Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 127/128 (1946)
Heft: 9: G.e.P.-Generalversammlung in Lugano

Artikel: Die Melioration der Magadino-Ebene
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-83897

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: 15.07.2025

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

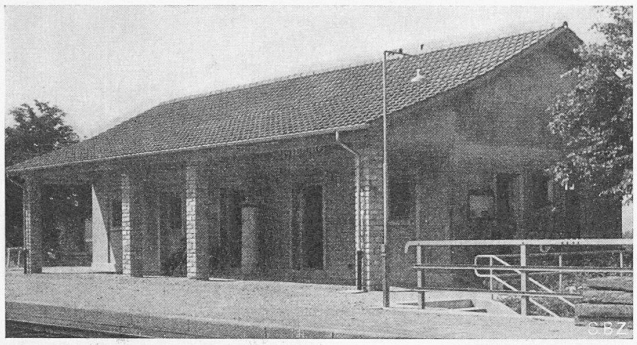

Bild 5. Haltestelle Lamone-Cadempino

Damit sind von Sisikon bis Melide alle Lücken in der durchgehenden Doppelspur der Gotthardlinie geschlossen.

Strecke Melide-Maroggia

Auf der gesamten Südrampe bis Chiasso verbleibt als einzige einspurige Strecke von 3,8 km Länge jene zwischen den Stationen Melide und Maroggia. Das Charakteristikum dieser Strecke bildet der *Seedamm* zwischen Melide und dem idyllischen Fischerdörfchen Bissone. Die Ausmerzung der letzten einspurigen Strecke der Gotthardlinie im Tessin hängt nur von den für die Verbreiterung des Seedammes nötigen Bauten ab. Deren Ausführung ist insofern etwas kompliziert, als sie nicht nur den SBB zur Aufnahme des zweiten Gleises dienen sollen, sondern zugleich dem Ausbau der neben der Bahnlinie laufenden Kantonstrasse, der Verbesserung der Durchfahrtsöffnungen für die Schiffahrt und schliesslich der Regulierung des Luganersees, entsprechend dem Projekt des Eidg. Wasserwirtschaftsamtes. Um alle diese z. T. divergierenden Interessen zu einem technisch einwandfreien Projekt zu vereinigen, wurde das Ingenieurbureau Locher & Cie., Zürich, unterstützt durch alle Beteiligten, mit der Ausarbeitung eines baureifen Projektes beauftragt. Um zuverlässige Projektgrundlagen zu schaffen, wurden gründliche Sondierungen besonders des Seegrundes durchgeführt. Seit Juli 1943 liegt das fertige Projekt[4]) vor, das die Zustimmung aller interessierten Verwaltungen erhielt. Es sieht die Verlegung der auf total 12,5 m Breite ausgebauten Kantonsstrasse auf das jetzige Bahntrasse vor, während die beiden Bahngleise auf die neue, nordseitige Dammverbreiterung zu liegen kommen (Bild 6). Mit diesem Lagewechsel Bahn-Strasse werden die bestehenden, an den beiden Dammenden liegenden, den Strassenverkehr stark behindernden Niveauübergänge ausgeschaltet. Die Nebenstrasse nach Campione wird in einer Unterführung unter der Bahn durchgeleitet. In etwa 200 m Abstand vom Bissoneufer wird die 20 m breite Hauptschiffahrtsöffnung liegen. Um ihr die gewünschte Durchfahrtshöhe geben zu können, sollen an jener Stelle Bahn und Strasse gegenüber der heutigen Kote um rd. 1,5 m gehoben werden. Die bestehende Brücke bei Melide von vier Oeffnungen soll durch eine solche mit drei Oeffnungen ersetzt werden, da die vorhandenen Fundamente der Neukonstruktion nicht genügen. Die alte, eiserne Brücke bei Bissone wird abgebrochen. An ihre Stelle kommt ein 8 m breiter Durchlass, der kleineren Seefahrzeugen, Booten usw. genügende Durchfahrtsmöglichkeit bieten wird. Das Dorf Bissone soll von der Seeseite unberührt bleiben, indem die neue Strasse neben der Bahnlinie das Dorf bergseitig umgeht und erst südlich des Dorfes in die heutige Verkehrsader einmündet. Der im Jahre 1943 aufgestellte Kostenvoranschlag für diese 1,5 km lange Strecke beläuft sich auf 8,25 Mio Fr. Das Bauprogramm sieht eine Bauzeit von vier Jahren vor.

