



1

DER HISTORISCHE VERKEHRSWEG DES MONTECENERINO

Die «Strada del Montecenerino», im Volksmund «Strada romana» (Römer Strasse), verbindet Quartino mit dem Monte Ceneri. Ursprünglich war sie wohl als Alternative zu der bereits im 14. Jh. erwähnten «Strada francesca» vorgesehen, die mit grosser Wahrscheinlichkeit bei der ehemaligen, heute verschwundenen Kirche San Giorgio in der Nähe des heutigen Friedhofs Quartino vorbeiführte. Die Bedeutung der Montecenerino-Strasse wuchs mit dem Einsturz der Torretta Brücke im Jahr 1515 (Buzza di Biasca), als der Hafen von Magadino zu einem wichtigen Umschlagplatz im Handel mit Mailand wurde. Weitere Angaben zur Strasse gehen auf 1563 zurück, als Guglielmo Petrocchi aus Rivera mit ihrer Instandsetzung beauftragt wird. Er korrigierte auch teilweise ihren Verlauf, um ihn flüssiger zu gestalten. An der Wende vom 18. zum 19. Jh. wurde der Weg von Francesco und Giuseppe Barchetta nochmals saniert und umgebaut, um ihn für Wagen leichter befahrbar zu machen. Im 19. Jh. wurde die Montecenerino-Strasse oft erwähnt. Dokumentiert sind unter anderem verschiedene Umbau- und Unterhaltsarbeiten (1826, 1828, 1834-6) und 1883 führte Fulgenzio Albertoni umfangreiche Reparaturarbeiten durch. Das heutige Erscheinungsbild des Bauwerks



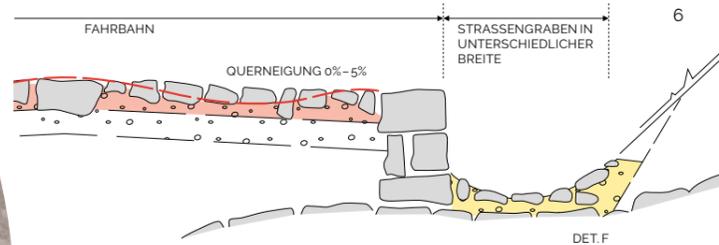
4



5

Abbildungen

- 1 Karte aus dem 19. Jh. – Archiv der Gemeinde Gambarogno
- 2 Alter Grenzstein, der noch immer die Grenze zwischen den Gemeinden Gambarogno und Monteceneri sowie zwischen dem Sopra- und Sottoceneri markiert
- 3 Arbeitsphase in der Zone La Pioda – Oktober 2015: Zu erkennen ist der typische felsige Untergrund – Bild N. Käsermann
- 4 Vor den Restaurierungsarbeiten – Bild B. Vanoni (FSP)
- 5 Während den Restaurierungsarbeiten – Bild A. Pirrami



6

DAS PROJEKT

Aufgrund der Bedeutung des historischen Weges und seiner bautechnischen Besonderheiten war im Projekt von Anfang an nicht nur der Erhalt des bestehenden Verlaufs, sondern auch der Erhalt und die Instandsetzung aller ursprünglichen Bauelemente mit traditionellen Materialien und handwerklichen Baumethoden vorgesehen. Während der Ausführung der Arbeiten wurden Baumaschinen und -fahrzeuge eingesetzt, die man heute auf vielen Baustellen findet, allerdings mit einem maximalen Gewicht von 2,5 Tonnen, um Schäden und Erosion an der Pflasterung zu vermeiden. Die Restaurierungsarbeiten sahen vor, die Breite der Fahrbahn, die verschiedenen Begrenzungen sowie die Typologie des Strassenunterbaus zu erhalten und das Wasserentsorgungs- und ableitungssystem mit den Unterquerungen instandzusetzen. Vor allem diese Problematik wurde vom Projektleiter ernst genommen, da die Zone wegen der ständigen Präsenz von Quell- und Oberflächenwasser, das bei starken Regenfällen bisweilen zerstörerische Wirkung zeigt, besonders stark der Erosion ausgesetzt ist. Im unteren Teil des Verlaufes, auf dem Gebiet von Gambarogno, zeichnet sich die Strasse durch eine bergseitige Überhöhung wegen eines tiefen Wasserabflusskanals aus. Die Gesamtlänge der Strasse beträgt 2218 m. Der restaurierte historische Teil (IVS TI 222.0.1) ist 1392 m lang und durchschnittlich 4,27 m breit. Das Gefälle beträgt im Mittel 10% und maximal 17%.

