

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 72 (1954)  
**Heft:** 33

**Artikel:** Stazioni della funivia Locarno/Orselina-Cardada  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-61234>

### **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:** 01.04.2025

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



Fig. 1. Stazione a valle, vista da sudovest, con la strada principale

interesse turistico e di comunicazione locale. La linea della funivia ha 2000 m di lunghezza, 950 m di dislivello, 6 cavalletti intermedi<sup>1)</sup>. Il tempo del percorso è di 9 minuti. Le vetture sono due, con moto a va e vieni: ognuna può trasportare un massimo di 25 persone, oppure un massimo di 1500 kg di merce, la quale viene caricata su una piattaforma appesa sotto il vagoncino. Accesso al vagoncino e carico delle merci avvengono perciò a livelli diversi.

*Situazione.* La stazione a valle è posta di fianco alla stazione d'arrivo della funicolare, al lato nord della strada Orselina-Monti, in vista della Madonna del Sasso, al limite superiore di una zona d'abitazione periferica, fra case sparse, ville e alberghi, a quota 380 m. Il terreno era molto accidentato, con una parete rocciosa di 5 m d'altezza lungo la strada.

*Tema.* Posizione, livelli e misure dei piani di partenza e dei vani necessari per gli impianti furono date dai tecnici della von Roll, ditta fornitrice delle parti meccaniche. Il marciapiede di partenza, a causa della forte pendenza della roccia all'inizio del tracciato, non si poté fissare a meno di 12 m sopra il livello della strada.

Si richiedevano dunque: i mezzi di salita e di discesa fra la strada e l'accesso alle vetture, il marciapiede di partenza, il piano intermedio di carico della merce, con via d'accesso, i locali per gli impiegati, la direzione.

Il progetto comprende:

- 1) una torre centrale che contiene le macchine e i contrappesi. Essa, all'ultimo piano, porta il marciapiede di partenza verso nord e i locali predetti verso sud,
- 2) un portico di accesso al piano della strada, un ascensore e una terrazza superiore d'entrata, verso est («seconda tappa», B nella fig. 4),
- 3) una scala d'uscita, al lato ovest.

Di queste tre parti sono state eseguite finora la prima (ad eccezione dei locali a sud, dei quali esiste solo la struttura) e la terza. La scala d'uscita serve attualmente anche all'entrata del pubblico. Il lato est della torre è rimasto nudo. Gli architetti sperano di poter completare un giorno questo loro frammento.

1) SBZ 1953, Nr. 25, pag. 359.

## Stazioni della funivia Locarno/Orselina-Cardada

Architetti Peppo Brivio e René Pedrazzini, Locarno

Stazione a valle

DK 725.31:625.92

La funivia Locarno/Orselina-Cardada è il prolungamento della funicolare Locarno-Madonna del Sasso, e con essa congiunge la città con il soprastante monte Brè: percorso di

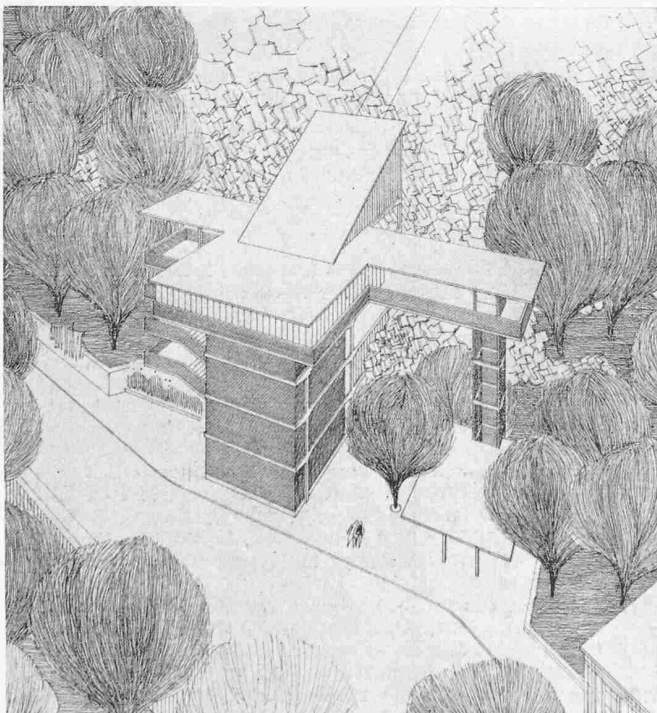


Fig. 2. Progetto completo. La parte a destra non è ancora eseguita (B nella fig. 4)