Der Ausbau auf Doppelspur der anschliessenden Strecke Bissone-Maroggia ist schon weitgehend vorbereitet. Einschnitte und Dämme weisen an den meisten Stellen bereits die zur Aufnahme des zweiten Gleises nötige Breite auf und die beiden Tunnel der Strecke von 235 bzw. 569 m Länge sind als zweigleisige Tunnel gebaut.

Die Inangriffnahme der Arbeiten zum Ausbau dieser letzten Einspur der Gotthardlinie im Tessin hängt lediglich von der Beschaffung der notwendigen Kredite ab.

Der Vollständigkeit halber sei zum Schluss noch erwähnt, dass mit Fahrplanwechsel des Frühjahrs 1945 an der Gotthardlinie eine neue *Haltestelle Lugano-Paradiso* 2,4 km südlich des Bahnhofs Lugano eröffnet wurde. Die Anlage besteht aus einem Aufnahmegebäude auf der Seeseite, enthaltend Bureau, Gepäckmagazin, Warteraum und Abortanlage, und auf der Bergseite aus einer geschlossenen Wartehalle mit Vordach. Die einstöckigen Bauten sind ganz im örtlichen Baustil gehalten und fügen sich ungezwungen ins Landschaftsbild. Die Gestaltung dieser Haltestelle kann als gutes Beispiel einer bescheidenen aber zweckerfüllenden und zugleich schönen Lösung bezeichnet werden.

Die Melioration der Magadino-Ebene

Obwohl Kult.-Ing. Dr. H. Fluck in Bd. 120, S. 269* (1942) der SBZ bereits ausführlich über dieses Thema berichtet hat, geziemt sich in diesem Tessiner Sonderheft ein kurzer Ueberblick über das Werden und den heutigen Stand des Werkes, über das Geom. R. Solari in «Strasse und Verkehr» vom 7. Juni d. J. eine Arbeit veröffentlicht hat.

Die unterhalb Bellinzona bis Magadino und Gordola gelegene Mündungsebene des Tessins umfasst mit 3476 ha mehr als 10 % des landwirtschaftlich bearbeitbaren Bodens des Kantons. Noch um 1850 bestand das durch vielfache Wasserläufe durchzogene Aufschwemmland aus Sumpfgebieten und Buschwald und war infolge der herrschenden Malaria nur am Rande besiedelt. 1851 bildete sich eine Gesellschaft, die die ersten Studien für die Urbarmachung des Gebietes aufnahm. 1862 wurde die Aufstellung eines Projektes durch den Kanton an Hand genommen, das zu folgendem Arbeitsplan kam: 1. Bau von zwei 14,3 km langen Parallelwerken (Wuhren) aus Steinschüttung zur Schaffung eines gestreckten Flusslaufes, der sich selbst eintieft. 2. Traversen (Querwerke) von 11,2 km Gesamtlänge zur Erzielung der Kolmatierung des bei Hochwasser überfluteten Gebietes. 3. Zuleitung der Seitenflüsse unter Einschaltung von Geschiebesammlern. 4. Nach genügend fortgeschrittener Kolmatierung Aufbau der Wuhre bis über Hochwasser. 1885 wurde dieses Projekt von Kanton und Bund genehmigt und 1888 mit dessen Ausführung begonnen. In 30 Jahren hat man mit 10,5 Mio Fr. Kostenaufwand die sich stets erweiternde Arbeit durchgeführt. Auf den aufgelandeten Kies- und Sandflächen wurden zur allmählichen Schaffung einer Humusschicht 1 600 000 Bäume angepflanzt.

