

Zeitschrift: (Der) Schweizer Geograph = (Le) géographe suisse
Band: 14 (1937)
Heft: 3

Artikel: Tessiner Städte (Schluss)
Autor: Annaheim, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-12452>

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: 17.05.2025

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

DER SCHWEIZER GEOGRAPH LE GÉOGRAPHE SUISSE

ZEITSCHRIFT DES VEREINS SCHWEIZ. GEOGRAPHIE-LEHRER
SOWIE DER GEOGRAPHISCHEN GESELLSCHAFTEN VON
BERN, BASEL, ST. GALLEN UND ZÜRICH

REDAKTION: PROF. DR. FRITZ NUSSBAUM, ZOLLIKOFEN BEI BERN

VERLAG: KÜMMERLY & FREY, GEOGRAPHISCHER KARTENVERLAG, BERN
ABONNEMENT: JÄHRLICH 6 HEFTE, FR. 5.—

Tessiner Städte

Von Dr. Hans Annahéim.

(Schluss.)

III. Lugano.

Der kulturelle Mittelpunkt des Sottoceneri ist die Stadt mit der überraschenden Bahnzufahrt von Norden her: Durch das sonnige Tal des Vedeggio eilt der Gotthardzug gen Süden, biegt dann bergwärts ab, wird jäh von Tunnelnacht umfassen; da kreischen die Bremsen, Tageshelle bricht herein, und schon fährt die Wagenreihe dröhnend im hoch am Talhang liegenden Bahnhof ein. Immer ist der unvorbereitete Nordländer hingerissen von der überwältigenden Farbenpracht und harmonischen Geschlossenheit des sich so unverhofft vor seinen Augen entfaltenden neuartigen Landschaftsbildes, das alle Erwartungen heitern südlichen Lichtlandes und besonnenen Seins weit übertrifft. Um die glatte spiegelnde Wasserfläche des Sees, die ruhende Seele der Landschaft, gürtet sich ein belebter Kranz aufstrebender Berge unter tiefblauem Himmel, und unmittelbar zu Füßen dehnt sich von dem Seegolf die hell schimmernde Stadt mit ihren braunen und hellroten Ziegeldächern und den ragenden schlanken Campanili über weiter Talebene und an grünen Berglehnen, rechts und links flankiert von ihren beiden Torhütern, dem freundlich grünen Monte Brè und dem in felsiger Kahlheit aufsteilenden Monte San Salvatore. «So habe ich mir Honolulu gedacht», fasst ein Dichter, der die luganeser Landschaft in Wort und Farbe meisterhaft geschildert hat, diesen herrlichen Eindruck zusammen¹⁾.

Breit durchzieht der alluviale Deltaboden des Cassarate das Blickfeld; während er auf der linken Seite von der massigen Gestalt des in 1500 m kulminierenden Monte Boglia und seines Ausläufers, des Monte Brè, überhöht wird, ist sein rechtes Gehänge bedeutend niedriger und

¹⁾ Hermann Hesse im Novellenband «Weg nach Innen».

zeigt sanfte Hügelformen; nordwestlich der Stadt erhebt sich die mit Buschwald bewachsene Kuppe des S. Rocco-Hügels mit seiner hell ins Land leuchtenden Wallfahrtskapelle nur bis 548 m; sein Südhang senkt sich zur flachen und weiten Senke der Gemeinde Massagno (350 bis 400 m), die gegen Süden in die schwach gehügelte Verebnung von Sorengo und Gentilino übergeht.

Der Hang fällt von diesen Verebnungen nicht durchweg ungebrochen zum Deltaland oder Seespiegel ab; es schalten sich bei Sassa und beim Bahnhof in 340 m, bei Massagno und über dem Bahnhof in 360 m und bei Loreto in 310/20 m Leistenflächen ein, die der neuzeitlichen Besiedlung willkommenen Siedlungsraum bieten. Kleine Bäche haben an einigen Stellen Tobelkerben in den Hang eingeschnitten und sanfte Schwemmkegel auf die Schotterebene des Cassarate gelegt oder kleine Deltas in den See vorgebaut (Belvedere-Park) und dadurch den sanft abfallenden Uferstreifen zwischen Gehänge und See verbreitert; erst am M. S. Salvatore nimmt das Gelände über dem See wieder steilere Formen an und geht endlich beim Capo San Martino in vielbewunderte Steilabstürze über. Bedeutend steiler sind die Ufer auf der Ostseite der Bucht von Lugano, wo die Hänge des M. Brè stark geböscht in den See abstürzen und ein flacherer Ufersaum vollkommen fehlt, weshalb im Gegensatz zu Lugano die Siedlung Cassarate keine Ausdehnungsmöglichkeiten dem See entlang besitzt und restlos ans Delta gebunden ist.

Der Untergrund der Hügellandschaft im Westen besteht überall aus den kristallinen Schiefern des Grundgebirges der Luganeralpen; darüber aber legt sich eine zuweilen mächtige lehmreiche Grundmoränendecke, eine Ursache der grossen Fruchtbarkeit dieser besonnten Hänge und Verflachungen; die hügelige Ausformung der Platte zwischen Massagno und Gentilino ist durch die Auflagerung des luganesischen Endmoränenzuges bedingt, welche durch die im Becken von Lugano lagernde Addaeiszunge während eines Rückzugshaltes (Melide-Stadium) der eiszeitlichen Gletscherströme aufgeschüttet worden ist¹⁾.

Die geringe Höhe der Hügellandschaft, die Kleinheit der Deltaschotterebene und die kalkige Gesteinsbeschaffenheit der M. Boglia-Kette liessen die Trinkwasserversorgung der wachsenden Stadt zum Problem werden; die Gemeindeverwaltung sah sich gezwungen, im Val Cusello am Monte Tamaro 65 Quellen fassen zu lassen und deren Wasser (minimal 2400 Minutenliter) dem Reservoir in Massagno zuzuleiten; da aber der Wasserzulauf während der Sommermonate stark zurückgeht, wurde im Jahre 1909 in der Schotterebene des V. d'Agno bei Bioggio eine Grundwasserversorgung eingerichtet, welche weitere 4000 Minutenliter liefert, sodass nun dem grossen Bedarf Genüge getan wird.

