Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 56 (1969)
Heft: 9: Autobahnen - Bauten der Infrastruktur

Artikel: Tunneleingang der N 2 bei Melide : Architekt Rino Tami
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-87386

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: 14.12.2025

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

presso», Februar 1961) geweckt worden, in welchem der Verfasser scharfe Kritik an den Verantwortlichen für die teilweise gewaltigen Eingriffe der Autobahnanlage in die Landschaft auf der Strecke Bologna–Florenz geübt hatte. Als das Ausführungsprojekt genehmigt war, beschloß die Tessiner Exekutive, dem Nationalstraßen-Baubüro als ästhetischen Konsulenten den Architekten Prof. Rino Tami beizugeben. Seine Aufgabe spielt sich in enger Zusammenarbeit mit den Spezialisten bereits auf der Planungs- und Entwurfsebene ab, sei es bei der Festlegung der Lage und der Linienführung der Autobahn, sei es bei der Projektierung der einzelnen Bauwerke, und sie beschränkt sich nicht nur auf das rein Formale, welches zu einer Art gefährlichen Akademismus führen könnte, sondern erstreckt sich vor allem auf das Konzeptionelle einer Intervention. Nur auf diese Weise können a priori falsch getroffene Entscheidungen und a posteriori erfolgte «Make-up»-Eingriffe vermieden werden. Bisher beschränkte sich die Mitarbeit des ästhetischen Konsulenten auf folgende Beschlüsse und Aufgaben: Wahl des Eisenbetons für sämtliche Bauwerke der Autobahn; architektonische Gestaltung der Galerieeingänge; Studien zu einer Typologie der Stützmauern; Mitarbeit bei der Jurierung von Wettbewerben für Brücken und Viadukte; Mitarbeit in der Designphase der vorfabrizierten Bauteile von Brücken und Viadukten; Studien für formal gültige Lösungen der Brücken- und Viaduktanschlüsse an das Gelände; Planung und Gestaltung der Parkflächen, Ruhezonen und der zugehörigen Gebäude; Gestaltung des angrenzenden Geländes und Angabe für die allgemeinen Bepflanzungen.

Um die Qualität und Opportunität des Beitrages von Prof. Rino Tami zu verdeutlichen, möchten wir folgende Bauwerke hervorheben: die Stützmauer entlang der erhöhten Umfahrungsstrecke oberhalb von Capolago und das Südportal der Galerie Melide–Grancia.

Obere und untere Stützmauer der Strecke oberhalb Capolago: Durch eine rhythmische Staffelung wurden die stark abfallenden Hänge nicht starr eingeschnitten, wodurch die Baumasse leichter wirkt. Die untere Stützmauer wurde gegenüber dem äußeren Rand der Fahrbahn zurückgesetzt, die Höhe der Mauer dadurch reduziert und eine Schattenzone geschaffen, die die Sichtwirkung der Mauer dämpft und den Einschnitt in den Hang, vom Dorf aus gesehen, stark ausebnet. Südportal der Galerie Melide–Grancia: Die Öffnungen für die Luftzufuhr sind in ein auf der Symmetrieachse der zwei Fahrbahnen stehendes, der Neigung des Hangs angepaßtes Element integriert. Die minimalen Dimensionen dieses Elements erlaubten einen verhältnismäßig schonenden Geländeeinschnitt. Die nach vorn schräge Öffnung des Portals dämpft den Übergang zwischen Außenlicht und Dunkelheit im Innern des Viaduktes und läßt die Öffnung des Portals kleiner erscheinen.

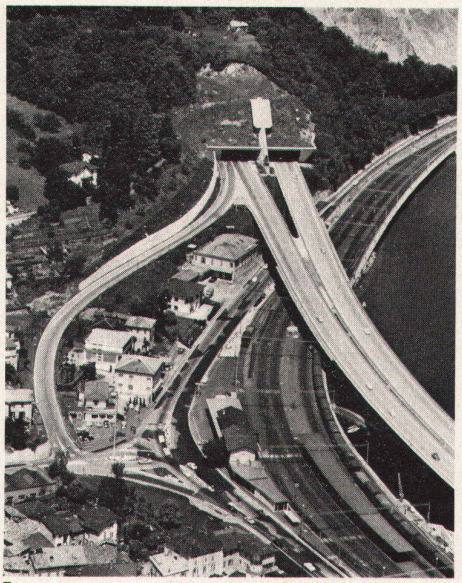
Zum Schluß möchten wir betonen, daß die Initiative der Tessiner Behörden nicht nur zu begrüßen ist; sie könnte auch richtungweisend sein für andere Kantone. Fährt man die Gotthardstraße von Amsteg Richtung Göschenen, kann man feststellen, welche erschreckenden Eingriffe hier im Gange sind. Außerdem haben die Tessiner Behörden die Erfahrung gemacht, daß eine Konsulenz wie die ihre, gleich ob sie von einer Person oder einem Team repräsentiert wird, die Baukosten nicht maßgeblich beeinflußt.

Tunneleingang der N 2 bei Melide

Architekt: Prof. Rino Tami BSA, Lugano-Sorengo

5

6



7

5–8
Viadukt und Tunneleingang der N 2 bei Melide. Zwischen den beiden Tunnelröhren liegen oben die Ventilationsöffnungen. Zur Erleichterung der Augenadaptation vom Tageslicht ins Tunnelinnere in der Breite abnehmende Leuchtbänder. Die Kurve des Viaduktes setzt sich im Tunnel fort

5–8
Viaduc et entrée du tunnel de la RN 2 près de Mélide. Entre les deux percées du tunnel sont aménagées en haut les ouvertures de ventilation. Des bandes lumineuses d'intensité décroissante facilitent l'adaptation à la lumière artificielle. La courbe du viaduc se prolonge jusque dans le tunnel

5–8
Viaduct and tunnel entrance of N 2 near Melide. Between the two tubes, and above, are the ventilation apertures. Series of decreasingly intense lights help the eye to adjust to the relative darkness of the tunnel after the bright daylight. The curve of the viaduct is continued in the tunnel

8