

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103/104 (1934)
Heft: 7

Artikel: Die Besiedlung der Pontinischen Sümpfe und die dortigen städtischen Neugründungen
Autor: Wittmer-Ferri, H.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-83257>

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: 22.02.2026

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

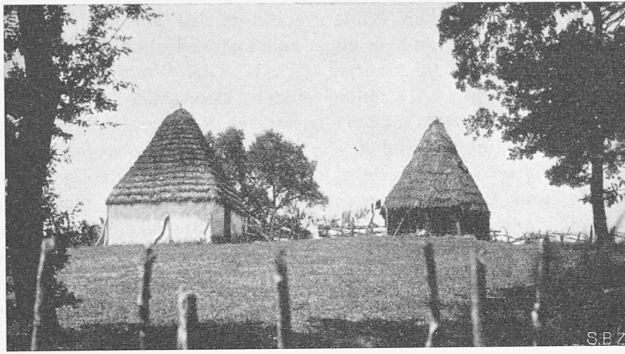


Abb. 1. „Lestre“, Behausungen der frühern Köhler; aus Erde und Stroh.

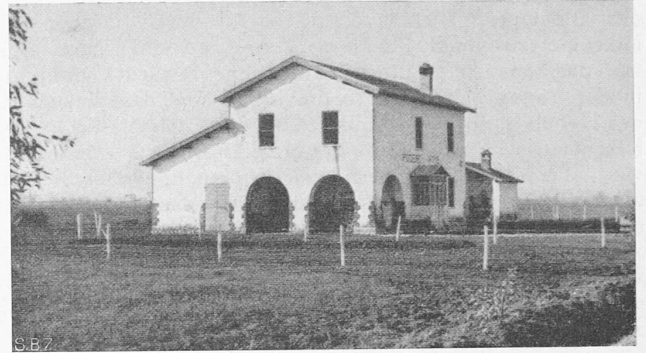


Abb. 4. Typenhaus eines heutigen landwirtschaftlichen Gutshofes.

Die Besiedelung der Pontinischen Sümpfe und die dortigen städtischen Neugründungen.

Von Dipl. Arch. H. WITMER-FERRI, Lugano.

Das Studium der Entstehung der Pontinischen Sümpfe und der verschiedensten Meliorationsversuche hat viel zum Erfolg der heutigen Arbeitsleitung beigetragen. Einige Daten mögen daher die Wandlungen dieses Gebietes kurz wiedergeben.

Zur Zeit der Volsker war die ganze, etwa 800 km² grosse Region überaus stark besiedelt und bebaut. Ueberreste von Städten aus jener beinahe sagenhaften Zeit hat man da und dort gefunden, ebenso solche der meisterhaft angelegten Entwässerungsanlagen, die aus unterirdischen Galerien bestanden und teilweise die Grundwasserströme benutzten. Vor ihrem Verfall war ja diese Gegend die so viel genannte Kornkammer Roms. — Mit dem Aufkommen von Rom und der langsamen Vernichtung der Volsker wurden die alten Anlagen nicht mehr bedient und zerfielen. Die Aenderung vom Klein- zum Grossgrundbesitz, d. h. das Nachlassen des persönlichen Interesses des Kleinbauern an seinem Boden und den Werken leistete der Sumpfbildung weiteren Vorschub und das gleichzeitige Auftreten der Malaria vertrieb die Bevölkerung immer mehr.

Natürlich begannen auch die Abwehrmassnahmen gegen die Sümpfe; Kanalprojekte aller Art tauchten auf, aber die auswärtige Politik Roms verbrauchte die ganzen Kräfte. Mit dem Zerfall des Weltreiches, den Einfällen und Wirren, der Interesselosigkeit zerfiel die Kultur ganz und die Sümpfe waren sich selbst überlassen. Nachdem Theodorich noch einen vergeblichen Versuch unternommen hatte, blieb das Gebiet bis ins 16. Jahrhundert vergessen und erst die Päpste erreichten in den folgenden Jahrhunderten eine gewisse Eindämmung der Sümpfe. Es wurden unter ihrer Leitung verschiedene Kanäle erstellt,

die dann aber wiederum der Natur zum Opfer fielen, weil die nötige Bevölkerung für den Unterhalt fehlte, weil der Bauer nicht angesiedelt wurde, weil das ganze Gebiet nicht auf einmal in Angriff genommen wurde und deshalb die Malaria immer wieder ihre verheerende Wirkung ausüben konnte.