Legende Detailzeichnung

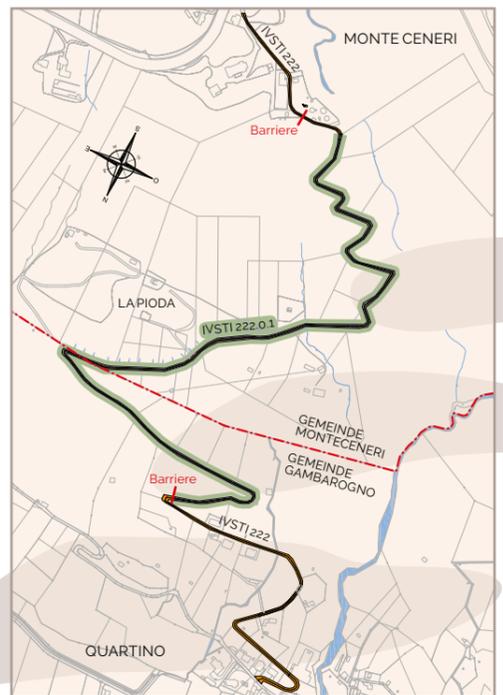
- Erneuerung Strassengraben und Verbindung mit der Böschungsmauer
- Erneuerung der Pflasterung mit vorhandenem Material, das auf ein neues Schotterbett verlegt wird



7



8



9

- 6 Detail F – Unterseite der Strasse: Der Wasserabflusskanal hat die typische Überhöhung der Strasse zur Folge – A. Pirrami
- 7 Der tiefe bergseitige Abflusskanal und die überhöhte Strasse – Bild C. Bordoli
- 8 Eine Unterquerung aus Stein in vollständig ungebundener Bauweise – Bild N. Käsermann (FSP)
- 9 Situationsplan des Strassenverlaufs – A. Pirrami

PROBLEME UND LÖSUNGEN

Wichtigste Probleme, die vom Projektleiter zu bewältigen waren:

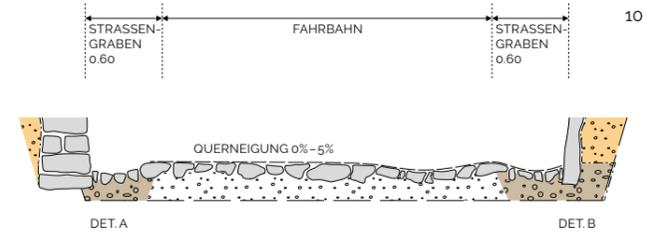
- Das Eindringen von Quell- und Oberflächenwasser als Folge der charakteristischen Präsenz von freiliegendem Fels, gelegentlich verstärkt durch heftige Gewitter, hat vor allem im oberen Teil zur Auswaschung ganzer Strassenteile geführt. Die bestehenden, zur fachgerechten Ableitung des Wassers errichteten Abflusskanäle und Unterquerungen waren als Folge des mangelnden Unterhalts verstopft und erfüllten ihren Zweck nicht mehr.
- Der Fels, der sich im oberen Teil an gewissen Stellen direkt unter der Pflasterung befindet oder sogar frei liegt, ermöglicht keine solide Verankerung.
- Der private Fahrverkehr und eine Zeit lang auch mit militärischen Fahrzeugen sowie die oben stehenden Gründe haben den Verfall eines Teils der Strasse beschleunigt.