Geeigneter Raum steht für die Entwicklung einer grösseren Siedlung zur Verfügung. Verkehrsgeographische Vorzüge aber sind die Ursache der Herausbildung der Stadtsiedlung geworden. Wiederum ist es wie bei Locarno die Lage im Vereinigungspunkt meh-

¹⁾ Vgl. die zitierten Arbeiten des Verfassers.

rerer Talzüge, welche Lugano schon bald zum Markt eines engern Kreises von Talschaften werden lässt. Vorerst ist es der zentralste Ort am kulturverbindenden Ceresio, der zugleich an der Ausmündung eines grössern Tales erwachsen ist. Porto Ceresio, das dank seiner günstigen Lage zu den verschiedenen Seearmen ebenfalls als Handelsplatz geeignet erschiene, fehlt die notwendige Basis eines bedeutenderen Hinterlandes als wirtschaftliches Einzugsgebiet; Riva-S. Vitale und Capolago, Porlezza und Agno verdanken ihre Bedeutung als Hafenplätze der Endlage an Seearmen, konnten aber gerade infolge dieser abseitigen Lage keine führende Stellung im Seeverkehr erringen. Von Porto Ceresio, Capolago und Porlezza aus ist Lugano auf direktem Wege leicht zu erreichen; hier war für die Anwohner dieser Seearme der geeignete Marktorf zum Austausch und Verkauf ihrer Erzeugnisse. Auch für den weiter reichenden Frachtverkehr ist die Lage Luganos vorzüglich, konnten doch die Wein, Oel und Reis bringenden Kähne von Capolago her Lugano ebenso rasch erreichen wie die Stein- und Holztransportschiffe von Porlezza und Porto Ceresio her. Ein eindruckliches Bild dieser Lagegunst erhält man am Landungssteg, von wo die Personendampfer nach allen Seeteilen ausfahren.

Neben diesen Seewegen strahlen zahlreiche Ader n des nahen Landverkehrs hier zusammen. Das Einzugsgebiet des Cassarate mit seiner Dörferkette bis hinein ins hinterste Val di Colla mündet in Lugano; aus der reich bebauten Hügellandschaft zwischen Val Cassarate und Val d'Agno und von der Collina d'Oro führen die besten Wege nach Lugano; das Valle di Figino endet mit einer niedrigen Talwasserscheide 2 km südlich der Stadt. Von besonderer Bedeutung ist namentlich auch die gute Verbindung mit dem zweiten luganesischen Hauptquertal, dem V. d'Agno, welche sich über die niedrige Senke von Massagno, die Mulde des Muzzanersees und die Ebenheit von Sorengo in kürzester Zeit leicht vollzieht. Inmitten einer fruchtbaren und dicht besiedelten, in sich geschlossenen Kulturlandschaft in vorzüglicher Verkehrslage erwachsen, ist Lugano zum schon im 10. Jhdt. berühmten Markt und zur Hauptstadt des Sottoceneri geworden. Eine Zunft der Kaufleute wird schon 1303¹⁾ genannt, was die geographisch abgeleitete Verkehrsbedeutung Luganos auch für frühe Zeiten dokumentarisch belegt.

Zu diesen mehr engräumig wirksamen Gunstfaktoren treten auch reliefgeleitete weiterreichende Lagebeziehungen, für welche die Senke von Massagno unmittelbar über der Stadt von grösster Bedeutung ist. Lugano zog wie Locarno von jeher Nutzen aus seiner Lage in der Nähe des südlichen Alpenfusses, wenn es dadurch auch nicht dermassen begünstigt war wie die Alpenrandstädte Varese und Como. Die Senke von Massagno führt einen Seitenzweig der den Monte Ceneri übersteigenden Gotthardstrasse in direkter Richtung nach Lugano hinunter, von wo der Transit über den See nach Capolago und Porto Ce-

¹⁾ Aelteste Zunfturkunde auf Schweizerboden: Stiftung der Kürschnerzunft in Basel 1226.

resio weiter ging; dieses war Umschlagplatz für den Verkehr nach Varese, jenes für denjenigen nach Como. So besitzt denn der Markt von Lugano schon früh mehr als nur lokale Bedeutung. Oft wurden auf dem bekannten Oktobermarkt nicht weniger als 500 Pferde und 8000 Stück Rindvieh gezählt, die aus den Tälern der Lepontischen Alpen, aus der Innerschweiz und Graubünden hierher getrieben wurden, wo sie durch Vermittlung von schlaun Dolmetschern nach Italien verkauft wurden. Zahlreiche Viehherden für den Lauisemarkt bevölkerten im Herbst nach vollzogener Sömmerung die Alpenstrassen und waren namentlich an engen und gefährlichen Stellen ein gefürchtetes Verkehrshindernis. Die Lugano aus diesem Markt erwachsenden Vorteile gaben den Besitzern Bellinzonas Anlass zur Gründung des Konkurrenzmarktes von Giubiasco, was zu mannigfachen Streitigkeiten mit den neun weiteren auch über Lugano herrschenden Orten und wegen Durchreiseverboten zu Auseinandersetzungen an der Tagsatzung führte, deren Protokolle von 1597—1741 immer wieder von den Händeln um den Lauisemarkt berichten.

Allerdings wurde im allgemeinen Lugano im Nordsüdverkehr nicht angefahren, da er mit Vorliebe die lange Wasserstrasse des Lago maggiore benützte oder der Durchgangsstrasse über den Ceneri folgte, um über Agno entweder auf dem Landwege via den alten Flussübergang Ponte Tresa und Valganna oder auf dem Seewege über Porto Ceresio und Arcisate die Lombardei und Varese zu erreichen. Erst seit der Erbauung des Seedammes von Melide auf dem Sockel eines den See querenden Moränenbogens in den 40er Jahren des letzten Jahrhunderts suchte der Verkehr nach Oberitalien die Zweigstrasse über Lugano in vermehrter Masse auf, eine Verschiebung, welche dann mit dem Bau der Gotthardbahn über Lugano vollends zugunsten dieser Stadt abgeschlossen wurde.