Um einen Erfolg zu erzwingen, musste das Land in einem Minimum an Zeit trocken gelegt werden, um die Malaria auf einen Schlag zu vernichten, und weiter war für eine umfassende Kolonisation zu sorgen. So ist es der heutigen Regierung gelungen, ertragreichen Boden da zu schaffen, wo vor kurzem nur Köhler und Nomaden ein kümmerliches, krankes Dasein führten, wo vor kurzem noch ein ungeheurer Sumpf bestand.¹⁾ Die primitiven Behausungen, die Lestre und Procoii (Abb. 1 bis 3) verschwinden mitsamt ihren eigenartigen Schlafkisten und werden nur noch da und dort als Kuriosa stehen gelassen.

Zur Kolonisation des Gebietes standen sich zwei verschiedene Systeme gegenüber: Die ortsübliche *Haufensiedelung* und die moderne *Gebietstadt*. Bei einer Haufensiedelung ergeben sich lange Wegstrecken zur Arbeit, Verlust an Terrain für die Feldwege, die mit schweren Lastwagen und Traktoren nicht befahren werden können, Abhängigkeit der Bauern voneinander, Bevorzugung des einen vor dem andern. Dagegen bietet das nahe Zusammenwohnen gewisse Vorteile.

Die Gebietstadt hingegen erlaubt eine gleichmässige Aufteilung, die Gutshöfe sind verstreut und direkt auf der Arbeitsstelle. Das Terrain, das bei der andern Kolonisations-

¹⁾ Vgl. den Bericht über die Urbarmachung der pontinischen Sümpfe von Dr. Ing. H. Fluck in Bd. 102, S. 253* (18. Nov. 1933). Red

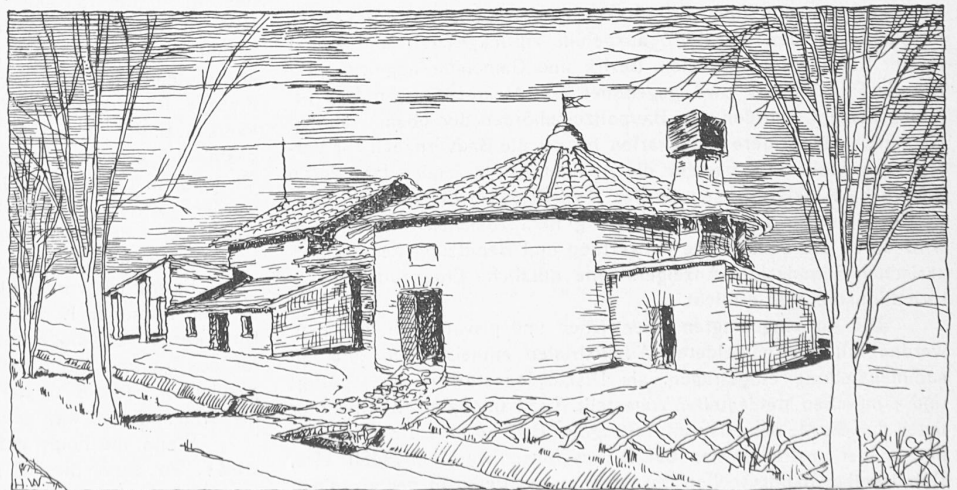


Abb. 2 und 3. Inneres und Aeusseres eines „Procoio“, der Behausung der frühern Viehhüter. Abb. 2, 3, 7 bis 13 nach Federzeichnungen des Verfassers. Eine zentrale Säule und die Aussenmauer tragen die Sparren; Durchmesser des Hauses rund 12 m. Schlafkisten mit Moskitonetzen an den Wänden.