Zur Melioration des so gewonnenen Landes, 1917 unter dem Impuls des Krieges beschlossen, wurden 1918 bis 1921 als erste Etappe 11,4 km Haupt- und Nebenkanäle zur Entwässerung mit einem Kostenaufwand von 1 Mio Fr. ausgeführt. 1920 wurde ein Konsortium gegründet, das seit 1923 die Aufstellung eines Gesamt-Meliorationsprojektes in Arbeit nahm, mit Güterzusammenlegung, Strassennetz und Schaffung neuer Gehöfte. 1925 wurde ein Projekt im Kostenbetrag von 4,3 Mio Fr. genehmigt, das als

[4]) Ausführlich in «Wasser- u. Energiewirtschaft», 35. Jahrg., S. 133* (1943).

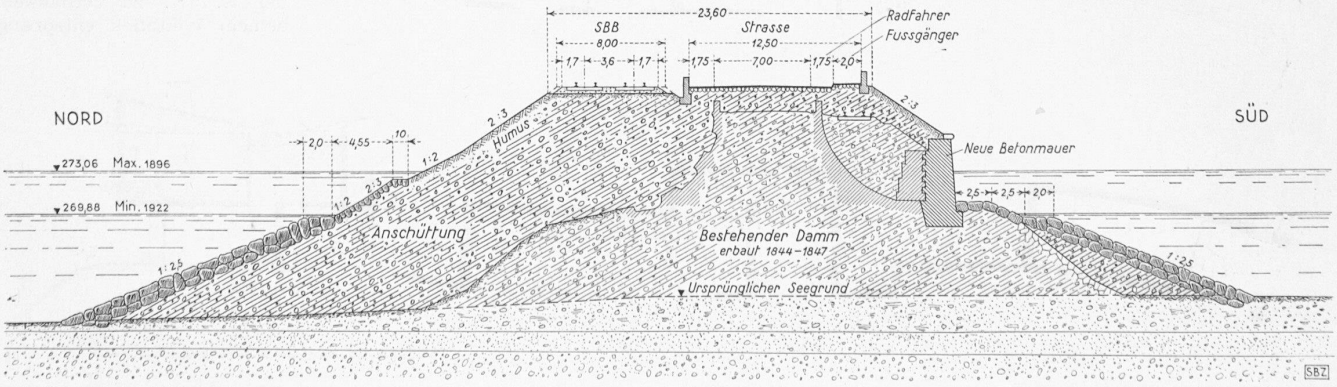

Bild 7. Querprofil 1 : 500 der projektierten Verbreiterung des Seedammes von Melide

nächste Etappe folgende Bauten vorsah: 25,6 km Entwässerungskanäle, die Hauptkanäle direkt in den See ausmündend, vom Regime des Tessinflusses unabhängig; die quer zur Talrichtung verlaufenden Nebenkanäle sollten die vollständige Entwässerung des Gebietes herbeiführen; Verlängerung der Wuhre, weiterer Ausbau der Seitenbäche, Strassennetz zur Erschliessung der Grundstücke, Güterzusammenlegung zur Verminderung der Zahl der Grundstückparzellen von 12150 auf 4000. 1932 wurde das Projekt ausgedehnt, 3500 ha wurden zur Melioration, Bewässerung und Innenkolonisation vorgesehen, die Baukosten auf 7,8 Mio Fr. erhöht; 1932 bis 1941 konnte die 2. Etappe (4,3 Mio Fr.) dieser umfassenden Arbeiten ausgeführt werden. 1942 wurde der Ausbau der 3. Etappe (3 Mio Fr.) beschlossen, die heute zu zweidrittel ausgeführt ist. 1943 waren von 2500 ha 1200 ha als Aecker bebaut (Mais 600, Kartoffeln 300, Getreide 100, Tabak und Gemüse 150 ha) und 1300 ha als Wiesland, die einen Ernteertrag von 5 Mio Fr. ergaben. Insgesamt sind von 1888 bis Ende 1945 20,5 Mio Fr. für die Magadinoebene aufgewendet worden. Die Kosten pro m² gewonnenen Landes betragen 65 Rappen.