Eine zweite Fernverkehrslinie, welche die Gotthardstrasse in rechtem Winkel kreuzt, folgt den beiden Längsfurchen Menaggio-Porlezza-Lugano und Tresatal. Die Strecke Porlezza-Lugano kann durchgehend nur auf dem Seewege zurückgelegt werden, und erst vor kurzem ist der Bau einer Norduferstrasse am Fusse der steilen Hangfluchten des M. Boglia und M. Bré in Angriff genommen worden. Lugano liegt in der Mitte dieser kürzesten inneralpinen Verbindungslinie der beiden grossen insubrischen Talseen. Trotzdem diesem Verkehrsstrange infolge Verknüpfung ähnlich orientierter Wirtschaftsgebiete nicht die Bedeutung des Nordsüdverkehrs zukommt, spielt er für die Entwicklung Luganos zum beherrschenden Verkehrs- und Markttort doch eine nicht unwesentliche Rolle. Namentlich in neuester Zeit, da Lugano im Zeichen des Fremdenverkehrs steht, erwachsen der Stadt aus dieser Stellung mannigfache Vorzüge, ist sie doch gerade durch diese beiden Längsfurchen der von allen Seiten leicht erreichbare Mittelpunkt des grossen insubrischen Kurgebietes. Eine Kleinbahn führt im Anschluss an die Schifflinie von Porlezza über den Diffлуenzpass von Cardano unter

Einschaltung einer Spitzkehre nach Menaggio an den Comersee, während eine weitere Schmalspurbahn der Tresa entlang die Verbindung zwischen luganesischem Bahnnetz und Langensee herstellt. — Den beiden Längslinien kam in frühern Jahrhunderten namentlich auch strategische Bedeutung zu; so liess beispielsweise Friedrich II. das Tresa-tal durch das wichtige Kastell Sessa verteidigen, welches die Deckung von Lugano und der Ceneristrasse zu übernehmen hatte.

Die vorgeschobene Lage und handelspolitische Bedeutung bringt Lugano eine wechselvolle und häufig recht harte politische Geschichte. Wie so oft wissen wir nichts über die Anfänge der Stadt. Ortsnamen wie Breganzona, Brè, Agno, Pura und wahrscheinlich auch Lugano weisen auf keltische (gallische) Besiedlung hin; vorrömische Funde im «Val Lugano» der Alten sind häufig, wenn auch nicht so zahlreich wie in der Umgebung Locarnos oder Bellinzonas. Ob Lugano an der Stelle einer römischen Militärstation steht, ist ungewiss. Verkehrsgeographisch lag der ganze Sottoceneri in römischer Zeit abseits vom grossen Verkehr, folgte dieser doch vorwiegend den grossen Quertälern beidseits der Luganeralpen, um dann Splügen, Julier und Grossen St. Bernhard zum Ueberschreiten der Alpen zu benützen. Erst mit der Eröffnung des Gotthardpasses beginnt die Anteilnahme Luganos am Transitverkehr.

Als befestigter Flecken wird Lugano das erste Mal im 6. Jhdt. erwähnt, und im Jahre 724 treffen wir den Namen Leguano. Um 1300 sollen drei Schlösser bestanden haben; 1488 liess Ludwig der Moor an Stelle eines derselben am Platze der heutigen Villa Ciani ein neues Schloss erstellen, das dann aber nach der Besetzung der Stadt durch die Eidgenossen 1512 zum Teil zerstört und 1517 vollständig geschleift wurde. Eine Stadtmauer soll, wenigstens streckenweise, bestanden haben. Dagegen hatte Lugano niemals eine ähnliche strategische Schlüsselstellung inne wie Locarno oder gar Bellinzona; ausserdem war es infolge seiner Lage am Fuss eines leicht von oben zu betretenden Hanges nur schlecht zu verteidigen. Es verdankt seine Entwicklung ausschliesslich den Kräften des Friedens. Deshalb hatte die Stadt im Mittelalter schwer unter den Partei-, Condottiere- und Usurpatorenkämpfen der politisch zerrissenen Poebene schwer zu leiden, und während 500 Jahren spielen sich auf diesem Gebiete und um die Stadt hitzige Kriege zwischen den Herren von Como und Mailand, den Guelfen und Ghibellinen, den Vitani, Rusconi und Torriani ab, und erst mit der Besitznahme durch die Eidgenossen ziehen auch hier bekömmliche Jahrhunderte des Friedens ein. Verschiedene Industrien konnten sich nun in Ruhe entwickeln, wie die Tuchindustrie, die allerdings im 18. Jhdt. wieder zerfiel; schon im 17. Jhdt. blühten Seidenhandel und Seidenindustrie.

Die kulturellen Wandlungen des 19. Jhdts. liessen auch Lugano mächtig erblühen. 1874 entsteht die Talbahn Lugano-Chiasso, wodurch die Stadt Anschluss an Italien erhält, und 1882 wird die Gotthardbahn eröffnet, deren Hauptlinie nicht wie von italienischer Seite beabsichtigt, über Magadino-Luino alten Quertalfurchen folgt, sondern in abwechslungsreicher Linienführung das Mendrisiotto via

Lugano und die Ponte Diga von Melide gewinnt, was nichts anders als eine Neubelebung der durch die Cenerisenke bedingten alten Vorstossrichtung der Eidgenossen gegen die Lombardei hin bedeutet. Lugano liegt damit endgültig an der Hauptverkehrsader, eine Tatsache, deren Tragweite am besten an der Bevölkerungsbewegung ermessen werden kann; neben seinen natürlichen Vorzügen verdankt «la regina del Ceresio» den bald einsetzenden Aufschwung zum Fremdenkurort dieser internationalen Bahnlinie, welche die Fremden aus allen Ländern Europas leicht heranführt.

Jahr	1438	1634	1801	1833	1863	1888	1900	1910	1920	1930
Einwohner	1500	3278	3980	4500	5137	7169	9394	12961	13440	15184
Zunahme im Jahr ‰		6	1,3	4	4,7	15,8	25,9	38	3,7	13

Die prächtige Lage und klimatische Gunst lässt Lugano zum bevorzugten Fremdenkurort der Südschweiz werden; aber auch die weite luganesische Hügellandschaft mit ihrer so eigenartigen Mischung alpiner Formzüge und mediterraner Milde und Vegetation, mit ihrem so oft geschilderten Zauber trägt wesentlich zum Ruhme Luganos bei. Gerade hierin unterscheidet es sich von Locarno, das, in einem breiten Talraume und am Fusse einer hohen Gebirgsmauer gelegen, nicht die abwechslungsreiche Vielseitigkeit des Luganese besitzt. Die geopsychischen Wirkungen des Luganese sind gewissermassen harmonischer, vielseitiger. Dazu trägt nicht unwesentlich der vielarmige See zwischen im Frühling grün und im Sommer rotbraun leuchtenden Berghalden, die oft gleissende und satte, dann wieder abgetönte mildere Farbenpracht der sonnenüberstrahlten Landschaft bei, dann die geschlossene Bergumwallung mit ihren mehr abgeklärten weichen Kammlinien und nicht zuletzt die Kultur des Menschen mit ihrer südländischen Eigenart. Obwohl die Unterschiede nur gering sind, erfreut sich Locarno eines etwas mildern Klimas als Lugano:

	Lugano	Locarno
Mittlere Jahrestemperatur	11,4°	11,8°
Minimum der Temperatur (Mittel)	—5,3°	—5,3°
Maximum „	30,7°	29,5°
Bewölkung (nach Billwiller, Klima d. Schweiz)	4,7	4,3

Die Bedeutung Luganos als Fremdenort geht auch aus der Berufstatistik hervor:

1930	Erwerbende	Ackerbau	Gewerbe Industrie	Handel Verkehr Gastgewerbe
Lugano ¹ ‰	11364	136 1	3691 32	3849 34
Locarno ¹ ‰	6467	402 6	2691 41	1574 24
Bellinzona ‰	5276	277 5	1995 38	1675 31

¹⁾ Mit Vororten.

Der Vergleich der drei Städte ergibt, dass Lugano prozentuell am wenigsten Bevölkerung besitzt, die sich mit Gewerbe oder Industrie beschäftigt, während Handel und Verkehr weit mehr Kräfte als in den beiden andern Städten absorbieren. Wohl haben sich auf dem flachen *Cassaradelta* eine ganze Reihe gewerblicher und industrieller Betriebe, wie Möbelwerkstätten, Schokolade-, Tabak- und Seidenfabriken angesiedelt; sie geben der Bevölkerung nur annähernd soviel Arbeit wie die Betreuung der mannigfaltigen Bedürfnisse der Erholung suchenden Kurgäste, denen die bemerkenswerte Zahl von 70 Hotels zur Verfügung steht. Namentlich an den Auswirkungen auf alle andern Wirtschaftszweige lässt sich die ausschlaggebende Wichtigkeit des Fremdenverkehrs für Lugano ermessen.

Ein mit Staatssubvention erbautes Kleinbahnnetz erschliesst nicht nur den Fremden die weitere Nachbarschaft, sondern dient heute auch dem Handel und Wandel der einheimischen Bevölkerung, die es mit der Hauptstadt verbindet, wie es anderseits die belebenden Einflüsse des Fremdenstroms an die zahlreichen hübsch gelegenen Orte in der Umgegend der Stadt hinaus trägt. So wurde 1909 die elektrische Schmalspurbahn nach Tesserete gebaut, welche die an der rechten Flanke des V. Cassarate erwachsenen Terrassen-Ortschaften verknüpft und bis an den Ausgang des V. di Colla heranführt, von wo die Autopost bis in den hintersten Teil dieses abgelegenen Tales ausgeht; 1911 folgte die linksseitige Cassaratetalbahn, welche wiederum hoch über dem Talboden von einem der prächtigen Terrassendörfer zum andern bis Dino zieht, und ein Jahr später endlich die dritte Bahn, welche die Hochfläche von Sorengo überschreitet und ins Val d'Agno führt, dessen rechtem Hangfuss sie von Bioggio bis Ponte Tresa an der Landesgrenze folgt; hier vollzieht sich der Anschluss an die Längstalbahn nach Luino und an die über den Pass von Marchirolo und durch das Valganna nach Varese führende Linie, während der Schiffverkehr nicht nur mit der zweiten Längsbahn von Porlezza nach Menaggio in Verbindung steht, sondern auch an die elektrische Normalspurbahn Porto Ceresio-Varese, und an die Trambahn Riva-S. Vitale-Mendrisio-Balerna-Chiasso anknüpft¹). So wird jedes der wohlbebauten grössern Täler um den Luganersee von vorzüglichen Verkehrslinien durchzogen, welche nach Norden mit Ausnahme der Gotthardbahn als Stichbahnen ins Gebirge führen, in der Längsrichtung und nach Süden aber die Verbindung mit andern Längstälern oder mit dem lombardischen Alpenvorland bewerkstelligen.

Nicht unerwähnt dürfen in diesem Zusammenhange auch die vier lediglich dem luganesischen Fremdenverkehr dienenden Bergbahnen bleiben: 1890 wurde die Zahnradbahn auf den höchsten Berg des Luganese, den wegen seiner prächtigen Fernsicht berühmten Monte Generoso erbaut, auf dem schon im Jahre 1867 ein Hotel errichtet worden war; im selben Jahre wurde auch die den Zuckerhut des Salvatore erklimmende Bahn eröffnet. Seit 1908 ersteigt eine kurze Seilbahn von

¹) Gegenwärtig allerdings ausser Betrieb.

S. Margherita nach Lanzo die steile Buschwaldflanke von Bisnago am Porlezza-Seearm und führt in das prächtige Hochland von Intelvi hinauf, und seit 1912 erklettern die Wagen der ebenfalls als Seilbahn konstruierten M. Brè-Linie den vorgeschobenen Eckberg. Autoposten nach Figino, Carona, in die Pieve Capriasca und auf die Collina d'Oro runden das Bild des engmaschigsten Lokalverkehrsnetzes des ganzen Kantons.

So ist es denn begreiflich, dass die inmitten der dichtest besiedelten Landschaft des Tessins erwachsene volkreichste Stadt im Jahre der Neuordnung der politischen Verhältnisse (1814) mit einigem Nachdruck Anspruch auf den Sitz der Regierung erheben konnte; nach längerem Schwanken zwischen Bellinzona und Lugano wurde der schon erwähnte Kompromiss der wandernden Hauptstadt geschlossen, bis dann 1878 das zentraler liegende Bellinzona endgültig als Kapitale gewählt wurde, der lebendigen Stadt am Ceresio aber Kantonsgericht, Kantonschule, Kantonsbibliothek und das Hauptkrankenhaus überlassen musste, welche Institute Zeugnis von der geistigen Führerstellung der Stadt innerhalb des Kantons ablegen.