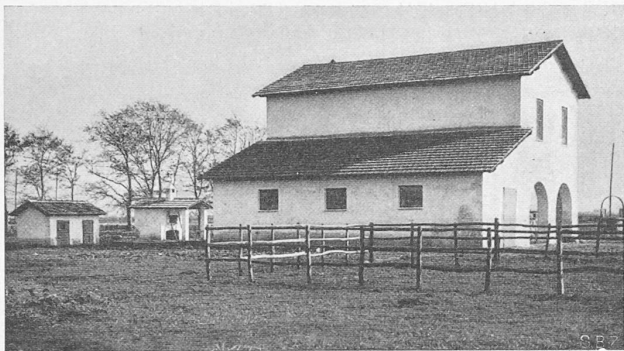


Abb. 5. Rückseite eines Kolonistenhauses mit Stall und Nebengebäuden.

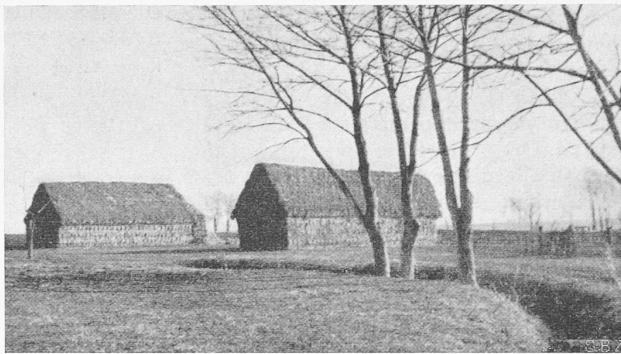


Abb. 6. Einstweilige Strohstapel bei Littoria im Agro Pontino.

form für die Feldwege verloren ging, wird jetzt für regelmässige Strassenzüge verwendet, die jeden Verkehr aufzunehmen vermögen. Durchschnittlich 100 Höfe in einer Ausdehnung von zusammen rund 1500 ha erhalten an günstiger Stelle ein kleines Zentrum, den sogenannten *Borgo*. Hier können die hauptsächlichsten Bedürfnisse gedeckt werden, sind die Magazine eingerichtet, wie auch eine Sanitätsstelle, Schule, Agrarauskunftsamt und kleine Kapelle. Die eigentliche *Stadt* des Gebietes besteht in diesem Falle nur aus einem Dienst-Zentrum, das die einzelnen *Borghi* zusammenfasst und wo alle Institutionen eingerichtet sind, die für eine Gemeinde nur einmalig notwendig sind. Sie enthält deshalb nur die öffentlichen Gebäude, wie Municipio, Post, Schulen, Spitäler, Asile, Kirche mit Friedhof, Banken, Hotel, Agrarunternehmen, Läden aller Art und natürlich die für die Angestellten nötigen Wohnbauten. Da hier nur Ackerbau getrieben wird, fallen alle Industrieanlagen weg.

Die Vorteile der Gebietstadt gegenüber der Haufensiedelung haben die Regierung dazu bewogen, die Kolonisation nach dieser Art auszuführen und so bilden heute Littoria, Sabaudia und später Pontinia die Dienstzentren des ganzen früheren Sumpfgebietes, ihnen untergeordnet sind die *Borghi* und die Gutshöfe.

Die *Gutshöfe* sind alle für kinderreiche Familien bestimmt und nach den ortsüblichen Erfordernissen erstellt worden. Elf verschiedene Typen wechseln miteinander ab und verhindern eine allzu starke Normierung. Die nur einstöckigen Ställe sind meist durch einen Porticus mit dem Hauptbau verbunden, und das Ganze zeigt trotz der Einfachheit eine gewisse Behäbigkeit (Abb. 4 und 5). Die Bauten sind äusserst sparsam und einfach ausgeführt, was dank dem warmen Klima möglich ist. Jedes Grundstück erhält einen Ziehbrunnen, kleinere Nebengebäude für Klein-

vieh und einen Backofen. Die Gutshöfe werden vom ausführenden staatlichen Unternehmen den Kolonisten fix und fertig in Pacht übergeben. Der Bauer kann jedoch, aber nur er, durch die Bezahlung der Zinsen nach 15 bis 20 Jahren Eigentümer seines Hofes werden. Der Zweck dieses Vorgehens ist, eine Spekulation zu verhindern und die Zahl der in Italien so spärlichen selbständigen Kleinbauern zu vermehren.

