

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

Nachruf: Gugelberg von Moos, Hans Luzi

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: 14.01.2026

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

nächste Etappe folgende Bauten vorsah: 25,6 km Entwässerungs-kanäle, die Hauptkanäle direkt in den See ausmündend, vom Regime des Tessinflusses unabhängig; die quer zur Talrichtung verlaufenden Nebenkanäle sollten die vollständige Entwässerung des Gebietes herbeiführen; Verlängerung der Wuhre, weiterer Ausbau der Seitenbäche, Strassennetz zur Erschließung der Grundstücke, Güterzusammenlegung zur Verminderung der Zahl der Grundstückparzellen von 12150 auf 4000. 1932 wurde das Projekt ausgedehnt, 3500 ha wurden zur Melioration, Bewässerung und Innenkolonisation vorgesehen, die Baukosten auf 7,8 Mio Fr. erhöht; 1932 bis 1941 konnte die 2. Etappe (4,3 Mio Fr.) dieser umfassenden Arbeiten ausgeführt werden. 1942 wurde der Ausbau der 3. Etappe (3 Mio Fr.) beschlossen, die heute zu zweidrittel ausgeführt ist. 1943 waren von 2500 ha 1200 ha als Aecker bebaut (Mais 600, Kartoffeln 300, Getreide 100, Tabak und Gemüse 150 ha) und 1300 ha als Wiesland, die einen Erntertrag von 5 Mio Fr. ergaben. Insgesamt sind von 1888 bis Ende 1945 20,5 Mio Fr. für die Magadinoebene aufgewendet worden. Die Kosten pro m² gewonnenen Landes betragen 65 Rappen.

Due case nel Ticino

CARLO e RINO TAMI, Architetti, Lugano

(Vedi tavola 7/8)

Casa M. N. C. a Chiasso

La casa è situata su un terreno roccioso, in forte pendenza. Essa è concepita in maniera tale da evitare gli scavi costosi e i grandi muri di sostegno. D'altra parte, sebbene l'abitazione si trovi al livello del giardino abitabile, l'entrata si trova al livello delle cantine per separare nettamente l'entrata della casa dalla loggia. La casa è, nella parte posteriore, come ancorata nella montagna, non si stacca che per formare, sotto una pergola, un angolo ombreggiato per i mesi d'estate. Il garage fa parte del motivo generale dell'ingresso. Esecuzione: 1942.

«La Piccionaia» a Castagnola (Lugano)

È una piccola abitazione collocata su un terreno ripidissimo con una folta vegetazione di castani. Questi fattori hanno determinato lo sviluppo in altezza della costruzione in modo da arrivare a spaziare oltre il verde della foresta, sul magnifico panorama del lago. Si potrebbe osservare che mentre da una parte, verso monte si ottiene il contatto con il terreno su un piccolo spiazzo a fianco dell'ingresso, deliziosamente ombreggiato (davanti alla casa il terreno scende quasi a picco) d'altra parte, verso sud, il grande loggiato stabilisce il contatto... col cielo. Al centro del quadrato di m 7 per 7 che determina il corpo principale è situato il camino, verso soggiorno, e la stufa, verso l'ingresso, la quale riscalda a mezzo di condotte d'aria tutti i locali principali. Esecuzione: 1944.

NEKROLOGE

Die G. E. P. hat in den letzten Monaten zwei treue und verdiente Ausschuss-Mitglieder verloren, deren in dieser Festnummer dankbar gedacht sei:

