

Kulturlandschaftswandel im Maggiatal



Projektarbeit Basisjahr D-BAUG

Thema «Kulturlandschaftswandel»

Institut für Kartografie, ETH Zürich

Frühlingssemester, Juni 2011

Autoren: Nina Bienz, Michele Martinoni, Giacomo Moretti & Regina Steiner

Leitung: Prof. Dr. Lorenz Hurni

Betreuer: Christian Häberling, Stefan Räber

Abgabedatum: 4. Juni 2011

Inhaltsverzeichnis

| | |
|---|-----------|
| Einführung | 3 |
| Das Maggiatal: Einige geografische Angaben und eine Zusammenfassung unserer Arbeit | 3 |
| Demografische und wirtschaftliche Entwicklung | 5 |
| <i>Die Emigration: Viele Leute ziehen weg vom Maggiatal</i> | 5 |
| <i>Eine erste Erholung der Wirtschaft führt zu einer Abnahme der Auswanderung</i> | 5 |
| <i>Die Vorindustrielle Wirtschaft</i> | 6 |
| <i>Die Entwicklung der Alpwirtschaft</i> | 7 |
| <i>Von der Subsistenzwirtschaft bis hin zur Abschaffung der Landwirtschaft</i> | 7 |
| <i>Die Bedeutung des Waldes fürs Maggiatal</i> | 8 |
| <i>Die Flösserei als Transportweg für den Holzexport</i> | 10 |
| <i>Die kleine Bedeutung des Kunsthandwerks</i> | 10 |
| <i>Die Landwirtschaft hat ihre Wichtigkeit verloren und das Tal ist heute alles andere als Selbstversorgend</i> | 10 |
| <i>Der Tourismus im Maggiatal: Ein neuer wichtiger Wirtschaftszweig</i> | 11 |
| <i>Der Bergbau sichert dem Tal Einkommen und Arbeitsplätze</i> | 12 |
| <i>Wasserkraftwerke</i> | 14 |
| Verkehrswege im Maggiatal | 18 |
| <i>Es ist Zeit, dass sich etwas verändert</i> | 18 |
| <i>Die Route</i> | 18 |
| <i>Nicht alles was glänzt ist aus Silber und Gold</i> | 20 |
| <i>Die letzten Jahre</i> | 21 |
| Schlusswort | 21 |
| Referenzen | 22 |
| Anhänge | 23 |

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, hat das Maggiatal einen starken demografischen Einbruch erlitten und die Einwohnerzahl von 1850 ist auch heute noch lang nicht wiedererreicht. Die Bevölkerung schrumpfte von 7482 Einwohnern (1850) auf nur noch 4047 (1941); heute (2009) zählt man wieder 5871 Einwohner. Das Maggiatal ist der grösste Bezirk des Tessins und der mit der geringsten Einwohnerzahl: Das Siedlungsgebiet beträgt nur 3.35 km², das ist zirka 0.6% des Terrains. In den letzten 30 Jahren hat die aktive Bevölkerung des Maggiatals jedoch zugenommen (um 44% im Jahr 1990) und die Arbeitslosigkeit ist, laut dem *USTAT* (Institut für Statistik des Kantons Tessin), gesunken.

Der Bezirk besteht zu 50.6% aus Wald (ca. 290km²), wovon 92% dem Patriziat¹ gehören. Ein grosser Teil dieser Wälder besteht aus jungen Pflanzen, die seit den fünfziger Jahren die Weiden überwachsen haben. Die Weiden haben also abgenommen und auch die Viehzucht: Die Anzahl Kühe ist von 3787 Stück im Jahr 1859 auf nur 400 im Jahr 2000 gesunken, die Anzahl Ziegen von 9508 Stück 1859 auf 2500 im 2000. 1911 gab es noch fast 2800 Kühe und 106 Alpen, von denen 90 benutzt wurden; 1996 nutzte man nur noch 22 Alpen.

Der Getreideanbau ist seit dem Zweiten Weltkrieg praktisch verschwunden und die Obstplantagen aller Art, ausgenommen der Reben, werden kaum mehr gepflegt. 1990 betrug die Fläche für Futteranbau 8.28 km², hinzu kamen 0.24 km² Felder und 0.22 km² Weinberge.

Wenn man betrachtet, dass nur ein kleiner Teil des Waldes für die Holzindustrie genutzt wird, und dass die noch benutzten Weiden nur 0.6 km² ausmachen, kann man ruhig sagen, dass heute mehr als 95% des Terrains des Maggiatals nicht genutzt ist; oft ist es aufgegeben worden oder im Extremfall wird es noch touristisch genutzt. Es gibt heute etwa 3800 bewohnte Häuser, von denen fast 2/3 vor 1900 gebaut worden sind. Sie zählen 4300 Wohnungen, 57% davon werden als Ferienhäuser oder Ferienwohnungen benutzt. In Rovana und Lavizzara z.B. sind fast 90% der Bauten Ferienwohnungen. Der Tourismus ist im ganzen Gebiet verbreitet und hatte eine radikale Transformation von Festwohnsitzen hin zu Zweit-Wohnungen zur Folge. Nachdem der Anbau und die Viehzucht so stark abgenommen haben, lebt das Maggiatal heute vor allem noch vom Bergbau und der Bauindustrie.