Die *Borghi* mit den bereits erwähnten Einrichtungen bestehen aus einer Häusergruppe, die entweder um eine Strassenkreuzung oder um einen seitlich an der Hauptstrasse liegenden Platz angeordnet ist (Abb. 7). Auch sie sind einfach und aus Normaltypen zusammengesetzt, erhalten jedoch eine Wasserversorgung (Abb. 8) und elektrisches Licht, was die einzelnen Gutshöfe noch nicht besitzen.

Die erste Stadt, *Littoria*, ist in ganz offener Bebauung angelegt. Der Kern wird von einem grossen Hauptplatz gebildet, auf den alle von aussen herkommenden Strassen einmünden. An diesem Verkehrsplatz liegen die hauptsächlichsten öffentlichen Gebäude, weitere stehen an Radialstrassen oder an kleineren, diesen angeschlossenen Plätzen (Abb. 9). Das ganze Zentrum wird von einer Ringstrasse umfasst, die zugleich auch für die Umleitung des Durchgangsverkehrs benützt wird. Die einzelnen Wohnungen sind meist in den oberen Stockwerken der Dienstgebäude untergebracht, und nicht in einem Wohnviertel zusammengefasst. Die Architektur von Littoria (Architekt Frezzotti), lehnt sich noch stark an das Althergebrachte an; Betonkonstruktionen werden nur hilfsweise verwendet, dafür kommen Hausteinfassaden in Anwendung (Abb. 10 und 11).

Während für die Planung von Littoria nur knapp drei Monate zur Verfügung standen und für den Bau

selbst sechs Monate benötigt wurden (woraus teilweise eine etwas zufällige Gruppierung entstand), wurden vor der Erstellung von Sabaudia die nötigen Wettbewerbe veranstaltet. Das Projekt der Architekten Cancellotti, Montuori, Piccinato, Scalpelli erhielt den ersten Preis und seine Verfasser die Ausführung (Abb. 12 und 13).

Sabaudia liegt, im Gegensatz zu Littoria, nahe am Meer, auf einem etwas erhöhten, vorgeschobenen Plateau. Ein Binnensee, vom Meere nur durch eine schmale Dünenkette getrennt, umschliesst die

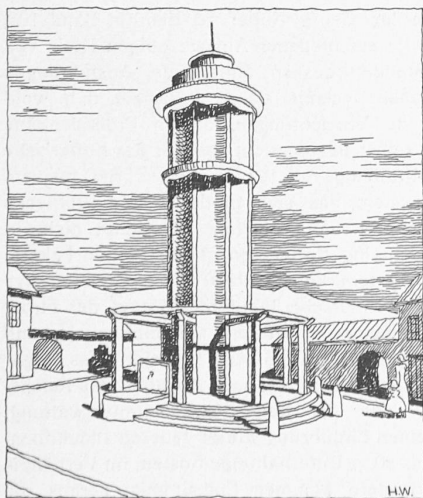


Abb. 8. Wasserturm im Borgo Piave.

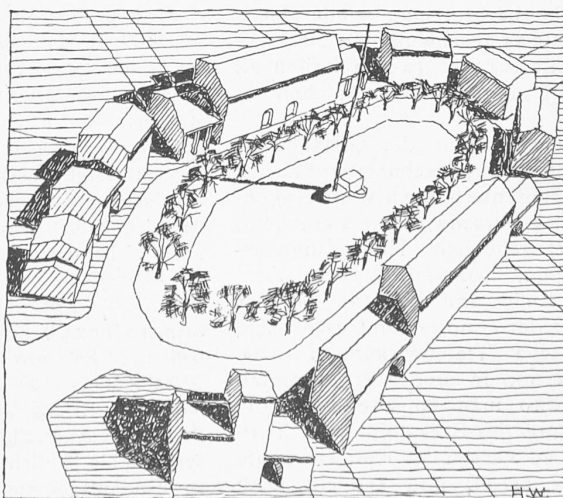


Abb. 7. Borgo Pasubio, abseits der Hauptstrasse (links).

Stadt von drei Seiten. Die vierte Seite wird von einem lichten Pinienwald eingenommen, der mit zu den andern Vorzügen dieser neuen Gemeinde kommt. Durch diese Lage bestimmt, soll sie neben dem Agrarzentrum auch Bade- und Weekend-Ort für Rom werden. Die Stadt hat allerdings keinen Bahnhof wie Littoria erhalten, ist aber dafür mit dem Landinnern durch breite, gut ausgebaute Autostrassen verbunden, sodass sie von Rom aus in 1 1/2 Autostunden bequem erreicht werden kann.