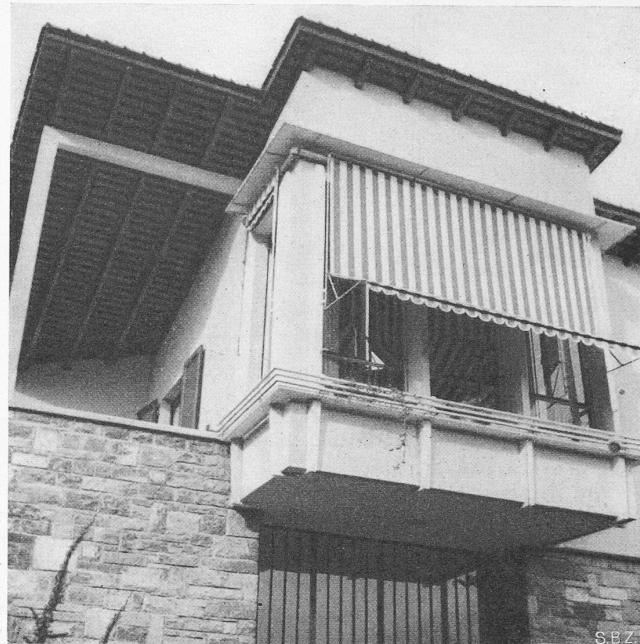


Fig. 2. Casa M. N. C. a Chiasso, corpo avanzato del salone

† Hans Luzi Gugelberg von Moos wurde geboren am 23. Jan. 1874 in seinem Stammschloss Salenegg in Maienfeld als Stammhalter der Familie. 1898 absolvierte er das Studium an der Ingenieur-Schule des Eidg. Polytechnikums und trat als Ingenieur der Bauleitung der neuen Linie Reichenau-Ilanz in den Dienst der Rhätischen Bahn, nach Vollendung dieser Linie in den Dienst der Bauabteilung des Kreises III der SBB, den er 1911 verliess, um sich ganz den umfangreichen und vollen Einsatz erfordern den Aufgaben zu widmen, die einerseits Verwaltung und Betrieb seines grossen Weingutes in Maienfeld, seine Mitwirkung bei der Förderung des bündnerischen Fremdenverkehrs und insbesondere von St. Moritz an ihn stellten und um anderseits die zunächst für die Entwicklung seiner militärischen Laufbahn und später für die von ihm übernommenen Aufgaben militärischer und ziviler Natur erforderliche Zeit zu gewinnen.

Seine militärische Laufbahn begann der Verstorben 1900 als Kommandant der ersten Ballon-Rekrutenschule unserer Armee. Er wurde in der Folge einer der ältesten und begeisterten Initianten und Förderer der schweizerischen Luftfahrt, war einer der wenigen Gründer des Schweiz. Aero-Club (1901), leitete die Ortsgruppe Zürich desselben, wirkte während 30 Jahren als Vizepräsident des Ostschweiz. Vereins für Luftschiffahrt, organisierte 1909 das Gordon-Bennet-Wettfliegen in Zürich. Nach dem ersten Weltkrieg gründete er die Stiftung zur Förderung des Schweiz. Luftverkehrs und trat mit aller Energie für die Schaffung einer nationalen Luftfahrt-Industrie ein. Seiner Initiative ist die Errichtung einer flugtechnischen Abteilung an der E. T. H. zu verdanken, seinem Weitblick entsprang