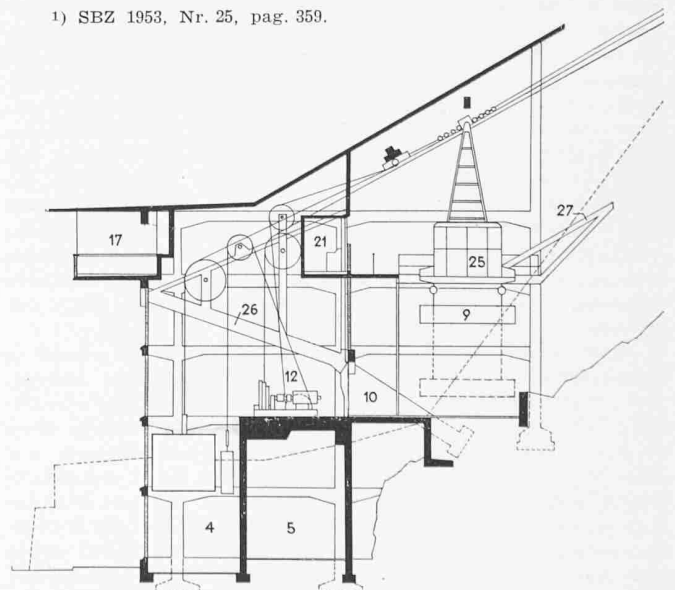


Fig. 3. Sezione, scala 1:300. Leggenda vedi fig. 4

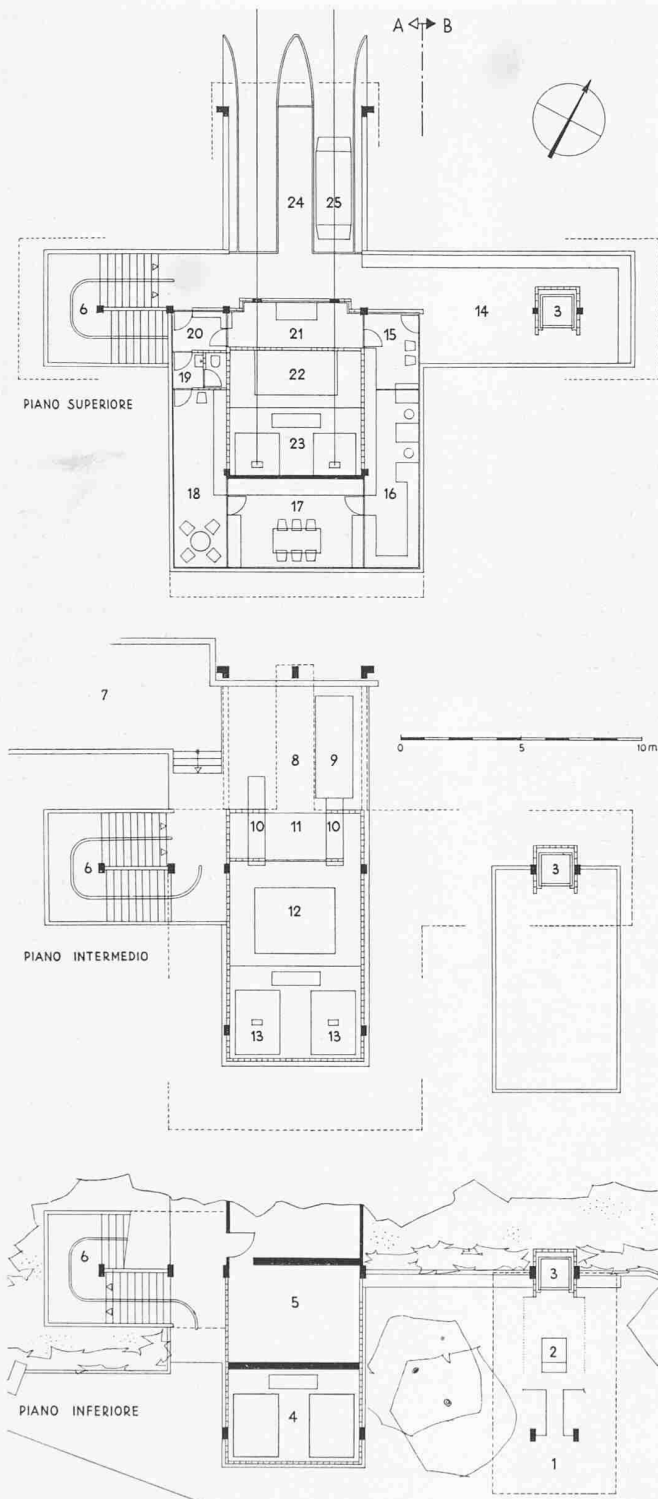


Fig. 4. Stazione a valle, piante scala 1:300

- |                                      |                            |
|--------------------------------------|----------------------------|
| 1 Entrata                            | 17 Direzione               |
| 2 Cassa                              | 18 Locale degli impiegati  |
| 3 Ascensore                          | 19 Gabinetto               |
| 4 Fossa dei contrappesi              | 20 Entrata degli impiegati |
| 5 Magazzino                          | 21 Guida                   |
| 6 Scala d'uscita                     | 22 Vano delle macchine     |
| 7 Strada per consegna di merce       | 23 Vano dei contrappesi    |
| 8 Piano di carico                    | 24 Pensilina di partenza   |