Entworfen ist dieses Zentrum für eine Bevölkerung von 5000 Menschen, die sich aus Beamtschaft und Touristen zusammensetzen wird. Heute besteht die Stadt bereits für eine Einwohnerzahl von 1000 Personen, und sämtliche öffentlichen Bauten sind dem Betrieb übergeben.

Die Wohnbauten sind hier zusammengefasst und kommen nur an Wohnstrassen zu stehen, die ihrerseits in die Verkehrsstrassen einmünden. Es dürfen nicht mehr als Erdgeschoss, ein Obergeschoss und zurückgesetztes zweites Geschoss erstellt werden, für Breiten und Tiefenabstände usw. sind ebenfalls strenge Vorschriften aufgestellt, ebenso was die Einheitlichkeit in der Architektur anbelangt. Kleineinzelhäuser, Reihenhäuser mit vertikaler und horizontaler Teilung wechseln miteinander ab. Um gesunde Verhältnisse zu erhalten, ist pro Kopf der Bevölkerung mit einem Zimmer gerechnet worden. So, wie das Wohnviertel für sich abgeschlossen ist, und nur den Schulbezirk in seiner Nähe hat, ist auch das Viertel der öffentlichen Gebäude für sich gruppiert. Während in Littoria ein Verkehrsplatz den Kern bildet, sehen wir hier einen Ruheplatz, abseits vom Verkehr, der das öffentliche Leben aufnimmt. Nur auf der einen Schmalseite kann der Verkehr von Rom her auf den Platz einmünden, der schlanke Turm des Municipio liegt denn auch in der Axe dieser Zufahrt und bildet schon von Weitem den Zielpunkt.

Im Stadtplan wie in der ganzen Architektur wird hier bedeutend stärker versucht, als dies in Littoria der Fall war, neu aber doch italienisch zu bauen, d. h. alte italienische Prinzipien den neuen Forderungen entsprechend zu verwenden und mit neuen Mitteln zum Ausdruck zu bringen. So z. B. die überraschende Platzfolge (vgl. Venedig), die hier vom erwähnten geschlossenen Ruheplatz auf den seitlich vorgelagerten Aussichtspunkt erreicht wird, der einen umfassenden Blick aufs Meer, den davorliegenden See und den eigenartigen Circeo im Hintergrunde bietet (Abb. 13). In den Bebauung beobachtet man wieder mehr die Höhenkurven, woraus die etwas geschwungene Strassenführung und Gruppierung erklärlich ist (wo ja Italien all die Beispiele der meisterhaft angelegten Städtchen in hügeligem Gelände zeigt).

Die Innen- und Aussenarchitektur der Gebäude ist einfach und zweckmässig, ohne aber schablonenhaft zu werden. Der Charakter bleibt italienisch, auch wenn Bogenstellungen und Fassadenschmuck verschwunden sind, denn das Grundsätzliche ist gewahrt geblieben. Hohe Eingangshallen, breite bequeme Treppen, Loggien, äussere Freitreppen, Portici, Spiel von Licht und Schatten in der Baumasse, Abwechslung von niedern und hohen Geschossen, Brunnenanlagen, perspektivische Tiefenwirkungen usw. findet man überall angewandt und in moderner, materialgerechter Art verwertet. Wenn man im alten Rom die Travertinplatten zur Verkleidung des Backstein- oder Tuffmauerwerks gebraucht hatte, so verwendet man sie heute für die Verkleidung des Eisenbeton, und erreicht auch damit die ortsübliche Eigenart. Man versucht auch, jedem Bau seinen eigenen, dem Zweck entsprechenden Charakter zu

DIE BESIEDLUNG DER PONTINISCHEN SÜMPFE UND DIE STÄDTISCHEN NEUGRÜNDUNGEN LITTORIA UND SABAUDIA.

Kurzer Auszug aus einem Reisebericht, den der Verfasser der Architektur-Abt. der ETH eingereicht hat.

