

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

Artikel: Tessiner Strassenbau-Projekte
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83895>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

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

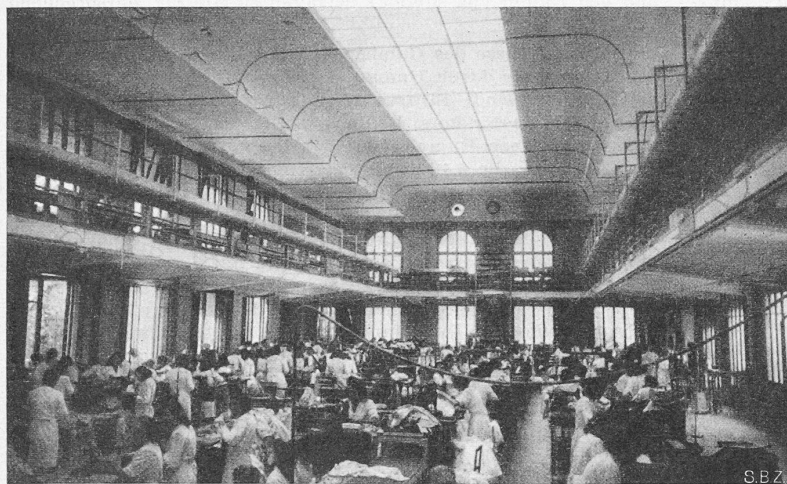


Fig. 4. Camiceria Realini in Stabio, sala di lavoro nuova

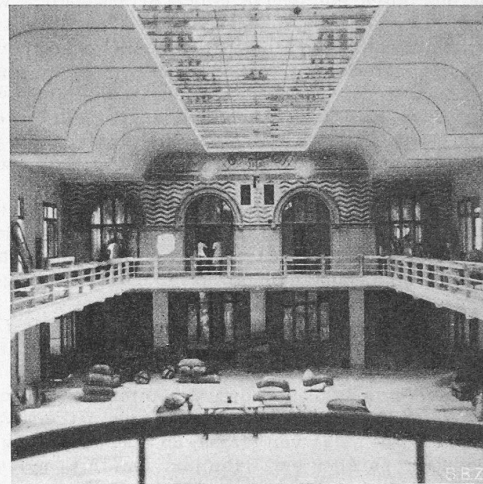


Fig. 5. Ampliamento in costruzione

di compressione nel beton, in questa direzione non si considerò la totale lunghezza ma solo la parte compresa fra i corpi avanzati delle scale. Si considerò quindi la balconata come travi orizzontali di 24,50 e 25,50 m di lunghezza. L'incastro venne assicurato con il peso proprio dei corpi avanzati delle scale mediante l'ancoraggio di tiranti nei muri.

Con questa soluzione si poté eseguire la costruzione come voluto nelle forme d'estetica interne ed esterne come l'esistente, e in totale furono necessarie solo 14,6 t di ferro tondo, quantitativo che venne concesso dal competente ufficio federale di guerra. Per quanto concerne il costo è da menzionare che con la soluzione eseguita si ottenne un risparmio del 25 % sul costo di una normale costruzione.

Il tetto è completamente in legno e fu progettato dall'ing. H. Lechner di Zurigo. A. C.

Tessiner Strassenbau-Projekte

Unter der Fülle der Aufgaben, die der anwachsende Verkehr dem Tessin stellt, steht an erster Stelle der Ausbau der schweizerischen Hauptstrasse Nr. 2, der Nord-Südstrasse Basel-Italienische Grenze, die an zwei Punkten erreicht werden soll: bei

Chiasso und mittels einer Gabelung ab Cadenazzo über Magadino bei Dirinella, dem am Ostufer des Lago Maggiore gelegenen Grenzposten der Strasse nach Luino-Varese-Mailand. Für die Talstrasse ist das Querprofil dieses Ausbaues festgelegt mit 7 m Breite der Betonfahrbahn, beidseitigen 1,75 m breiten Radwegen mit 4 cm Bitumenbelag und, wo erforderlich, 1 m breiten Viehwegen in Erde. Innerorts ist die Fahrbahn auf 8 m verbreitert, mit 5 cm Bitumenbelag gedeckt und von 2 m breiten Trottoirs gesäumt. Auf der Bergstrasse beträgt die Breite 6 m mit 1 m Fussgängerstreifen.

