les chemins de fer autrefois et aujourd'hui et leurs médailles commémoratives. Notice historique suivie d'un catalogue descriptif des médailles de tous les pays*, Bruxelles (Suppl. 1910)
- OTTINO DELLA CHIESA A. 1970, *Boninsegna, Egidio*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, XII, Roma, pp. 229-230
- PAQUIER S. 1998, *Histoire de l'électricité en Suisse. La dynamique d'un petit pays européen. 1875-1939*, Genève
- PILUSO G. 2007, *Mangili Cesare*, in *Dizionario Biografico degli Italiani*, LXIX, Roma, pp. 12-15
- Relazione Tadini = Ferrovia elettrica Stresa-Mottarone. Progetto del Cav. Geom. Tommaso Tadini. Relazione*, Intra 1902
- Stresa borgo millenario*, Stresa, s. d. (<<http://www.comune.stresa.vb.it/storia-stresa.pdf>>)
- Una collezione di medaglie = Crippa Numismatica - Milano, Una collezione di medaglie dedicata alla storia delle Ferrovie dal 1826 al 1989*
- VALSESIA T. 1978, *Il Mottarone*, Valstrona
- Verbano Yacht Club Stresa = Verbano Yacht Club Stresa. 1895-1995*, Yacht Club Stresa 1995
- VINCENTI A., PACCIAROTTI G., SPINELLI P. 1988, *Ville della provincia di Novara, Piemonte 1*, Milano.



**REFERENZE FOTOGRAFICHE**

FIGG. 1-8; 11 - *Una collezione di medaglie*, nn. 172-179

FIG. 9 - <<http://www.internationalposter.com/pimages/ITL01297.jpg>>

FIG. 10-12 - LAZZARINI 1996, pp. 28-29; 41; 82-83

FIG. 13-14 - JOHNSON 2006, nn. 5319, 5302

FIG. 15 - *Verbano Yacht Club Stresa*, p. 6

Tav. I



FIG. 1



FIG. 2



FIG. 3



FIG. 4

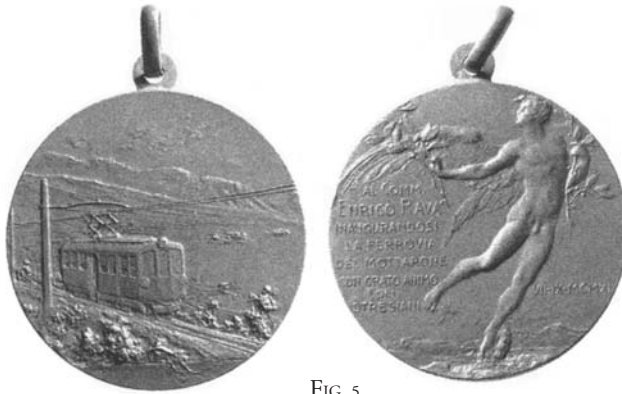


FIG. 5



FIG. 6



FIG. 7



FIG. 8

Tav. III

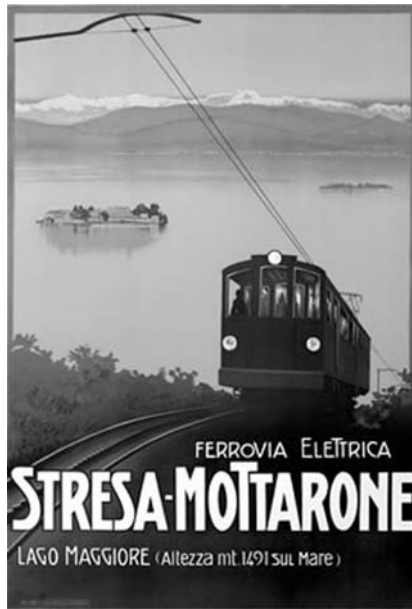


FIG. 9

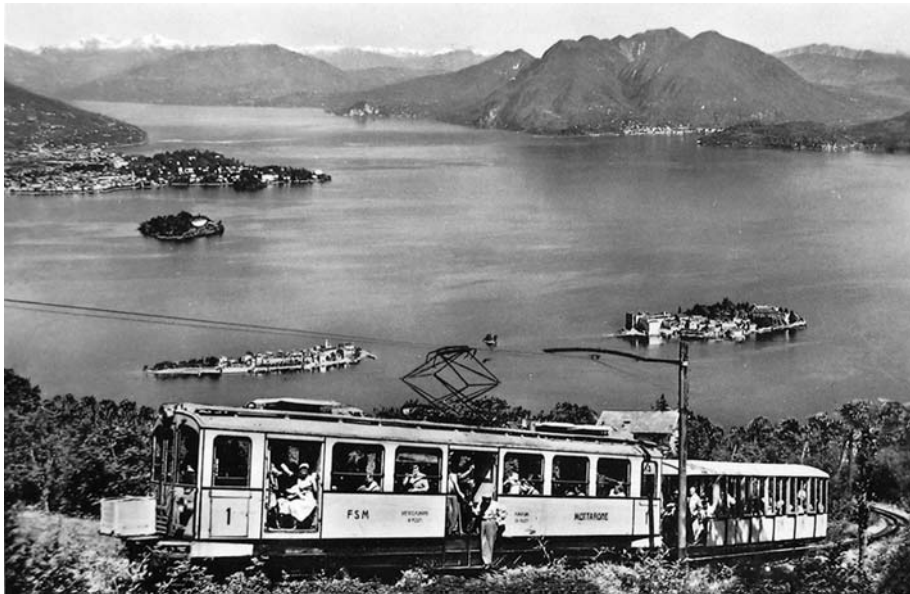


FIG. 10



FIG. 11



FIG. 12



FIG. 13



FIG. 14



FIG. 15



FIG. 16