| 9 Piattaforma per trasporto di merce | 25 Vagoncino               |
| 10 Contraforti                       | 26 Telai metallici         |
| 11 Ripostiglio                       | 27 Guide d'entrata         |
| 12 Locale delle macchine             | A Prima tappa              |
| 13 Contrappesi                       | B Seconda tappa            |
| 14 Terrazza d'attesa                 |                            |
| 15 Anticamera                        |                            |
| 16 Ufficio                           |                            |

Fig. 6 (a destra). La scala vista di sopra

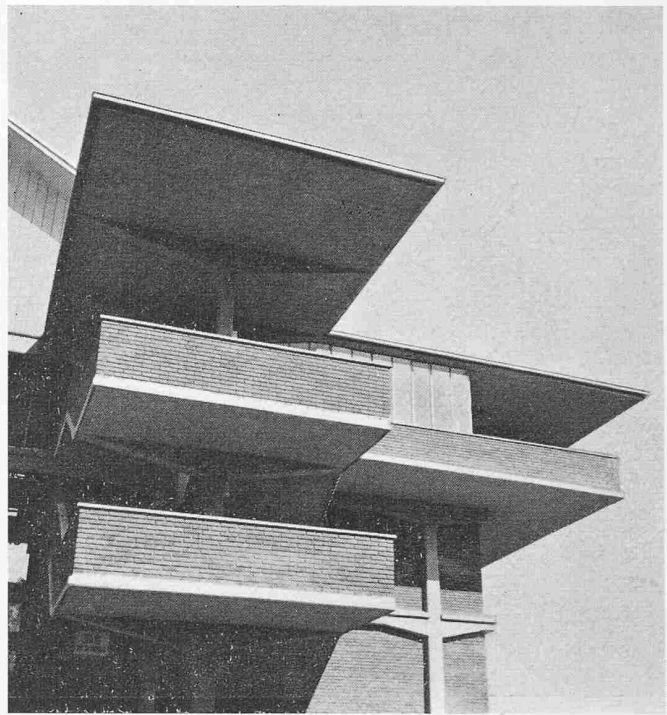


Fig. 5. Scala e torre, vista da ovest

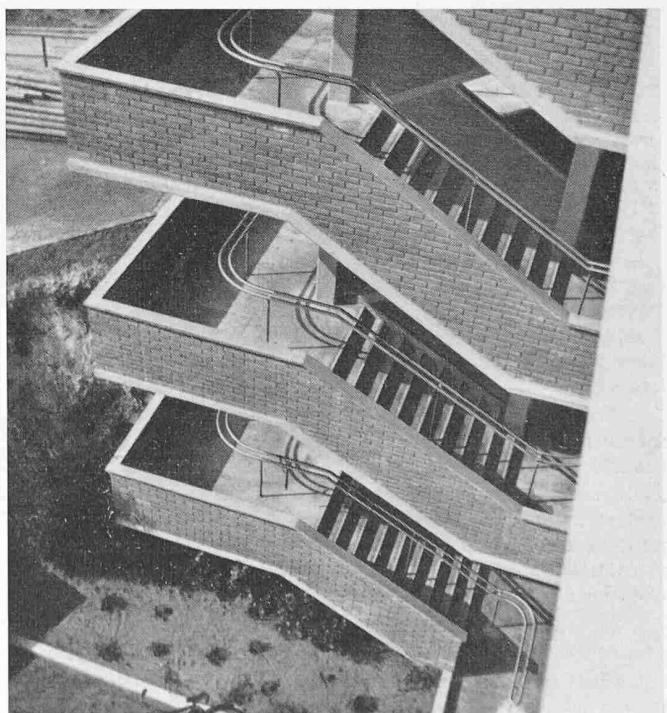
I calcoli statici sono stati eseguiti dall'ingegnere *Alessandro Rima*, Locarno-Muralto.