Zwischen der Urnergrenze und Airolo ist seit 1935 der Ausbau der 17 km *Gotthardstrasse* zu 75 % verwirklicht und stellt in der Ausführung des Strassenkörpers eine nach den Normalien der VSS¹⁾ erstklassig ausgebaute Alpendurchgangstrasse dar. In der Tremolaschlucht hat man dabei darauf verzichtet, das nach heute nicht mehr geltenden Gesichtspunkten entworfene Verkehrsband durch ein Autostrassentracé zu ersetzen. Offen geblieben ist die Frage einer Tracé-Verlegung zwischen Motto-Bartola und den ersten Tremola-Kehren. Hier liegt ein Projekt

¹⁾ Das Organ der VSS (Vereinigung Schweizerischer Strassenfachmänner), die Zeitschrift «Strasse und Verkehr», hat in ihren Heften 9 bis 12, 1946, die Unterlagen zu unserem Ueberblick veröffentlicht.

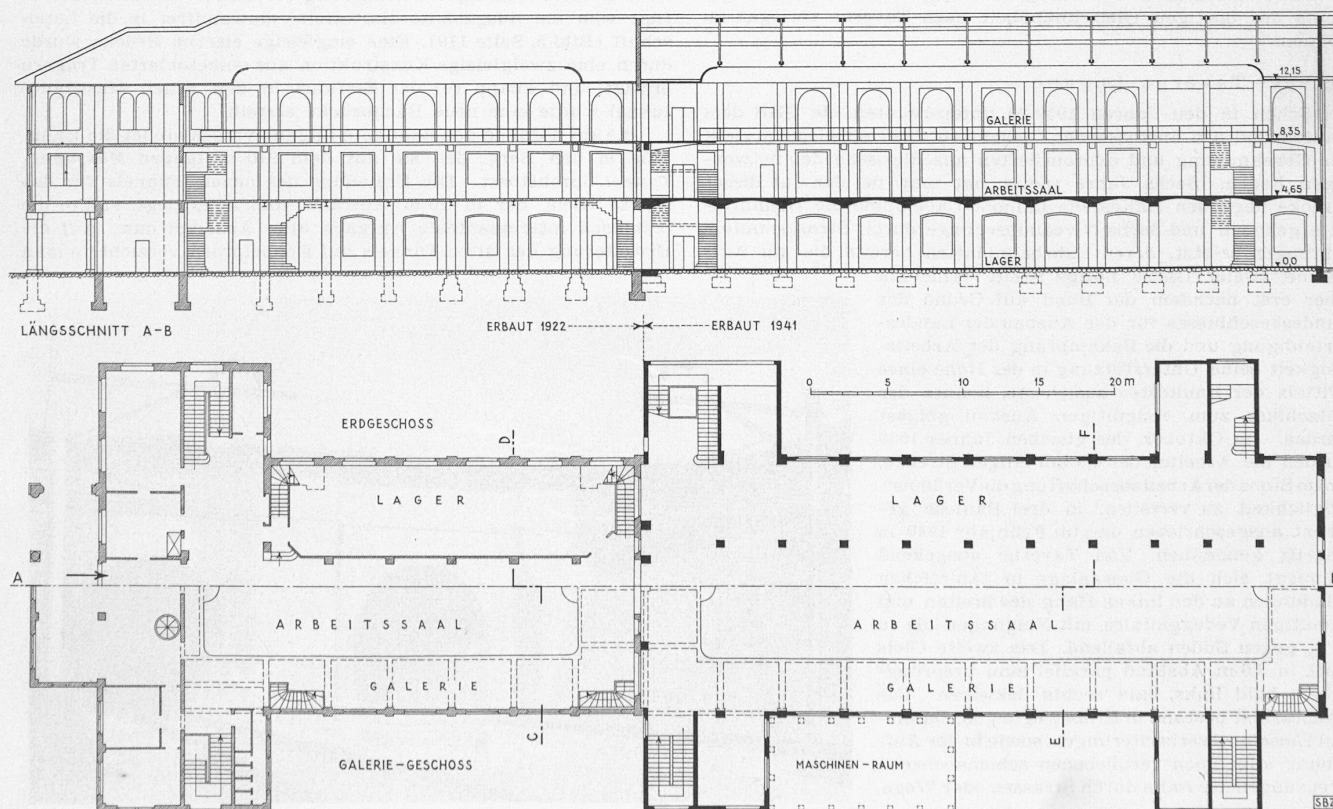


Fig. 6 e 7. Stabilimento Pietro Realini S. A. in Stabio; piante e sezione longitudinale 1:450

vor, das durch ein 1630 m langes Strassenstück von 6,5 % mittlerer Steigung mit 108 m langem Viadukt und 550 m langer Lawinen-Schutzgalerie eine besonders schneereiche, lawinengefährdete Strecke meidet. Diese Verlegung ermöglicht eine um fast zwei Monate frühere Öffnung des Gotthardweges im Frühling. Ihre Kosten wurden 1944 zu 3,3 Mio Fr. errechnet, was einen Preis von 2 Mio Fr. pro km ausgebauter Strasse ergibt. Es ist zu hoffen, dass diese wesentliche Verbesserung des Einganges zur Tremolaschlucht verwirklicht wird.