Due case nel Ticino

CARLO e RINO TAMI, Architetti, Lugano (Vedi tavola 7/8)

Casa M. N. C. a Chiasso

La casa è situata su un terreno roccioso, in forte pendenza. Essa è concepita in maniera tale da evitare gli scavi costosi e i grandi muri di sostegno. D'altra parte, sebbene l'abitazione si trovi al livello del giardino abitabile, l'entrata si trova al livello delle cantine per separare nettamente l'entrata della casa dalla loggia. La casa è, nella parte posteriore, come ancorata nella montagna, non si stacca che per formare, sotto una pergola, un angolo ombreggiato per i mesi d'estate. Il garage fa parte del motivo generale dell'ingresso. Esecuzione: 1942.

«La Piccionaia» a Castagnola (Lugano)

È una piccola abitazione collocata su un terreno ripidissimo con una folta vegetazione di castani. Questi fattori hanno determinato lo sviluppo in altezza della costruzione in modo da arrivare a spaziare oltre il verde della foresta, sul magnifico panorama del lago. Si potrebbe osservare che mentre da una parte, verso monte si ottiene il contatto con il terreno su un piccolo spiazzo a fianco dell'ingresso, deliziosamente ombreggiato (davanti alla casa il terreno scende quasi a picco) d'altra parte, verso sud, il grande loggiato stabilisce il contatto . . . col cielo. Al centro del quadrato di m 7 per 7 che determina il corpo principale è situato il camino, verso soggiorno, e la stufa, verso l'ingresso, la quale riscalda a mezzo di condotte d'aria tutti i locali principali. Esecuzione: 1944.

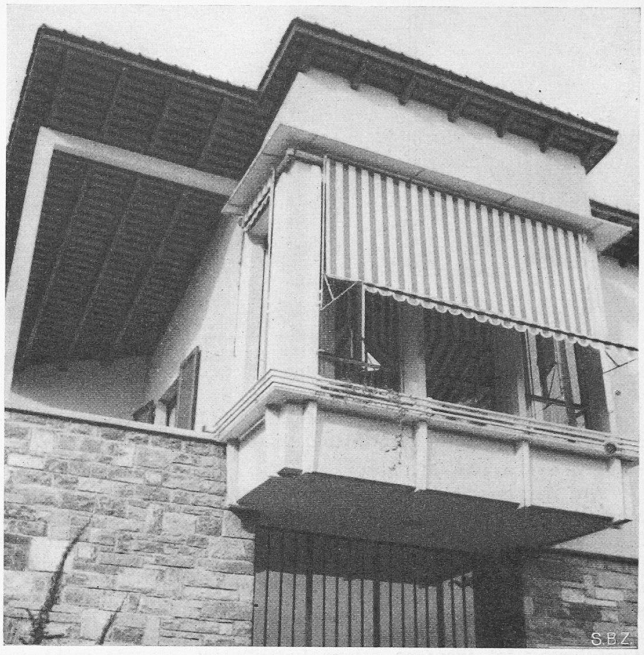

Fig. 2. Casa M. N. C. a Chiasso, corpo avanzato del salone

NEKROLOGE

Die G. E. P. hat in den letzten Monaten zwei treue und verdiente Ausschuss-Mitglieder verloren, deren in dieser Festnummer dankbar gedacht sei:

† **Hans Luzi Gugelberg von Moos** wurde geboren am 23. Jan. 1874 in seinem Stammschloss Salenegg in Maienfeld als Stammhalter der Familie. 1898 absolvierte er das Studium an der Ingenieur-Schule des Eidg. Polytechnikums und trat als Ingenieur der Bauleitung der neuen Linie Reichenau-Ilanz in den Dienst der Rhätischen Bahn, nach Vollendung dieser Linie in den Dienst der Bauabteilung des Kreises III der SBB, den er 1911 verliess, um sich ganz den umfangreichen und vollen Einsatz erfordernden Aufgaben zu widmen, die einerseits Verwaltung und Betrieb seines grossen Weingutes in Maienfeld, seine Mitwirkung bei der Förderung des bündnerischen Fremdenverkehrs und insbesondere von St. Moritz an ihn stellten und um anderseits die zunächst für die Entwicklung seiner militärischen Laufbahn und später für die von ihm übernommenen Aufgaben militärischer und ziviler Natur erforderliche Zeit zu gewinnen.