Alt-Lugano, der Kern der heutigen Stadt in der Ausdehnung, wie sie etwa auf dem Stiche von Matthäus Merian aus dem Jahre 1627 erscheint, sucht ebenso wie Locarno die Seelage in weitester Abrückung vom Flusse in der Deltaachsel (siehe Figur 5 und 6); der Cassarate führt aber infolge seines bedeutend kleinern und schwächer relifierten Einzugsgebietes nicht die Schuttmassen wie die Maggia heran und hat deshalb keinen so ansehnlichen Deltavorbau wie dieser bedeutende Gebirgsfluss zu schaffen vermocht; er schüttet offenbar schon während Jahrhunderten lediglich in dem beschränkten Gebiete seiner gegenwärtigen Mündung auf¹⁾. So wurde die Entwicklung Luganos im Gegensatz zu Locarno nicht durch Mündungsverschüttungen und Laufverlegungen in Mitleidenschaft gezogen. Dagegen liegt Lugano nicht auf erhöhter Terrasse, sondern auf dem sanft ansteigenden Schwemmkegel des von Massagno herabfliessenden kleinen Baches, ja der östliche Teil der Altstadt steht auf dem ebenen Deltaboden selbst. Wandert man durch die engen, mit spitzer Steinpflasterung und breiten gneisenen Fahrgeleisen versehenen Winkelgässlein gegen Westen, so befindet man sich also vorerst noch auf horizontalem Gelände; bald aber beginnen die Gassen schwach auf dem Schwemmfächer anzusteigen; da dieser keine prägnante Gestalt annimmt und das Relief nur wenig beeinflusst, ist eine Anpassung der Strassenführung an diese Form nicht so auffällig wie bei manchen Schwemmkegelsiedlungen, beispielsweise Riva S. Vitale, um nur eine Siedlung am Luganensee zu nennen; immerhin erkennt man bei genauerem Zusehen doch einen Verlauf zweier grösserer Gassen in der Richtung gegen die Kegelspitze zu, wo die Gotthardstrasse die Stadt verlässt, um der Lücke von Massagno zuzustreben.

Trapezförmig füllt die Altstadt den Winkel der Cassarate-Ebene zwischen windschützenden Berghang und See auf der Seite des flachern

¹⁾ Der Hauptteil des Deltas ist wahrscheinlich noch stadial oder frühpostglacial abgelagert worden [vgl. Lit. 1, p. 586]. Gumprecht gelangt für die Magadino-Ebene zu ähnlichen Ansichten.

Uferstreifens und am Fusse der verkehrsleitenden Senken von Massagno und Muzzano, und nur ein schmaler Ausläufer hat sich auf dem sanften Ufergelände dem See entlang nach Süden vorgeschoben, wo er in dem um das Jahr 1500 erbauten Kloster Sta. Maria degli Angeoli sein Ende findet. Nur an einem Punkte erklettern zwei schmale Treppengassen der Altstadt den Berghang; sie führen zur auf prächtiger Terrasse errichteten, das Bild der Stadt beherrschenden Kathedralkirche San Lorenzo hinauf, deren edel geformte Eingangsfront, die schönste Kirchenfassade der Renaissance in der Schweiz, konformer Ausdruck des umrahmenden herrlichen Naturildes ist.

Die Anordnung der Altstadt-Strassenzüge wird durch drei Faktoren bestimmt: Von Nord nach Süd führt eine Strasse in einiger Entfernung dem Fusse der Berghalde entlang, von welcher in senkrechter Richtung meist blind endende Gässchen zum Gehängefuss hinleiten; auf dem Deltaboden wird die Anordnung des Wegnetzes durch parallel zum Seeufer laufende und diese senkrecht kreuzende Strassen bestimmt; quer durch alle diese Linien schneiden die schon erwähnten, dem Schwemmkegelfallen folgenden Strassen, welche zugleich der Verkehrsspannung zwischen Seeufer und Ansatzpunkt des Gotthardweges an der Kegelspitze Ausdruck verleihen.

Im Jahre 1867 wurde der 2000 m lange, die Rundung des Seeufers vom Parco civico bis nach Paradiso einfassende Quai ausgebaut, von wo sich ein prächtiger Ausblick auf See und Berge freigibt; auf ihrer ganzen Erstreckung wird die « R i v a » von der langen Reihe grosser Hotelpaläste begleitet, die wohl die längste und in ihrer Gesamtwirkung einheitlichste Hotelstrasse der Schweiz säumen. Auch die Via Nassa, die südwärts zum Kloster S. Maria degli Angeoli führende Arkadenstrasse empfängt trotz ihrer altertümlichen Enge den Charakter vom eleganten, durch sie pulsenden Fremdenwesen; hier, in dessen Zentrum, reiht sich Luxusgeschäft an Luxusgeschäft, Café an Café.

Weit ursprünglicher dagegen hat der seefernere Teil des alten Kernes das Gepräge der Lombardischen Stadt bewahrt. Die Häuser¹⁾ zeigen «die Form entweder des italienischen Stadtpalazzos oder des schlichten Bürgerhauses mit glatten Putzflächen. Grüne Läden sind vor jedem Fenster zum Schutze gegen die grelle Südsonne angebracht, der Sonne wegen sucht auch jedes Haus den Schatten des andern zu geniessen. Sodass die Gassen sehr eng sind, wenn sie es nicht schon aus Raumgründen wären, denn der Stadt ist der Platz durch ihre Lage zwischen Wasser und Berg zugemessen. Laubengänge ziehen unter den Häusern neben den Gassen hin, und es gibt die köstlichsten Durchblicke und Architekturbilder. Es fehlt nicht an schönen Piazzen mit buntem Markttreiben» (Ponten); hier ermisst man die Bedeutung Luganos als Zentrum einer intensiv kultivierten agrarischen Kulturlandschaft. Der Hauptplatz der Stadt, die Piazza della Riforma, nimmt ungefähr die Mitte des Uferbogens der Altstadt ein und liegt exzentrisch in der Nähe des Seegeftades. Während der Platz der frühern Viehmärkte an der Nordostecke der Altstadt heute eher verödet ist, wird die Piazza an den Markttagen von einem besonders bunten und bewegten Leben erfüllt, welches ausserdem immerdar unter den Portici, auf die sich die Werkstätten und Ver-

¹⁾ Manche der ältern Häusern sind übrigens nicht unterkellert, weshalb die Weinorräte in natürlichen oder künstlichen Bergkellern gelagert werden; bekannt sind die «Grotti» oder «Canvetti» von Caprine jenseits des Sees, die im Besitze von Luganesern sind.

kaufsläden intensiven Gewerbefleisses öffnen, wogt. Zwischen Marktplatz («Piazza») und Riva erhebt sich der antikisierende Palazzo civico, ehemals Regierungspalast, heute Stadthaus.