Es wurden folgende Lösungen gewählt:

- Zunächst wurde sämtlicher Schutt entfernt, der die Abflüsse verstopfte, und alle ursprünglichen Elemente wurden instandgestellt, um den Wasserabfluss zu gewährleisten: Unterquerungen und Seitenkanäle.
- An den heikelsten Stellen, vor allem in den Kurven im oberen Teil des Weges, wurde ein dränierender und festiger Zementunterbau (Sickerbeton) gewählt und darauf die Pflastersteine ungebunden verlegt. Sickerbeton wurde allerdings nur sehr beschränkt eingesetzt.

Legende Detailzeichnung

- Unterbau aus Sickerbeton
- Aufschüttung mit Kies und Schotter



10



11



14



12



13



15

- 10 Detail A – B: Man beachte die Verwendung von dränierendem Sickerbeton im Unterbau der Seitenkanäle – A. Pirrami
- 11 Errichtung der Unterquerung mit eingespannten Steinen, damit das Wasser in den Abflusskanal ablaufen kann – Bild C. Bordoli
- 12 Unter der Pflasterung freiliegender Fels in einer Kurve im oberen Teil der Strecke vor der Restaurierung – Bild B. Vanoni (FSP)
- 13 Muster von Sickerbeton, der im heikelsten Teil der Strecke verwendet wurde – Bild B. Vanoni (FSP)
- 14 Unterquerung eines Baches – Bild N. Käsermann (FSP)
- 15 Typisch freiliegender Fels und Seitenkanal entlang der Strasse in der Ortschaft La Pioda – Bild C. Bordoli

BAUHERRSCHAFT, GELDGEBER UND MITARBEITENDE

Im Jahr 2012 beschlossen die Gemeinden Gambarogno und Monteceneri die Planung und Durchführung des historisch-konservierenden Restaurierungsprojekts für das Bauwerk. Dank den wichtigen Beiträgen folgender Stellen und Stiftungen erscheint die Strasse nun als prächtiges geschichtliches Zeugnis zur Verfügung des Besuchers: Bundesamt für Strassen (ASTRA), Fonds Landschaft Schweiz, Stiftung Landschaftsschutz Schweiz mit dem Lotteriefonds des Kantons Zürich, Kanton Tessin – Dipartimento del territorio, Pro Patria, Organizzazione turistica Lago Maggiore e Valli, Fondazione Turismo Lago Maggiore. Mitgewirkt haben zudem: PC Locarnese, Antenna Gambarogno - ERS Locarnese e Vallemaggia, Planungsbüros der Gemeinden Gambarogno und Monteceneri. Projektleiter und Bauleiter: Ing. Angelo Pirrami, Quartino.

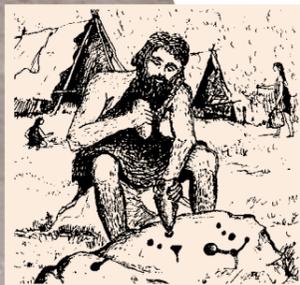
SCHALENSTEIN AN DER MONTECENERINO-STRASSE