Seine militärische Laufbahn begann der Verstorbene 1900 als Kommandant der ersten Ballon-Rekrutenschule unserer Armee. Er wurde in der Folge einer der ältesten und begeistertsten Initianten und Förderer der schweizerischen Luftfahrt, war einer der wenigen Gründer des Schweiz. Aero-Club (1901), leitete die Ortsgruppe Zürich desselben, wirkte während 30 Jahren als Vizepräsident des Ostschweiz. Vereins für Luftschiffahrt, organisierte 1909 das Gordon-Bennet-Wettfliegen in Zürich. Nach dem ersten Weltkrieg gründete er die Stiftung zur Förderung des Schweiz. Luftverkehrs und trat mit aller Energie für die Schaffung einer nationalen Luftfahrt-Industrie ein. Seiner Initiative ist die Errichtung einer flugtechnischen Abteilung an der E. T. H. zu verdanken, seinem Weitblick entsprang

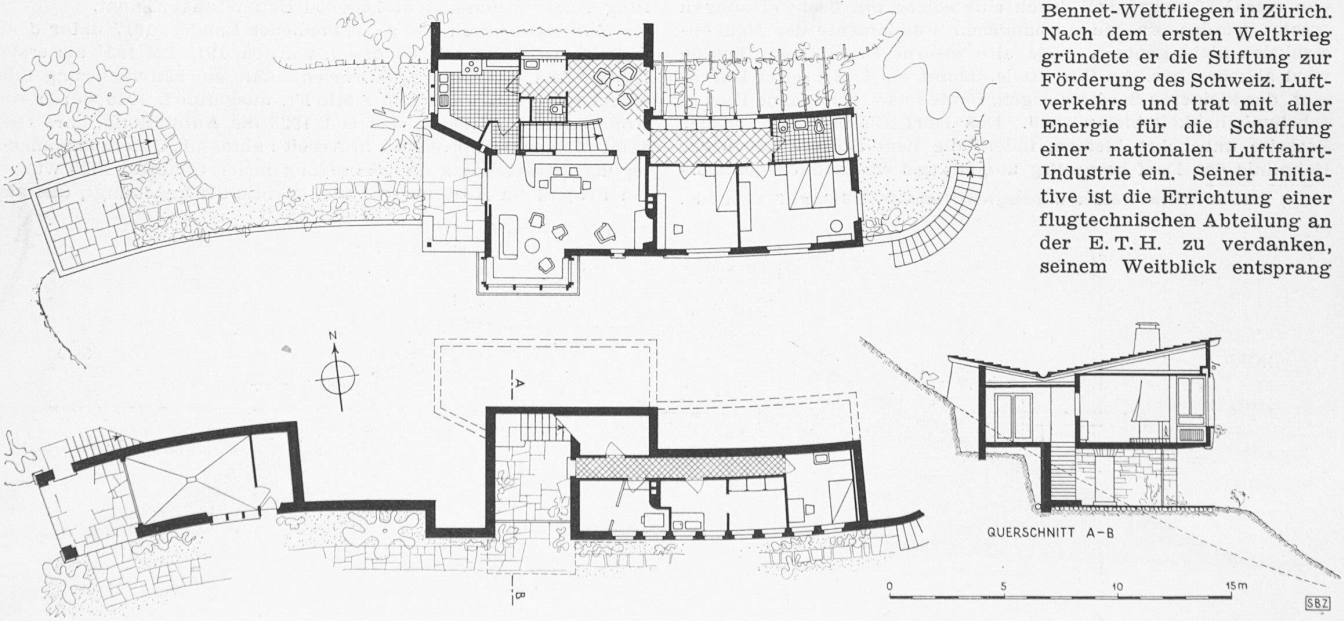

Fig. 1. Casa M. N. C. a Chiasso, piante e sezione 1 : 300. – Architetti CARLO & RINO TAMI, Lugano