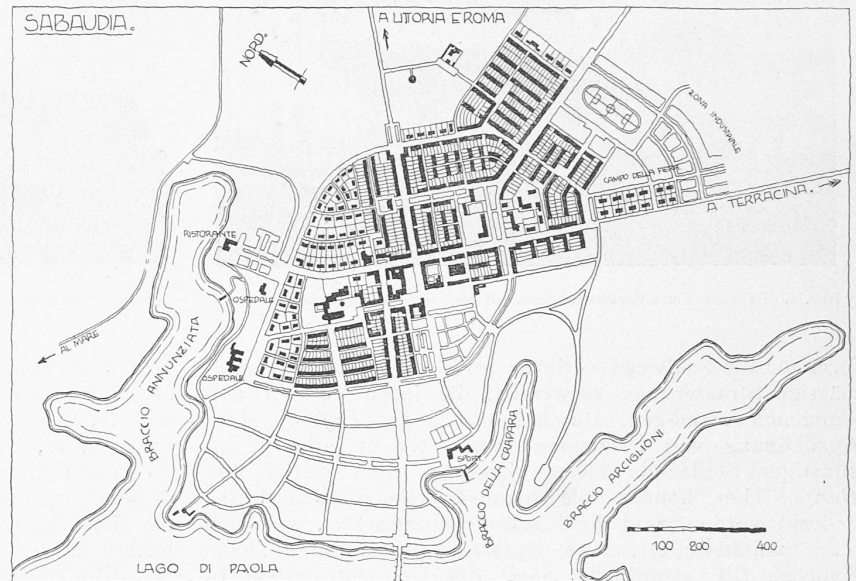


Abb. 12. Sabaudia, Stadtplan 1:20.000. Die Meeresküste verläuft kaum 1 km vom untern Planrand entfernt.

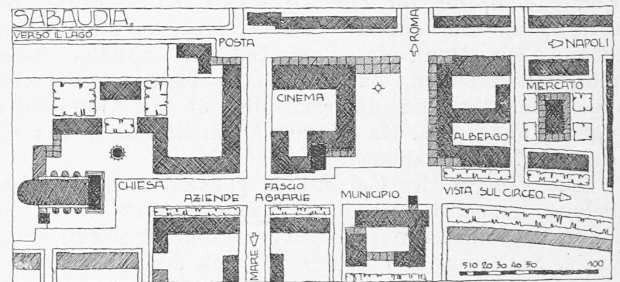


Abb. 13. Das Zentrum von Sabaudia. — Lageplan 1:5000.

geben und vermeidet eine Gleichgestaltung von Schule, Bureauhaus und Gutshof.

Die dritte und letzte Stadt der pontinischen Sümpfe, *Pontinia*, wird bis Herbst 1935 erstellt und damit wird der letzte Rest von Sumpf verschwinden und das Gebiet mit Recht wieder den alten überlieferten Namen des *Agro Pontino* tragen.

Sicherungsmassnahmen gegen das Ueberfahren geschlossener Eisenbahnsignale.

Eine Zuschrift von Ing. Georg Kofler zu dem in Band 103, Nr. 24/25 (S. 279* und 290*) erschienenen Aufsatz obigen Titels von Ing. Fritz Steiner beanstandet dessen einleitende Ausführungen über die rein mechanischen Systeme als zu allgemein, d. h. wohl zutreffend für mechanische Vorrichtungen, die in Erdbodennähe oder am Schienenkörper selbst liegen, nicht aber für das Kofler'sche System (vergl. unsere Mitteilung Bd. 103, S. 286): „Bei meinem elastisch-mechanischen System, das sich in der oberen Profillecke befindet, kommt eine Schnee- und Eisgefahr überhaupt nicht in Frage“. Ferner unterstreicht Ing. Kofler den ökonomischen Faktor: „Das amerikanische Cab-System kostet 30000 Fr. pro Lokomotive und 15000 Fr. pro km; das deutsche Induktionssystem der Firma Siemens (Indusi) kostet 8 bis 9000 RM. pro Lokomotivausrüstung und 1500 RM. pro km; das „Opsl“ System Bäseler-Zeiss sogar 10000 RM. bis 12000 RM. pro Lokomotive, nach Angaben des Reichsbahnrates Dr. Ing. Gläsel von der Reichsbahn-Hauptverwaltung, Berlin. Bei einer allgemeinen Einführung dieser teuren Induktionssysteme, die jährlich 10 bis 20% Unterhaltungskosten, im Verhältnis zu den Anlagekosten, erfordern, kommen Endsummen heraus, die von keiner Eisenbahnverwaltung getragen werden können.“ Im Gegensatz hierzu kostete das System Kofler nur 500 Fr. pro Anlage