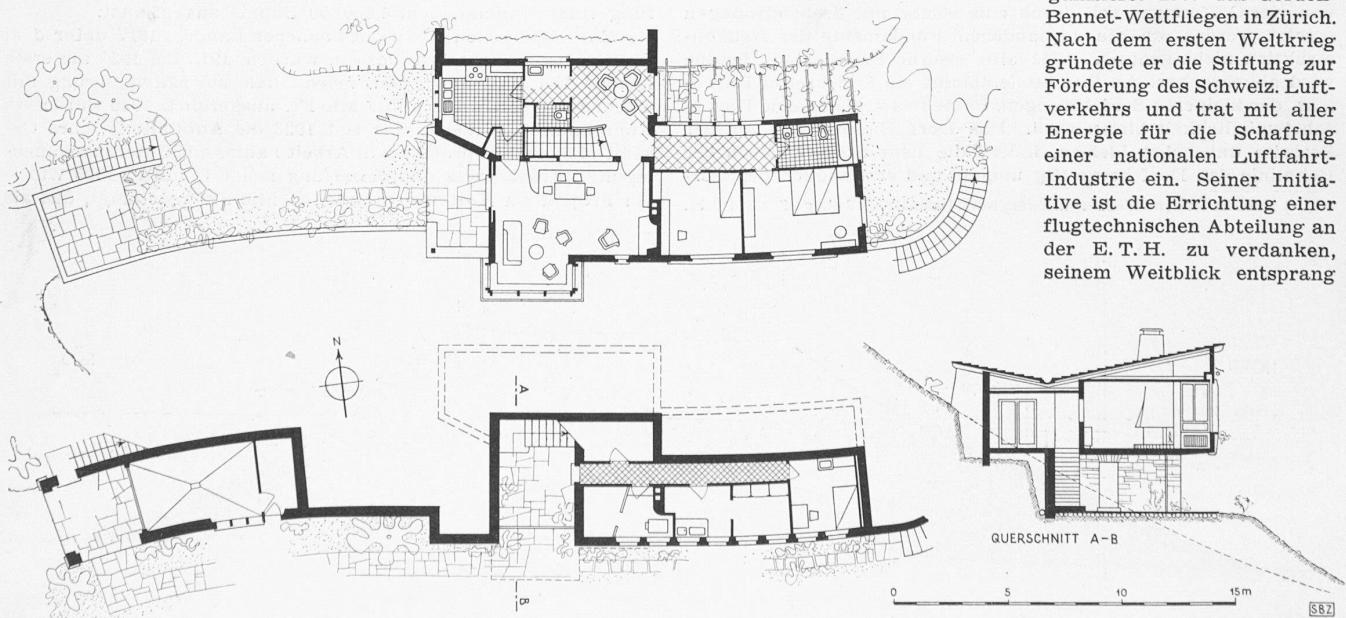
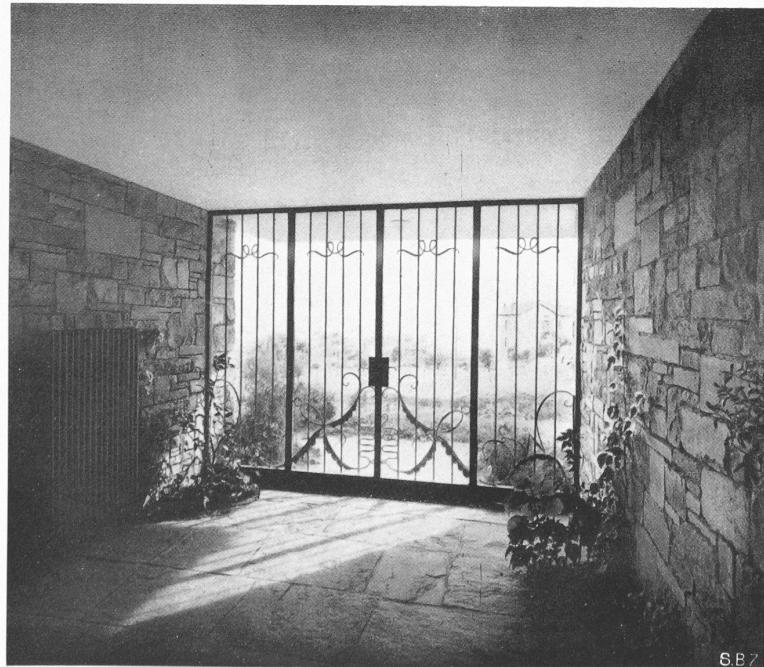


Fig. 1. Casa M. N. C. a Chiasso, piante e sezione 1:300. — Architetti CARLO & RINO TAMI, Lugano