*Costruzione.* Scavi 3300 m<sup>3</sup> di roccia. Fondazioni, ancoraggi e struttura: cemento armato. Muratura: mattoni rossi a facciavista. Copertura: aluman. Pavimenti: cemento e piastrelle. Serramenti: ferri a profili semplici. — Progetto ed esecuzione 1951—1952.

**Stazione a monte**

*Situazione.* La stazione superiore è situata sulla cresta del monte Brè, a 1330 m d'altezza, in zona montana di boschi e pascoli. Il terreno è in forte discesa verso sud, in direzione di Locarno, pianeggiante per breve tratto a nord, verso la Vallemaggia e le Centovalli.

*Tema.* Gli architetti furono incaricati di allestire un progetto per la stazione e per un ristorante adiacente. Nella stazione erano richiesti: il marciapiede di partenza, il piano di



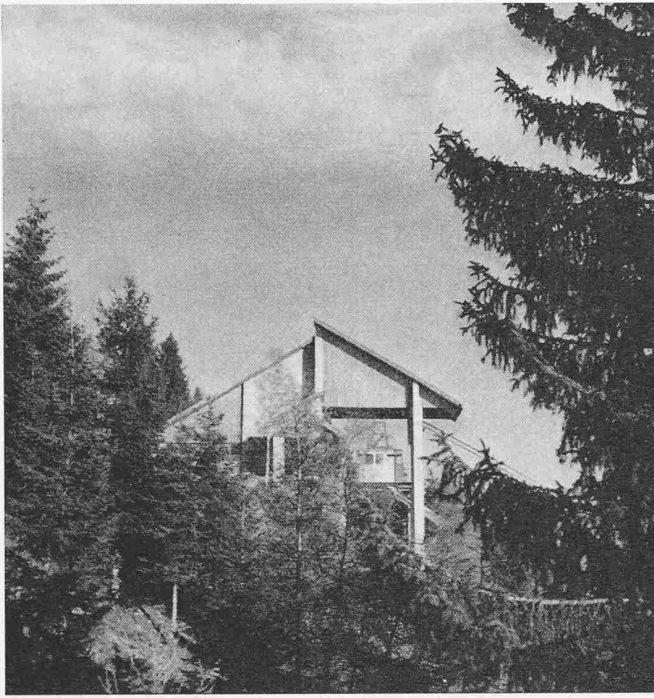


Fig. 7. Stazione a monte

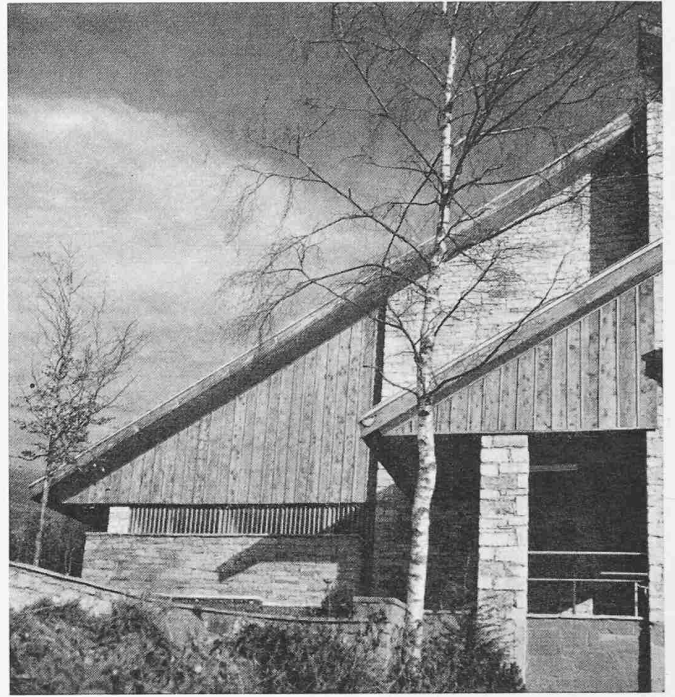


Fig. 8. Vista da ovest

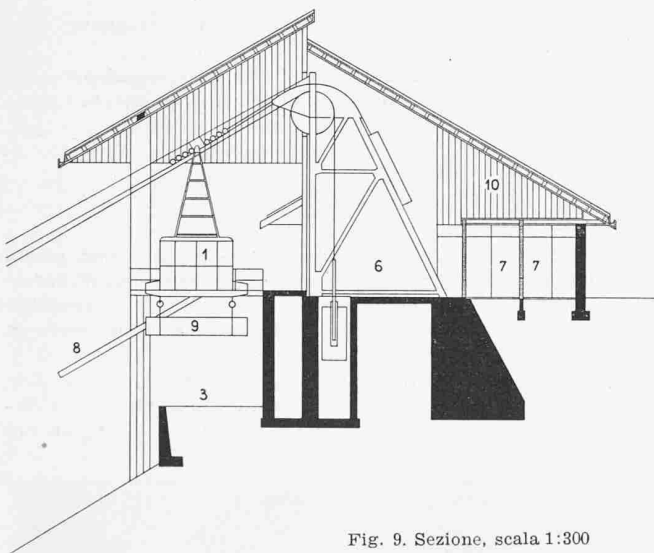


Fig. 9. Sezione, scala 1:300

- 1 Vagoncino
- 2 Pensilina
- 3 Piano inferiore di carico
- 4 Portico d'entrata
- 5 Locale degli impiegati

- 6 Locale delle macchine
- 7 Gabinetti
- 8 Guide
- 9 Piattaforma per trasporto di merce
- 10 Ripostiglio