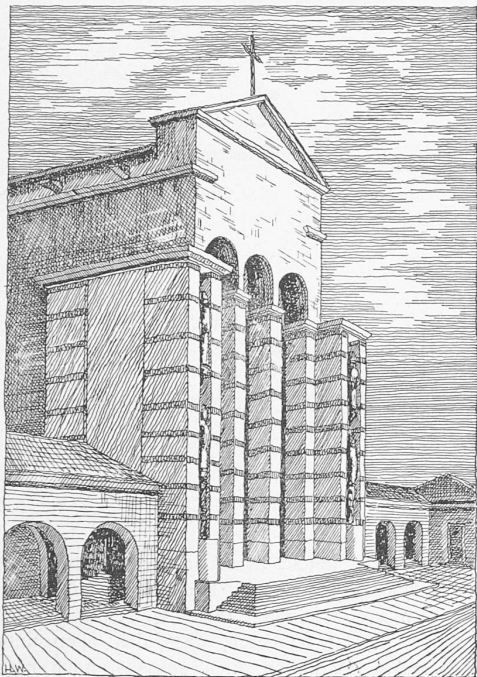


Abb. 10. Die Kirche von Littoria.



Abb. 11. Das Stadthaus („Municipio“) von Littoria.

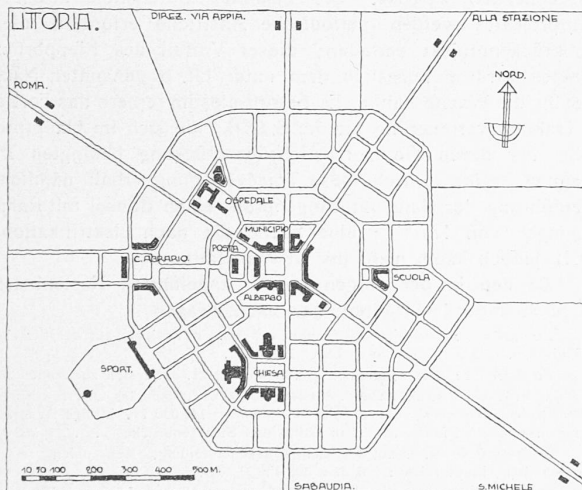


Abb. 9. Littoria, Stadtplan 1 : 20 000.

und erfordere nur 2% Unterhaltskosten pro Jahr. „Dabei funktioniert dieses mechanische System, wie mehr als 600 Versuche in Deutschland (München, Köln) und Italien (Milano) gezeigt haben, bei 100 km/h Geschwindigkeit und 12° Kälte, Glatteis und Rauheis vollkommen einwandfrei.“ —

Ing. Steiner äussert sich hierzu folgendermassen:

„Das System Kofler konnte bei den SBB nicht zur Anwendung kommen, weil bei den verschiedenen SBB-Lokomotiven und -Motoren das ganze Profil über dem Dach von den 15000 V-Leitungen eingenommen wird, sodass die für die Aufstellung der Apparatur des Systems Kofler am Dachrand nötige Profillücke nicht zur Verfügung steht. Die Kofler'sche Einrichtung habe ich selber gemeinsam mit dem von den SBB bestellten Experten, Herrn Ing. Buchli (Winterthur) auf der Strecke Köln-Bonn besichtigt, ferner auf der Linie München-Thalkirchen. Dabei, wie übrigens auch auf der Strecke der italienischen Nordbahn, handelt es sich m. W. um einzelne Versuche auf Nebenbahnen, die für eine endgültige Beurteilung des Systems nicht massgebend sein können.“ Die Frage des einwandfreien Funktionierens des Kofler-Systems bei grossen Geschwindigkeiten und bei Schneefall und Rauheis bedürfte einer gründlichen Klärung durch länger dauernde Versuche, zu denen aber aus dem genannten Grunde für die SBB kein Anlass vorlag. — „Die Gesamtkosten für die Ausrüstung von 500 Triebfahr-