Casa M. N. C. a Chiasso

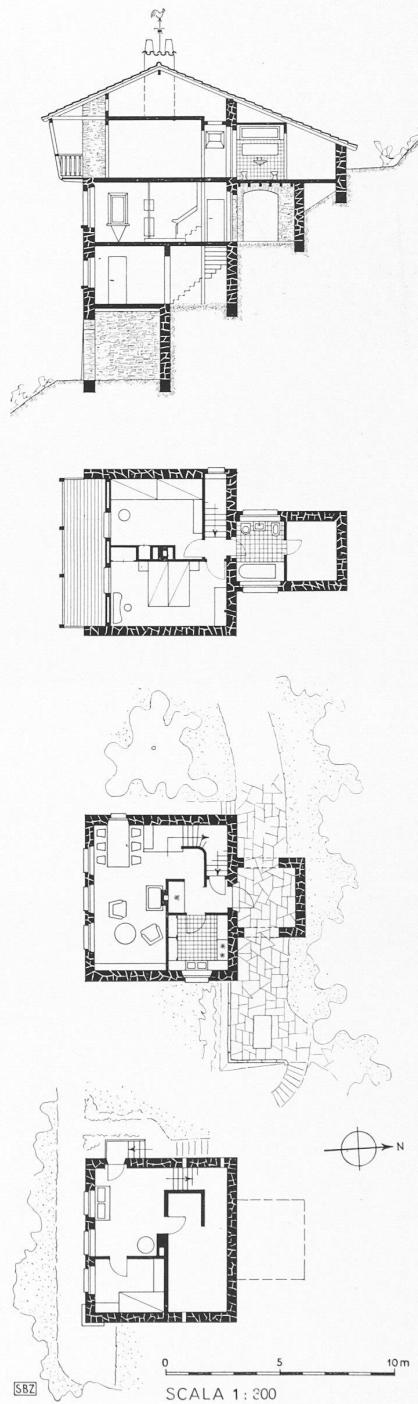
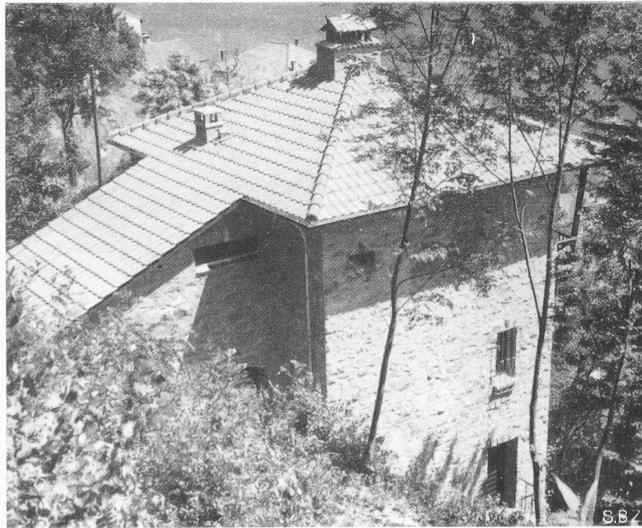
Architetti CARLO e RINO TAMI, Lugano



Entrata, al piano inferiore



Scala e disimpegno al piano superiore



«La Piccionaia» a Castagnola (Lugano)

Architetti CARLO e RINO TAMI, Lugano



H. L. von GUGELBERG

INGENIEUR

23. Januar 1874

8. Juni 1946

schon vor vielen Jahren die Sorge um den rechtzeitigen Anschluss der Schweiz an den internationalen und interkontinentalen Luftverkehr. Im Jahr 1910 leitete er die Rekonstruktion der durch die grossen Hochwasserschäden vor allem im Prättigau zerstörten Strecken der Rhätischen Bahn; ähnliche Aufgaben übernahm er wieder im Jahre 1927 mit der Leitung der Behebung der gewaltigen Hochwasserschäden im Fürstentum Liechtenstein.

Während des ersten Weltkrieges war Gugelberg Adjutant des Geniechefs der Armee, mit dem er 1917 in militärischer Mission an der österreichischen Front die Herbostoffensive gegen den Piave miterlebte. 1923 wird v. Gugelberg Genie-Oberst, später Geniechef der 6. Division. Seine intensive dienstliche und private militärische Tätigkeit weite seinen strategischen Blick; wo derselbe ihn mit Sorge um unsere militärische Bereitschaft erfüllt, greift er nicht mit blosser Kritik, sondern mit dringlichen Anregungen und Vorschlägen ein. So weist er schon vor und bei Beginn des zweiten Weltkrieges immer und immer wieder auf die dritte und letzte in unserm Alpenwall vorhandene, militärisch noch nicht geschlossene Lücke hin und verlangt unermüdlich, unnachgiebig die brennend notwendige Schliessung derselben. Er erlebte dann die Genugtuung, dass sein ernstes Mahnen nicht ungehört verhallte.