Zwischen Airolo und Biasca sind Durchfahrten durch Ortschaften ausgebaut, am Südausgang der Monte Piottino-Schlucht führt ein neues Strassenstück über die Polmengobrücke; weitere Projekte zum vollständigen Ausbau der 55 km langen Bergstrecke Urnergrenze-Biasca sind im Studium.

Der Ausbau der Talstrasse *Biasca-Bellinzona-Lugano-Chiasso* stellt eine grosse Reihe bedeutender Einzelaufgaben wie Bahn-Kreuzungen, Durchfahrt oder Umfahrung von Ortschaften — für Taverne z. B. liegen drei Varianten zur Entscheidung vor — und Strassenverlegungen. Für Lugano ist ein Vorprojekt entworfen worden, das von Massagno ausgehend Lugano und Paradiso etwa parallel der Bahnlinie umfährt und die Nordflanke des San Salvatore in teils geöffneter Galerie durchtunnelt. Diese Behandlung Luganos entspricht zwar nicht der im neuen Stadtplan projektierten Anordnung. Der im Ideenwettbewerb um den Stadtplan von Lugano von 1945 mit dem ersten Preis ausgezeichnete Entwurf von Arch. Bruno Bossi, der als Regionalplan weiteren Studien zu Grunde gelegt werden soll, sieht nämlich die Lage der Auto-Camionale Nord-Süd seitlich der Bahnlinie längs der eigentlichen Peripherie des bestehenden Stadtbildes vor.

Die mutmasslichen Kosten für den Ausbau der 70 km langen Strasse Biasca-Chiasso (ohne die schon ausgebaute Ceneri-Rampe

und den Damm von Melide) betragen 50 Mio Fr., entsprechend 700 000 Fr./km.