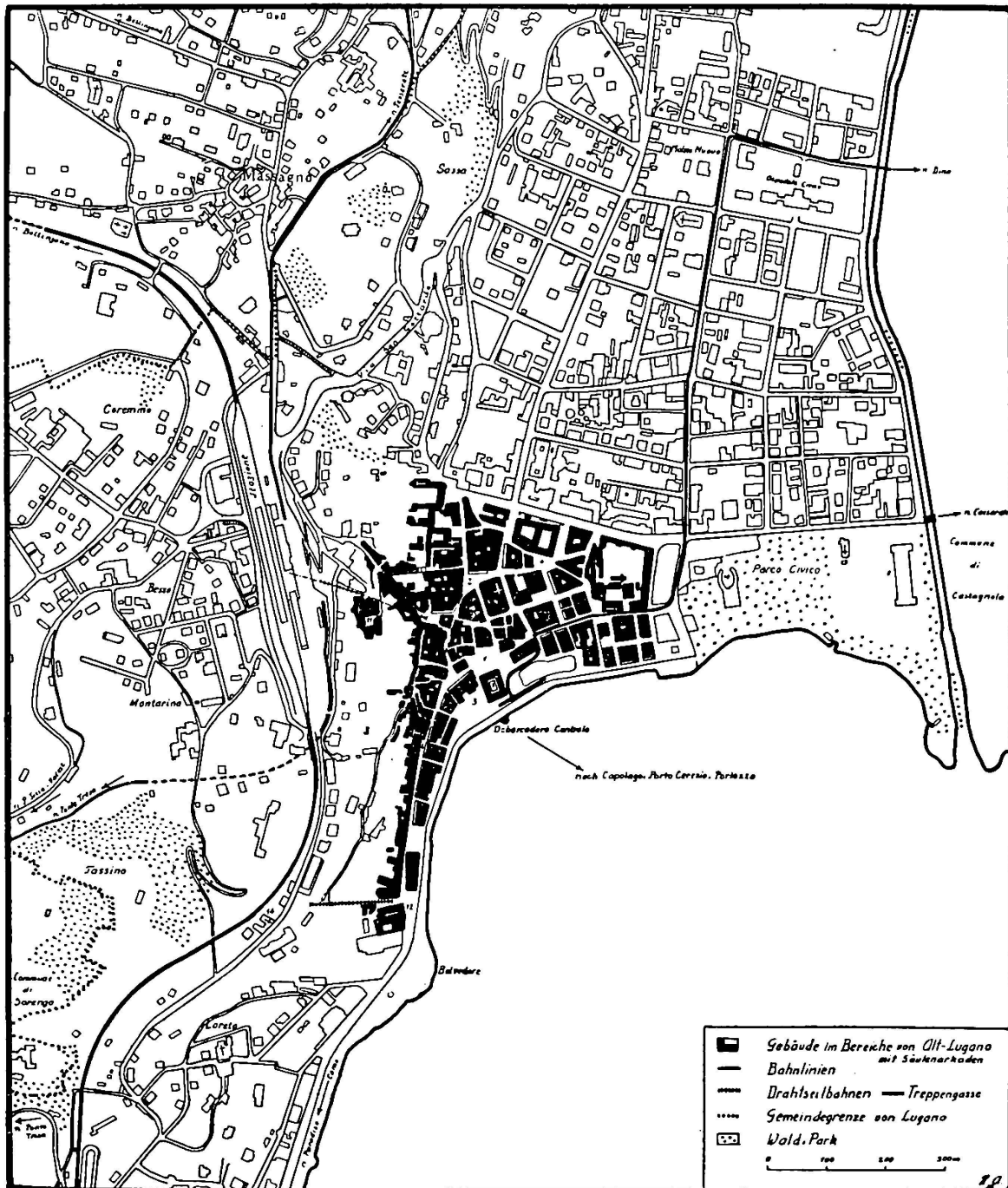


Fig. 5. Lugano.

1. Piazza Riforma, 2. P. Dante, 3. P. Rezonico, 4. P. Posta. 5. Via Pessina, 6. V. Nassa, 7. Pal. Civico, 8. Gericht u. Strafanstalt, 9. Kantonsschule, 10. Villa Ciani, 11. S. Lorenzo, 12. Sa. Maria d. Angeoli, 13. protestantische Kirche, 14. anglikan. Kirche.

Der modernen Besiedlung bieten sich weite Ausdehnungsmöglichkeiten; gleich wie in Locarno hat sich auch hier die Deltaflä-

ch e im Anschluss an die Altstadt mit den langweiligen, rechtwinklig sich schneidenden Strassenkreuzen überzogen. Miethäuser in immerhin nicht lückenloser Bebauung, Werkstätten, Fabrikanlagen und weiter draussen das grosse Spital verleihen dem neuen Quartiere von Molino nuovo das