Auch in zivilen Belangen setzte er sich für das Wohl seiner engern und weitern Heimat ein. Genau so, wie er den Anschluss der Schweiz an den internationalen Verkehr durch die Luft propagierte, verfocht er den Ausbau unseres Strassennetzes an den europäischen Strassenverkehr und in diesem Zusammenhang den Anschluss seines Heimatkantons an denselben durch den Bau einer Walensee-Talstrasse, für den er sich mächtig einsetzte. In seiner engern Heimat, diesem prächtigen Weinland, vertrat H. L. v. Gugelberg als Gross-Weinbauer insbesondere auch die Interessen des Weinbaues, als Präsident der kantonalen Weinbaukommission, als Vorstandsmitglied des Schweiz. Weinbau-Vereins und als Ehrenmitglied des Weinbauvereins Herrschaft. Auch am politischen Geschehen seiner engern und weitern Heimat nahm er sehr regen Anteil als Stathalter der Gemeinde Maienfeld und als Mitglied des Grossen Rates während dreier Amtsperioden. Seinem Berufe als Ingenieur blieb er treu auch nachdem er die ständige und ausschliessliche Tätigkeit in diesem mit einer freieren, temporären vertauscht hatte. Das beweisen nicht nur seine schon erwähnten Leistungen auf technischem und verkehrstechnischem Gebiet, sondern auch seine ständige Mitarbeit in unseren Fachorganisationen, als langjähriger Präsident des Bündnerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins (der ihn in der Folge zum Ehrenmitglied ernannte), sowie als Ausschussmitglied unserer G. E. P. vom Jahre 1910 bis zu seinem Tode. Auch hier wirkte er als eifriger Anreger.

Unermüdlich und mit aussergewöhnlichem Interesse hat v. Gugelberg teilgenommen an allem Geschehen. Er war immer aktiv und voller Pläne, mit deren Verfolgung er sich eine grosse Arbeitslast aufbürdete. Durch Enttäuschungen, die auch ihm nicht erspart blieben, liess er sich bei seinem grossen Optimismus und in der Ueberzeugung, nur das Gute zu wollen, kaum entmutigen. Wer ihn kannte, weiss, dass alle seine Bestrebungen uneigennützige waren. Seine vornehme, konziliante Art und seine Auffassung, dass es genüge, auf das Notwendige immer wieder aufmerksam zu machen, liessen es nicht zu, seinen dringenden Appellen noch mehr Durchschlagskraft zu verschaffen durch ein auch in unserer Demokratie nicht durchaus zu entbehrendes Auf-den-Tisch-klopfen zu rechter Zeit und am rechten Ort. Seine traditionell aristokratische Haltung, mit der, in nicht durchaus gewohnter Verbindung, innerliche Aristokratie, seelische Wärme und grosse Güte parallel gingen, hätte dieser Art nicht entsprochen. Was er je und je erstrebte und was er dennoch erreichte, bleibt ihm unvergessen!

Hans Studer

† Hans Rychner von Neuenburg wurde geboren am 26. April 1882 in seiner Heimatstadt, wo er auch die Schulen besuchte, bis er 1901 in die Ingenieurschule des Eidg. Polytechnikums eintrat. 1905 verliess er sie mit dem Diplom, um zuerst in Genf, hierauf in Strassburg i. E. und 1906 bis 1907 bei Consideré in Noisiel (Seine et Marne) und Paris praktisch zu arbeiten. Mit Anfang des Jahres 1908 wurde Hans Rychner Teilhaber des Baugeschäfts Rychner frères & Cie. in Neuenburg, das er bis zu seinem Tod am 3. August d. J. mit seinem Bruder zusammen geführt hat. Im Jahre 1919 war er in den Ausschuss der G. E. P. gewählt worden, und von 1933 bis im Mai 1946 ver- sah er das Amt des Vize-

präsidenten. Still, wie er gelebt hat, ist Kollege Rychner nach wenigen Tagen der Krankheit gestorben; er hinterlässt das Andenken eines feinen, liebenswürdigen Menschen, dessen Ruhe nicht auf Trägheit, sondern auf innerer Reife gegründet war.