Die am Fusse des Gambarogno-Massivs längs dem Ostufer des Langenses durch Umbau der Güterstrasse Magadino-Dirinella zu erbauende Strasse führt zur direktesten und zweckmässigsten Verbindung Bellinzona-Genova. In Cadenazzo, am Fusse der Ceneri-Rampe, von der Hauptstrasse Nr. 2 abzweigend, gehören die 3,4 km bis Quartino der auf Locarno gerichteten Hauptstrasse Nr. 22; der Ausbau dieses Stückes ist auf 1,5 Mio Fr. veranschlagt, entsprechend 430 000 Fr./km. An der Strassengabelung bei Quartino beginnt die eigentliche, 12 km lange *Gambarognostrasse*, deren Ausbau mit 7 m durchgehender Breite, ohne Radpisten, vorgesehen ist. Innerorts sind 1,0 bis 1,5 m breite Gehwege vorgesehen. Die Tracierung, insbesondere die Ausbildung der Durchfahrten durch die hübschen, charakteristischen Dörfer, stellt in technischer und ästhetischer Richtung sorgfältig zu erwägende Probleme. Die Ausbaukosten sind auf 8,0 Mio Fr. veranschlagt, entsprechend 680 000 Fr./km.

Ein weiteres, höchst aktuelles Strassenprojekt stellt sich im *Maggiadelta*. Vom Schloss in Locarno soll eine 2,5 km lange Strasse mit 104 m weit gespannter Eisenbetonbrücke über die Maggia, die Mitte des Deltas durchquerend, in direkter Linienführung den Südostrand von Ascona erreichen. Diese Strasse würde beiden Ortschaften neue Entwicklungsmöglichkeiten eröffnen. Kostenvoranschlag 1938 1,1 Mio Fr.

Der Ausbau der Nebenstrassen, insbesondere in den Gebirgsgegenden, mit Breiten von 2,5 bis 4,5 m, stellt den Kanton Tessin vor mannigfache weitere Strassenbauprobleme. Hier erweist sich als erste Ausbaustappe die Erstellung gut disponierter Ausweichstellen dringlich.

Ausbau der Gotthardbahn im Sottoceneri auf Doppelspur

Von D pl. Ing. PAUL NABHOLZ, Sekt.-Chef SBB, Massagno

Nach Eröffnung des zweigleisigen Betriebes auf der Ceneri-Strecke Al Sasso-Rivera-Bironico¹⁾ am 21. Januar 1934 und der damit vollzogenen Fertigstellung der durchgehenden Doppelspur von Flüelen bis zur letztgenannten Station, zwang die in jenen Jahren prekäre finanzielle Lage der Bundesbahnen zu einem Aufschub der Erstellung des zweiten Gleises auf der südlich anschliessenden, einspurigen Strecke bis Lugano. Ganz besonders wünschenswert erschien der beschleunigte Ausbau auf Doppelspur der Strecke Taverne-Lugano in Verbindung mit der Erstellung eines 755 m langen *Ueberholungsgleises* auf der Station Taverne, um einen Teil der Zugskreuzungen von Lugano angesichts der dortigen Gleiseknappheit nach Taverne verlegen zu können.

Strecke Taverne-Lugano

Schon in den Jahren 1919/20 unterbreiteten die SBB dem Kanton und den anstossenden Gemeinden das Doppelspurprojekt zur Genehmigung und expropriierten anschliessend den notwendigen Boden. Sechs Jahre später hat man bei der auf dieser Strecke liegenden Haltestelle Lamone-Cadempino die Bahnviaduktgeleise gehoben und sechs Niveaueübergänge durch Strassenunterführungen ersetzt, deren Fahrbahnplatten bereits die zur Aufnahme zweier Gleise nötige Breite erhielten. Aber erst nachdem der Bund auf Grund des Bundesbeschlusses für den Ausbau der Landesverteidigung und die Bekämpfung der Arbeitslosigkeit seine Unterstützung in der Höhe eines Drittels der Baukosten zusicherte, konnte der Entschluss zum endgültigen Ausbau gefasst werden. Im Oktober des gleichen Jahres 1939 wurden die Arbeiten der 6,5 km langen Strecke, um im Sinne der Arbeitsbeschaffung die Verdienstmöglichkeit zu verteilen, in drei Baulose getrennt ausgeschrieben und im Frühjahr 1940 in Angriff genommen. Von Taverne ausgehend schmiegt sich die Gleisanlage in zahlreichen Windungen an den linken Hang des breiten und anmutigen Vedeggiotales, mit Neigungen bis zu 20 ‰ gegen Süden abfallend. Das zweite Gleis läuft in 3,6 m Abstand parallel zum ursprünglichen, bald links, bald rechts desselben. Die Hauptarbeit bestand in Erdbewegungen, Damm- und Einschnittverbreiterungen, sowie in der Aufhebung aller noch verbliebenen schienenebenen Kreuzungen der Bahn durch Strassen oder Wege,