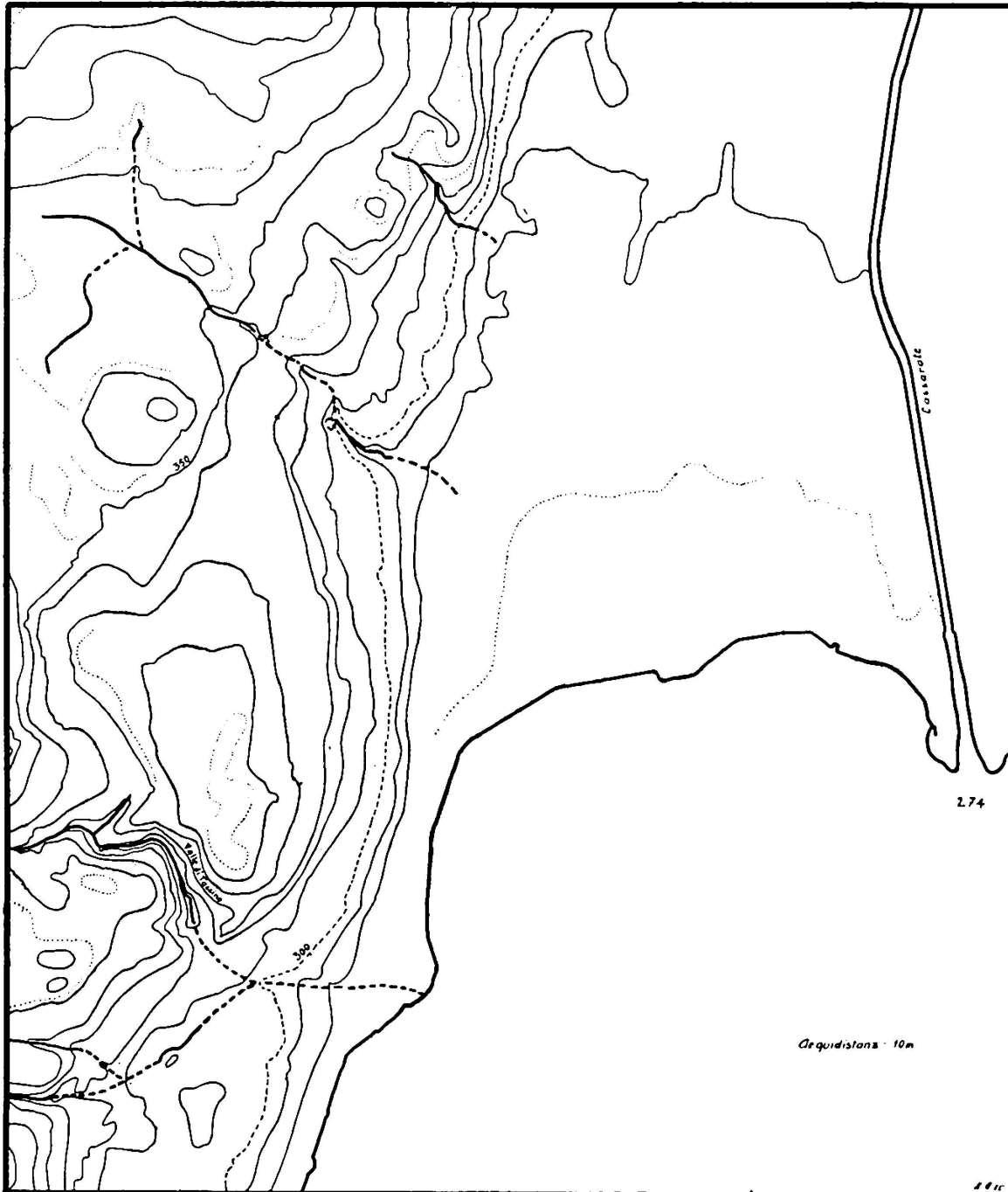


Fig. 6. Die Bodenformen von Lugano.

Rechts tritt die Anschwemmungsebene des Cassarate deutlich hervor; an sie schliesst sich der Schwemmkegel des Tassino an.

bezeichnende Gepräge; in der Nähe der Altstadt liegt hier auch das Gerichtsgebäude, und in unmittelbarer Nachbarschaft des eingedämmten Cassarate an der Stelle der alten Schlösser die im 19. Jahrhundert erbaute

Villa Ciani inmitten des prächtigen Parco civico mit seiner interessanten subtropischen Vegetation.

Während sich die Industrie an den flachen Deltaboden hält, hat sich das ganze H ü g e l r u n d u m L u g a n o mit einer lockern Streu von Wohnhäusern und Villen überzogen. Aehnlich wie in Locarno erstiegt die neue Stadt ebenfalls die H ü g e l h a l d e n, welche hier aber bedeutend weniger steil als im Tessintale sind und nach kurzem Anstiege auf die wunderschönen Ebenheiten von Massagno, Coremmo, Besso, Montarina und Loreto führen. Ein aufgelockertes Verkehrsnetz von gewundenen Strassen namentlich im Norden, welche die wichtige Verbindung mit der Hochebene von Massagno vermitteln, von steilen Treppwegen und zwei Drahtseilbahnen verknüpft die Unterstadt mit den wieder engmaschiger überbauten neuen Villen- und Eisenbahnvierteln (Besso) der hohen Ebenheiten, welche der Besiedlung wiederum den neuzeitlichen Schachbrettgrundriss gestatten. Der Bahnhof musste infolge Platzmangels in der Unterstadt und hoher Lage des Bahntracés 60 m über dem Seespiegel angelegt werden, wo sich auch die Kleinbahnhöfe der Linien nach Ponte Tresa und Tesserete befinden.

Auch das Gebiet jenseits des Cassarate gehört siedlungsgeographisch, wenn auch nicht politisch, zu dem Stadtwesen Lugano, namentlich Castagnola am heissen Hange des Monte Brè mit seinen Hotels, Sanatorien und üppigen Parks. Nach Süden besteht dem See entlang ein unmittelbarer Zusammenhang mit dem Kurvorort Paradiso, welcher der Gemeinde Calprino zugehört. Gerade in den letzten Jahrzehnten hat Lugano weit ausgegriffen und aus den Kurorten um den Seegolf eine einzige grosse Kursiedlung geschaffen. Der Vergleich einer modernen Siedlungskarte mit einem alten Stadtplane (vergl. z. B. den Stadtplan im Geographischen Lexikon der Schweiz aus dem Jahre 1905) ist aufschlussreich. Während die Stadtgemeinde an sich rund 15 000 Einwohner zählt, weist Grosslugano zusammen mit den der Eingemeindung harrenden Vororten etwas über 20 000 Einwohner auf (1930):

Lugano	15 184	Grosslugano	20 288
Castagnola	2 098		
Massagno	1 537		
Paradiso	1 469		

Die rasche Entwicklung der Stadtsiedlung erhellt vielleicht wohl am besten aus dem Vergleich mit irgend einer kleinen Landgemeinde des luganesischen Hinterlandes:

Einwohner	1900	1930	jährl. Zunahme in ‰
Origlio	200	206	1
Lugano	9394	15184	29

Lagegunst in klimatischer, aesthetischer und wirtschaftlicher Hinsicht liess in der Gegenwart Lugano zur grössten Stadtsiedlung des Tessins werden, wie folgende Zahlen zeigen mögen (1930):

Lugano	20 288
Locarno	11 398
Bellinzona	10 706

Die durch die Natur vorgezeichnete Ausdehnung Luganos kommt wohl nie eindrücklicher zur Geltung wie nachts, wenn die Buchtgestade

und die benachbarten Berghalden vom Monte Brè bis an den Fuss des M. San Salvatore in tausendfachem Lichterschein auf den See hinaus und in die Berge weithin leuchten und glitzern. Ein zauberhaftes, unvergessliches Bild, Ausdruck der inneren Einheit und unlösbaren Verknüpfung von Natur und Menschenwerk, der sinnvollen Gestaltung der Kulturlandschaft.