carico della merce, il vano per gli impianti, ai livelli e con le misure date dai tecnici della Von Roll; e inoltre un portico d'entrata, un locale per gli impiegati e i gabinetti per il pubblico. Il ristorante doveva contenere una sala di 150 m<sup>2</sup>, con i servizi necessari.

*Progetto.* Il primo progetto, che prevedeva il collegamento dei due edifici per mezzo di un portico, fu respinto. Si dovette preparare un secondo progetto, il ristorante fu eseguito senza corrispondenza ai piani, gli architetti furono costretti ad abbandonare il lavoro, e controllarono fino al compimento solo il cantiere della stazione. Anche la stazione d'arrivo ha quindi carattere frammentario, e questo è frammento che non si potrà più completare.

I calcoli statici sono stati eseguiti dall'ingegnere *Alessandro Rima*, Locarno-Muralto.

*Costruzione.* Fondazioni, ancoraggi e pilastri a sud: cemento armato. Muratura: granito del posto a facciavista. Car-

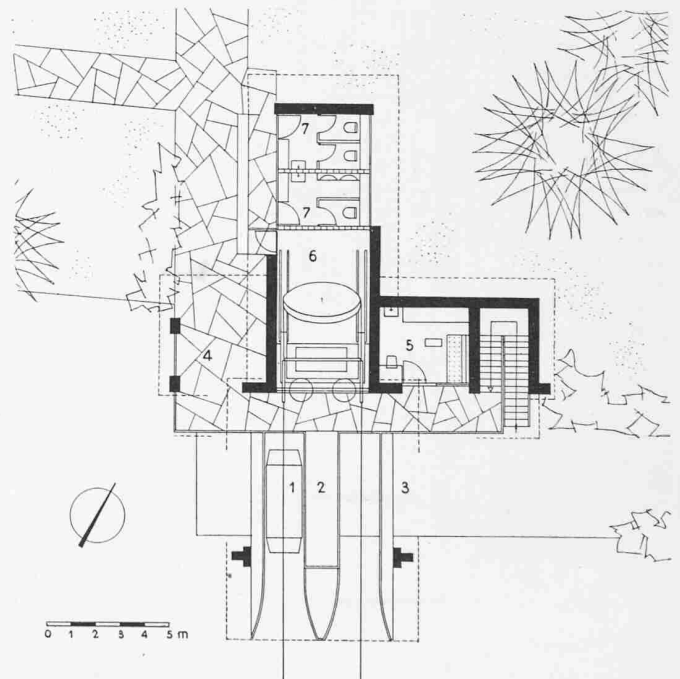


Fig. 10. Stazione a monte, pianta 1:300

penteria: abete e larice. Copertura: lastre piane di eternit. Serramenti: larice. Pavimenti: granito, larice, piastrelle. — Progetto ed esecuzione 1951—1952.