die durch drei Strassenunterführungen und ebenso viele Ueberführungen ersetzt werden konnten. Auf der Station Taverne wurde die ganze Gleisanlage zum Einbinden des erwähnten neuen Ueberholungs-Gleises um 150 m gestreckt und die veraltete mechanische Stellwerkanlage durch eine leistungsfähige elektrische ersetzt. Eine wesentliche Erweiterung erfuhr die *Haltestelle Lamone-Cadempino*. Das alte Aufnahmegebäude erhielt einen grösseren Güterraum sowie ein Vordach; auf der gegenüberliegenden Seite entstand eine geschlossene Warthalle mit Vordach und anschliessendem Perrondach; beide Perrons wurden mit einer neuen Fussgängerunterführung verbunden. Architektonisch fügt sich die ausgebauten Haltestellen einwandfrei in die Landschaft (Bild 5, Seite 119). Eine eingleisige eiserne Brücke wurde durch eine zweigleisige Konstruktion aus einbetonierten Trägern ersetzt, und knapp vor der Einfahrt in den neuen Massagnotunnel wurde eine neue Bachbrücke erstellt.

1,5 km nördlich des Bahnhofes Lugano verschwindet die Bahnlinie in den Berg, den sie mit dem 940 m langen *Massagnotunnel* durchstösst. Die Erstellung des neuen Tunnels für das zweite Gleis, der in 25 m Abstand vom alten liegt, stellte die technisch interessanteste Aufgabe aller Arbeiten dar. Auf die Erweiterung des alten Tunnels auf Doppelprofil verzichtete man

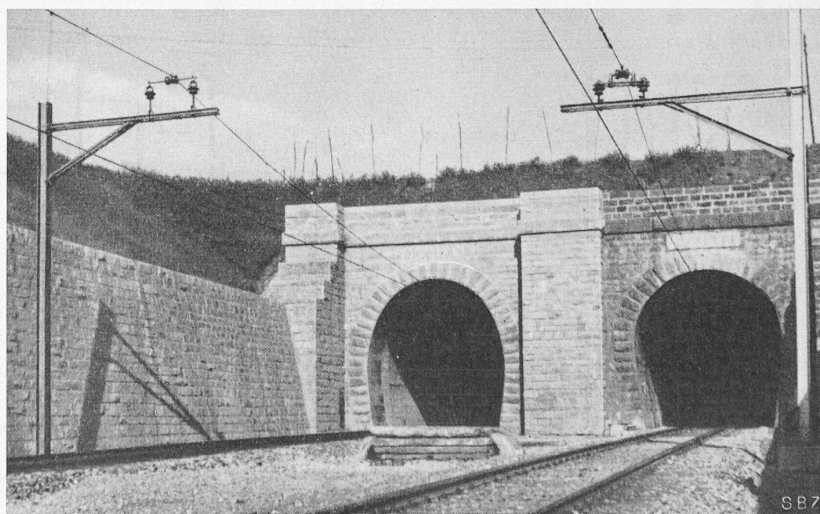


Bild 1. Massagnotunnel, Portale Seite Lugano, links neu, rechts alt

¹⁾ Hier dargestellt in Bd. 99, S. 287* (28. Mai 1932)