Literatur.

1. Annaheim H., Diluviale Ablagerungen aus der Umgebung von Lugano. Ecl. geol. Helv. 27, 1934.
2. Annaheim H., Karte zur Morphogenese des Luganerseegebietes. Schweizer Geograph, 12. Jahrg., 1935.
3. Annaheim H., Die Landschaftsformen des Luganerseegebietes. Geogr. Abhandlungen, III. Reihe, Heft 8. Stuttgart, 1936.
4. Bacilieri C., La bonificazione del Piano di Magadino. Boll. Soc. tic. scienze nat. XV, 1920.
5. Brentani L., Miscellanea storica ticinese. I. Como, 1926.
6. Brentani L., L'antica chiesa matrice di S. Pietro in Bellinzona. Monografie storiche e artistiche ticinesi. 2. Como, 1928.
7. Censimento federale della popolazione, 1° dicembre, 1930. 13° volume: Cantone Ticino. Berna, 1934.
8. Cornils P., Lugano, Eine topographisch - klimatologische und geschichtliche Skizze. Basel, 1882.
9. Ferrari A., Di alcuni fatti di morfologia glaciale nel locarnese e della loro interpretazione. Boll. Soc. tic. d. scienze nat. XVI, 1921.
10. Flückiger O., Die Schweiz aus der Vogelschau. Zürich, 1924.
11. Flückiger O., Pässe und Grenzen. Mitt. Geogr. Ethn. Ges. Zürich, XXVII/XXVIII, 1928.
12. Geographisches Lexikon der Schweiz.
13. Gumprecht O., Die Aufschüttungsebene von Bellinzona. Mitt. Ges. f. Erdkunde, Leipzig, 1914.
14. Hardmeyer J., Locarno und seine Täler. Neu bearbeitet von H. Aellen und A. Saager. 6. A. Zürich (Führer).
15. Hardmeyer J., Lugano und Umgebung. Neu bearbeitet von E. Platzhoff-Lejeune. 6 A. Zürich (Führer).
16. Hassinger H., Basel. Festschr. 22. Deutschen Geographentag. Breslau, 1927.
17. Heim A., Bergsturz und Menschenleben. Vierteljahrsschr. Naturf. Ges. Zürich, 1932.
18. Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz.
19. Leucht, Landvogt, Beschreibung der ehnetbürgisch schweizerischen Vogtey Luggarus. Anno 1767.
20. Lütolf A., Die Regesten und Urkunden des Familienarchivs der Rusconi in Luzern mit geschichtlicher Erörterung. Der Geschichtsfreund, XXXIII, 1878.
21. Meyer K., Blenio und Leventina von Barbarossa bis Heinrich VII. Luzern, 1911.
22. Platzhoff-Lejeune E., Bellinzona und seine Täler. Zürich (Führer).
23. Pometta E., Le origini storiche di Bellinzona. Bellinzona.
24. Ponten J., Die luganesische Landschaft. Berlin und Leipzig, 1926.

25. Saager A., Neuer Führer von Lugano. Lugano, 1923.
26. Schulte A., Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien mit Ausschluss von Venedig. Leipzig, 1900
27. Stähelin F., Die Schweiz in römischer Zeit. Basel, 1927.
28. Tatarinoff E., Die Nekropole von Gudo (Tessin). Anz. schweiz. Altertumskunde, N. F. VIII, 1912.
29. Ulrich R., Die Gräberfelder in der Umgebung von Bellinzona. II. 1914.
30. Vosseler P., Der Aargauer Jura. Mitt. Geogr.-Ethn. Ges. Basel II. 1928.

Karten.

- I. Comune di Bellinzona. Piano corografico 1 : 5000. Servizio topografico federale, Berna 1928.
- II. Gemeindeplan von Locarno 1 : 5000 1919.
- III. Piano corografico concernente il territorio dei comuni di Lugano, Paradiso, Sorengo, Massagno e Savosa. 1 : 5000. 1933. Misurazione catastale svizzera. Uff. cant. del Reg. Fond. Bellinzona.
- IV. Siegfriedatlas 1 : 50 000. Ueberdruck Monte Ceneri.
- V. Siegfriedatlas 1 : 50 000. Ueberdruck Lugano e dintorni.
- VI. Siegfriedatlas 1 : 25 000. Blatt 541 Lugano.
- VII. Strassenpläne von Locarno und Lugano.

Neue Arbeiten aus dem Gebiet der schweizerischen Landeskunde.

Von Paul Vosseler.

Es ist wertvoll, sich von Zeit zu Zeit Rechenschaft zu geben über die Fortschritte, welche in der wissenschaftlichen Erforschung unseres Landes gemacht werden. Denn gerade in der letzten Zeit sind eine ganze Reihe geographischer Arbeiten erschienen, meist als Dissertationen, die von der regen Tätigkeit an unsern Universitäten Kenntnis geben. Diese meist umfangreichen Arbeiten befassen sich mit Teilstücken unseres Landes, mit seiner Morphologie, wie die Berner Dissertationen von Kiener und Gygax, die Basler von Annaheim, die Zürcher von Hess. Andere Arbeiten sind der Geographie des Menschen und seiner Tätigkeit gewidmet. So untersucht Winkler (Zürich) die Veränderungen des Landschaftsbildes des Glatttales, seit einer urkundlich gut erfassbaren Zeit; Brunner (Winterthur) betrachtet die Eisenbahnen der Alpen, als geographische Gestalter. Besonders wertvoll sind eingehende Untersuchungen von ganzen Landschaften, wie sie uns Leuenberger (Bern), Boettcher (Basel) und Müller (Zürich) geschenkt haben, oder von den komplizierten Siedlungsgebilden der Städte (Meylan).