## Ein unterirdisches Grundwasserkraftwerk

in Aarau Von Dr. E. Baldinger, Baden

DK 621.29

Bis vor drei Jahrzehnten kannte die abenteuerlustige Aarauer Jugend im zentralen Stadtgebiet zwischen der heutigen katholischen Kirche, der Hauptpost, dem Bahnhof und bis zum Areal der Kantonsschule hin ein unterirdisches System weitverzweigter Stollen als idealen Spielplatz, der dann nach einem Unfall zum Leidwesen der jugendlichen Forscher polizeilich gesperrt wurde. In höchst unwillkommener Weise hatten sich die Gänge beim Bau der Kaserne, der Hauptpost und des Bahnhofes bemerkbar gemacht. Beim Bahnhofbau

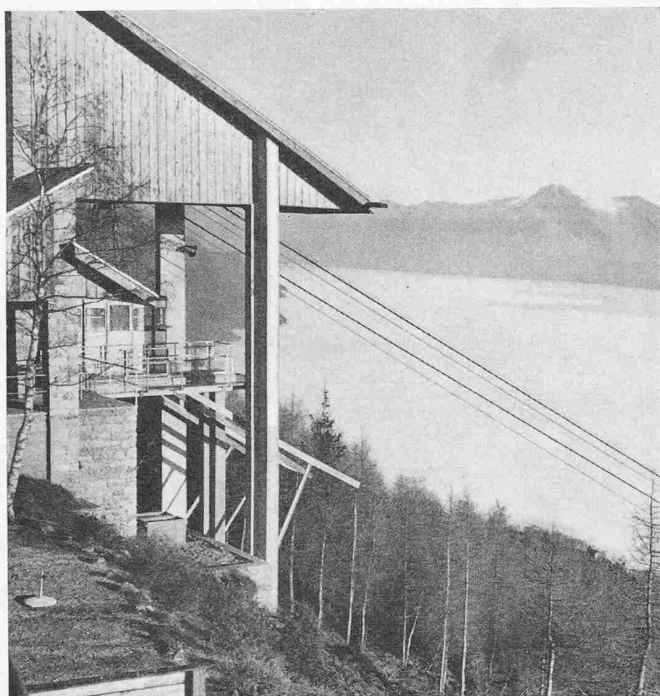


Fig. 11. Mare di nebbia



Fig. 12. Vista da nord-ovest

zeigte sich an der nordöstlichen Ecke eine Geländesenkung, die den damaligen Bahnmeister zu genauer Untersuchung und Aufzeichnung dieser sogenannten Meyerschen Stollen veranlasste, die nichts anderes sind als die Ruinen eines alten Grundwasserkraftwerkes.

Das Gebäude der heutigen kantonalen Motorfahrzeugkontrolle, das einstige Kantonsschülerhaus, war 1791 durch J. R. Meyer als Seidenbandweberei erstellt worden. Um das südlich des Areals reichlich fliessende Grundwasser als Triebkraft zu nutzen, liess der Erbtutor unter erheblichen Kosten im geheimen nach allen Richtungen Saugstollen vortreiben, die zur Schaffung einer Kraftreserve nachts und über die Feiertage gestaut wurden. Das nach starkem Regen und über die Sonntage angesammelte Wasser überflutete aber die Keller umliegender Häuser und in der Folge führte eine durch die Geschädigten «an den Burgermeister und Rat des Kantons Aargau» gerichtete Beschwerde zur Untersuchung und aktenmässigen Feststellung der Stollen.