zeugen und 1000 Vorsignalen der SBB mit dem System Signum sind auf 3 000 000 Fr. veranschlagt. Demgegenüber soll das System Kofler pro Anlage nur 500 Fr. kosten, was aber bei Ausführung in der Schweiz und bei Hinzufügung der erforderlichen Wachsamkeitstaste, Markierung am Geschwindigkeitsmesser, Rückmeldung usw. jedenfalls zu niedrig sein dürfte. Zu einer genauen Nachprüfung fehlen mir indes die nötigen Unterlagen. Was die Unterhaltskosten anbelangt, so gehe ich mit den Ausführungen des Herrn Kofler nicht einig, indem auf Grund unserer Erfahrungen die Unterhaltskosten für das elektromagnetische System entschieden billiger sein werden, als für das mechanische System Kofler.

Wie aus meinem Bericht hervorgeht, sind bei den SBB 2 Signalausrüstungen und 1

Lokomotivausrüstung seit etwa 4 1/2 Jahren im Betrieb, die übrigen 12 Signalausrüstungen und 5 Lokomotivausrüstungen seit etwa 2 bis 2 1/2 Jahren. Während dieser ganzen Zeit wurde für den Unterhalt nicht 1 Rappen ausgegeben und sowohl die Strecken- als auch die Lokomotivapparaturen befinden sich immer noch in gutem Zustande. Es darf nicht vergessen werden, dass das System „Signum“ ausser den Silberkontakten der Relais, die derart dimensioniert sind, dass auf Jahre hinaus kein Ersatz nötig wird, im Gegensatz zu mechanischen Systemen keine der Abnutzung unterworfenen Teile aufweist.

Indes hätte es trotz der grossen Wichtigkeit, die gerade auch der Frage des Unterhalts zukommt, keinen Zweck, hierüber jetzt schon, wie das Herr Kofler tut, mit Zahlen aufzuwarten. Ich halte es vielmehr für besser, mit einem abschliessenden Urteil noch zuzuwarten, bis längere Betriebserfahrungen vorliegen.“ —

Am 1. Dezember 1933 hat der Verwaltungsrat der SBB die Einführung des Zugsicherungssystems „Signum“ beschlossen. In diesem und in den nächsten drei Jahren wird demgemäss der grösste Teil der elektrifizierten Strecken und sämtliche Triebfahrzeuge der SBB mit dieser Vorrichtung ausgerüstet werden. Laut Kreisschreiben vom 17. Januar 1934 des Eidg. Post- und Eisenbahndepartements ist auch für Triebfahrzeuge normalspuriger Privatbahnen, die mit der Sicherheitseinrichtung ausgerüstete SBB-Strecken befahren, kein anderes System zugelassen, soweit es sich um das eigentliche elektromagnetische Betätigungsorgan handelt. Damit ist die Frage der Systemwahl für die Schweiz entschieden.

Zum Umbau des Rapperswiler Seedammes.

Vom Präsidenten der interkant. Seedammkommission, Reg.-Rat Dr. Ing. K. Kobelt (St. Gallen) erhielten wir, mit dem Ersuchen um vollinhaltliche Veröffentlichung, folgende Äusserung:

„In der „Schweiz. Bauzeitung“ ist am 7. Okt. vorigen Jahres ein Artikel erschienen, der sich mit dem Projekt für den Umbau des Seedammes befasste. Vom Verfasser wurde darin erklärt, dass die Baukosten schätzungsweise um 1 1/2 bis 2 Millionen Franken, d. h. um mehr als 50% der Kostenvoranschlagssumme für das von der Seedammkommission befürwortete Hauptprojekt vom Mai 1932 reduziert werden könnten, wenn statt des dort vorgesehenen, 25 m breiten Schiffahrtskanals durch die Hurdener Landzunge eine moderne Klappbrücke an Stelle des jetzigen Schiffsdurchganges in den Damm eingeschaltet würde; oder mit andern Worten, wenn statt der mit ihren Unterkanten 10 m über dem Wasserspiegel des Schiffahrtskanals liegenden festen Kanalbrücken eine tiefer liegende, dafür aber auflapbare Brücke im Damm angeordnet würde.