† Paul Sturzenegger von Reute (App.), Ing., Direktor der Eisenbaugesellschaft Zürich, geb. 15. Juni 1884, Eidg. Polytechnikum 1903 bis 1907, Utoniae, G. E. P., S. I. A., ist am 23. August nach kurzer Krankheit entschlafen.



HANS RYCHNER

INGENIEUR

26. April 1882

3. August 1946

LITERATUR

Graubündens Volkswirtschaft. Studie zur Volkswirtschaft Graubündens und zukünftiger Ausbau der bündnerischen Wasserkräfte. Von G. A. Töndury, Dipl. Ing. 336 S. mit 99 Abb. u. 61 Fig. Samaden 1946, Verlag Engadin Press Co. Preis geb. 15 Fr.

Letztes Jahr erschien die Geschichte des Kantons Graubünden, verfasst von Prof. Dr. F. Pieth. Nächstes Jahr wird die grosse siebenbändige Darstellung der Kunstdenkmäler Graubündens von Dr. h. c. Erwin Poeschel zum Abschluss kommen. Würdig reiht sich die vorliegende Studie über Graubündens Volkswirtschaft an diese historischen Werke; und wenn sie hier gewissermassen auf eine Linie gestellt werden, so geschieht es nicht nur, weil alle drei das Land der 150 Täler zum Gegenstand haben, sondern auch, weil die Wirtschaft dieses eigenartigen Volkskörpers mit seiner aussergewöhnlich stark ausgeprägten Gemeindeautonomie nur im Zusammenhang mit seiner vielfältigen und verwickelten Geschichte verstanden werden kann.

Im ersten, hauptsächlich der allgemeinen Volkswirtschaft gewidmeten Teil wird der Werdegang ihrer wesentlichen Zweige, nämlich der Landwirtschaft, der Forstwirtschaft, des Verkehrsweisen, des Gastgewerbes, der Wasserwirtschaft und weiterer Gruppen gut zusammengefasst dargestellt und der heutige Zustand an Hand zahlreicher Tabellen und Diagramme geschildert. Als Folge der wirtschaftlichen Entwicklung ergeben sich Bevölkerungsbewegungen und finanzielle Auswirkungen auf den Haushalt der Gemeinden und des Staates.

Ueberzeugend kommt die ausserordentlich ernste Notlage unseres nach Flächeninhalt grössten Kantons und seiner Gemeinden zum Ausdruck: Durch die naturbedingte, einseitig betriebene Viehzucht ist die Lage der ganzen Landwirtschaft stark von den auf schweizerischen und internationalen Märkten geltenden Viehpreisen abhängig. Die Verhältnisse haben sich derart erschwert, dass z. B. im Jahre 1941 die Zahl der in der Landwirtschaft Berufstätigen und ihrer Angehörigen nur noch 48 709 (1930 sogar nur 44 811) beträgt, gegenüber mehr als 56 000 im Jahre 1860.

In früheren Jahrhunderten bestand ein reger Personen- und Warenverkehr über die Bündner Pässe, von dem ein ansehnlicher Teil der Bevölkerung lebte. Mit der Eröffnung der Bahnen durch den Brenner, den Gotthard und den Arlberg hörte dieser Verkehr völlig auf. Einen gewissen Ersatz bot das Gastgewerbe, das sich Ende des letzten Jahrhunderts rasch zu grosser Blüte entwickelte und auch die Bautätigkeit befruchtete, besonders als durch den Ausbau von Bahn und Strassen die von den Fremden bevorzugten Kurorte leicht zu erreichen waren. In der