J. R. Meyer musste sich beim Verkauf des «Geiss» genannten Gutes im Jahre 1810 verpflichten, für den Abfluss des Wassers im Keller besorgt zu sein; ein in 14 Schuh Tiefe erstellter Abzugsgraben hielt den 9 Schuh tiefen Keller trocken. Als aber der Käufer auf 13 Schuh Tiefe einen neuen Weinkeller anlegte, stieg das Wasser darin bis 10 Zoll über den Boden, worauf der Eigentümer der Fabrik durch schiedsgerichtlichen Spruch verpflichtet wurde, die Schwellen seiner Wasserwerke soweit herabzusetzen, dass das Wasser höchstens bis 11 Schuh (3,3 m) unter die Erdoberfläche ansteigen könne. Fünf Jahre lang blieben in der Folge die Ueberschwemmungen aus, 1817 aber stieg das Grundwasser wieder bis auf 50 cm über den Kellerboden und es kam eine neue, geharnischte Beschwerde an die Behörden, weil der Fabrikant unbekümmert um den Schiedsspruch «seit vollen

sechs Jahren unausgesetzt bald durch diese, bald durch jene Arbeiter an seinen unterirdischen Wasserwerken arbeiten lässt, so dass diese Arbeiter selbst nicht imstande wären, über die innere Einrichtung genaue Auskunft zu erteilen. Ueberhaupt sind unterirdische Stollen, Gewölbe und Gänge, die sich in alle Gegenden ausbreiten und beinahe Keller unterminieren, seine Liebessache. Hier wurden Gänge und Stollen etabliert und dann wieder an irgend einem Ende zu unbekanntem Zweck vermauert; dort werden kleine Oeffnungen, verdeckte Hähnen oder Schalten angebracht, die niemand kennt als er, um entweder das Wasser zu schwellen oder ihm eine beliebige DIRECTION zu geben oder Gott weiss zu welchem Zweck». J. R. Meyer ordnete Bau und Betrieb der Stollen persönlich an, empfahl den Arbeitern strenge Verschwiegenheit und gewährte niemandem Zutritt zu seinem unterirdischen Wasserwerk, das auch nicht konzessioniert war.

Verschiedene Gründe verzögerten die Angelegenheit, bis 1819 Regierungsrat Scheurer und Oberforst- und Berginspektor Zschokke einen Augenschein vornahmen, der ergab, dass in einer beträchtlichen Tiefe ein Wasserrad von 32 Schuh (9,6 m!) Durchmesser angebracht war, das vermittelst me-

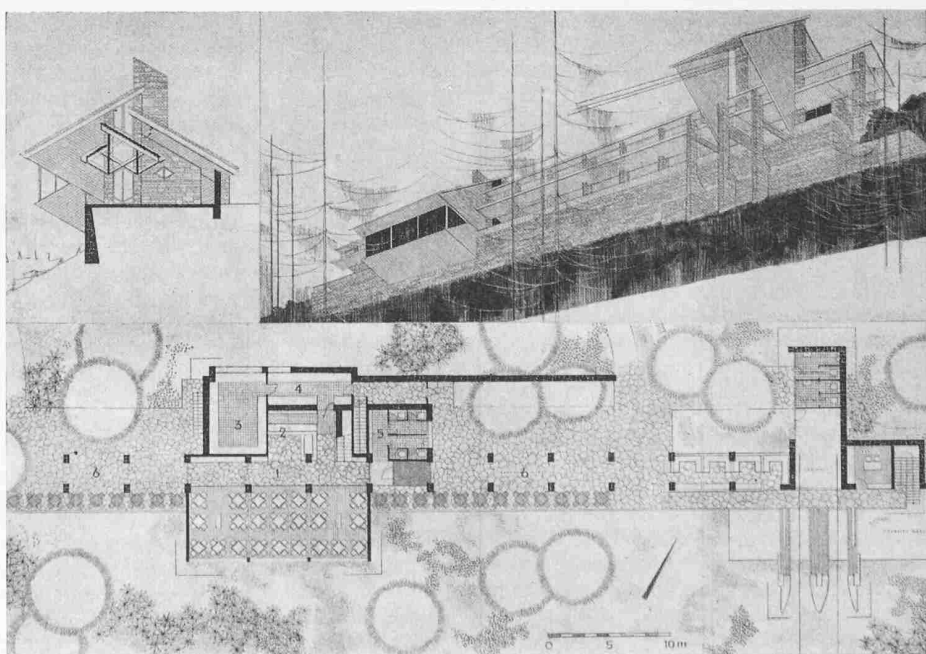


Fig. 13. Primo progetto, facciata est del ristorante e pianta 1:600, prospettiva

- |              |            |
|--------------|------------|
| 1 Ristorante | 4 Office   |
| 2 Bar        | 5 WC       |
| 3 Cucine     | 6 Terrazza |