Garantie für eine gute Reise

Dieser Schalenstein (auch Opferstein genannt) ist ein typisches Beispiel für Vertiefungen in Stein, wie sie im Alpen- und Voralpengebiet oft anzutreffen sind. Diese faszinierenden und geheimnisvollen Ausbuchtungen, vor allem in Form von Schälchen oder Kreuzen, haben vermutlich eine weissagende oder mystische Bedeutung und die Sachverständigen tendieren dazu, sie als Objekte oder Orte alter vorchristlicher Riten zu betrachten. Im 19. Jh. waren die Archäologen überzeugt, dass die grossen Schalensteine in Wirklichkeit Reste von Druiden-Altären waren, auf denen Opfer dargebracht wurden. Kein Experte hat jedoch genaue Antworten auf dieses Mysterium, obwohl die Kreuze in einigen Fällen Grenzlinien zwischen Gemeinden oder Aristokratien darstellen. Auch ihr Alter ist nicht einfach zu bestimmen. Denkbar sind einige Jahrhunderte bis zu mehreren tausend Jahren. Die Steine befinden sich in der Regel an Orten von besonderer landschaftlicher Bedeutung: Aussichtspunkte, Furten, Anhöhen, Hochflächen und Strassenkreuzungen. Oft sind sie in besonders auffällige Findlinge gearbeitet. Schalensteine in der italienischen Schweiz werden seit Ende des 19. Jh. studiert, besonders intensiv und eingehend jedoch vor allem in den letzten Jahrzehnten, als zahlreiche Exemplare entdeckt wurden. Dieser Stein hatte vermutlich die Bedeutung eines Glückbringers, der den Reisenden auf der Verbindungsstrasse zwischen dem Sotto- und Sopraceneri über den Monte Ceneri eine gute Reise gewährleisten sollte. Im Gambarogno hat man in Gerra, Indemini und Magadino noch weitere



17



16



18

Schalensteine gefunden, während auf Gebiet der Gemeinde Monteceneri in Bironico, Camignolo, Medeglia, Rivera und Sigirino verschiedene Steine inventarisiert wurden.

- 16 Einschlagen von Symbolen – *Archeologia rupestre nella Svizzera italiana* – F. Binda – Armando Dadò editore
- 17 Einband des Buches *Il mistero delle incisioni* – F. Binda Armando Dadò editore
- 18 Detail der Vertiefungen im Schalenstein – Bild F. Binda

Informationen aus
Le incisioni rupestri nella Svizzera di lingua italiana,
Franco Binda, in: Bollettino dell'Associazione archeologica ticinese – 2002
Menhir-ticino.webs.com

AUFWERTUNG DER ERHALTENS- WERTEN KASTANIENBÄUME

Entlang der Montecenerino-Strasse befinden sich – fast vollständig von Wald umgeben – einige Gruppen von jahrelang vernachlässigten Kastanienbäumen. Die beiden Gemeinden haben beschlossen, die erhaltenswertesten Gruppen von Kastanienbäume aufzuwerten und die Strasse durch die Entfernung von Bäumen und Zweigen, die für die Benutzer der Strasse eine Gefahr darstellen können, zu sichern. Dank den vom Forstbezirk geplanten und koordinierten Arbeiten kommen die Restaurierungsarbeiten an der Strasse noch besser zur Geltung, denn so wird auch der angrenzende Waldteil, der mit der Erhaltung des Kastanienwaldes von Pioda bereits 2009 eine Aufwertung erfuhr, in das Gesamterscheinungsbild einbezogen.



19

- 19 In die Strasse hineinragende, dicke verdorrte Äste eines alten Kastanienbaums – Bild P. Bomio
- 20 Der Unterhalt umfasst die Instandsetzung der Pflasterung, die Reinigung der Unterquerungen und Kanäle, das Zurückschneiden der Vegetation und die Reinigung der freiliegenden Felsen – Bild C. Bordoli



20

UNTERHALT

Die Strasse wurde mit traditionellen Techniken und Materialien restauriert und unterliegt der Erosion durch Unwetter, die äusserst heftig sein können, und der Abnutzung durch die Benutzer, unter anderem Biker und Unterhaltsfahrzeuge. Ausserdem wächst die Vegetation Jahr für Jahr nach, dringt vor und tendiert dazu, das bei den Bauarbeiten verlorene Terrain zurückzugewinnen. Um die Strasse vollständig zu erhalten, haben die beiden Gemeinden beschlossen, sie laufend zu unterhalten. Dies erfolgt in Absprache mit den Institutionen, die sich um den Unterhalt der Wanderwege kümmern, denn der Weg ist Teil des kantonalen Fussgänger- und Wanderwegnetzes. Die Zufahrt für Fahrzeuge ist beidseitig mit Barrieren gesperrt. Die Durchfahrt ist nur mit Unterhaltsfahrzeugen und für die wenigen Bewohner der Zone im unteren Teil des Weges gestattet.