¹ **Patriziat:** Unter dem aus der röm. Antike stammenden Begriff P. sind Familien zu verstehen, die kraft Geburt, Satzung oder Gewohnheit in Städten Ratssitze und höchste Verwaltungsämter monopolisierten. In vielen europäischen Städten des MA etablierte sich eine Herrschaft von Honoratioren bzw. Geschlechtern, die sich aus unterschiedlichen Gruppen (zugezogene Landadelige, niederadelige Ministeriale, bürgerliche Kaufleute) zusammensetzten. Pe erlangten ihre grösste herrschaftliche Autonomie, wenn ihre Entfaltung nicht von Monarchien (Frankreich, Italien) oder landesherrlichen Interessen (Reich) behindert wurde. Während das P. für republikanisch-kommunale Gebilde bis ins 19. Jh. eine typische Form der Elitebildung darstellte, ist in Monarchien auf der Ebene des Zentralstaats keine vergleichbare Erscheinung festzustellen.

Für die Partizipation bürgerlicher Schichten am Regiment galt die Abkömmlichkeit von der Arbeit, die im MA durch stadtsässige Erwerbsformen (Handel, Gewerbe) gewährleistet war, als Voraussetzung. Reich gewordene Bürger tendierten zum Rentnertum und orientierten sich kulturell am Adel. Aus adligen Ehrkonzepten leitete sich eine spezifische Form der Ehre ab, die das P. vom Berufs- oder Besitzstand abhob. Adlige Wesenszüge gingen mit bürgerlichen Werten wie Erwerbstätigkeit, Fachwissen und Leistung einher. Gleichzeitig nutzten auch Ministerialität und Adel die Gewinnchancen, die Handel und Finanzwesen boten.

Im SpätMA entwickelte das P. geburtsständige Tendenz und grenzte sich ideell und rechtlich gegen Neulinge ab (Aristokratisierung). Faktisch wurden bis zur Abschliessung des Bürgerrechts im 16. Jh., selten auch später, Aufsteiger assimiliert. Da sich die Machtelite einer Patrizierstadt durch Kooptation ergänzte, liess sich Integration auch durch kaiserliche Adelsbriefe nicht erzwingen. Als Selbstbezeichnung kam P. neben Begriffen wie Häupter oder Ehrbarkeit Ende des 16. Jh. auf und setzte sich allgemein im 17. und 18. Jh. durch. Das P. fühlte sich kraft Gottesgnadentum zur Herrschaft prädestiniert. Dieser Legitimationsmodus verschleierte die faktischen Herrschaftsverhältnisse.

(Quelle: Historisches Lexikon der Schweiz; <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D16374.php>; Zugriff im Mai 2011)

Demografische und wirtschaftliche Entwicklung

Die Emigration: Viele Leute ziehen weg vom Maggiatal

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts erlitt das Maggiatal eine sehr schwere Zeit: Angefangen bei den Koalitionskriegen, der Hungersnot von 1816-17 und den verschiedenen grossen Überschwemmungen des Flusses (1805, 1817, 1820, 1829 und 1834) bis hin zu Krankheiten, die von den Lebensmitteln ausgelöst wurden (besonders tragisch ist die Kartoffelkrankheit im Jahr 1846 gewesen). Nach dem Krieg von 1848 zwischen Sardinien und Österreich, nahm das Tessin viele Sardische Flüchtlinge auf. Darauf errichtete Österreich ein Embargo, vorerst nur gegen den Kanton Tessin und später, als die Schweizerische Eidgenossenschaft gegründet wurde, gegen die ganze Schweiz; dieses dauerte bis 1853. Das Maggiatal fiel dadurch in eine grosse wirtschaftliche Krise, denn fast sein ganzer Import-Export war mit der Lombardei (I).

Aus diesem Grund entschieden sich viele Leute in eine europäische Metropole, in die USA oder nach Australien zu emigrieren. Zwischen 1840 und 1870 zogen mehr als 2000 Leute (fast 1/3 der Bevölkerung) weg vom Maggiatal; es waren vor allem junge Leute, und somit blieb das Tal ohne Arbeitskräfte.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erlaubte die Entwicklung des Schiffsverkehrs und des Zuges den Import von Nahrungsmitteln und Textilwaren Übersee zu tiefen Preisen. Ein sehr grosser Teil der Anbauten im Maggiatal brachten deswegen nicht mehr genug Erlös: Die Landwirtschaft verlor an Gewicht. Ausserdem wurde das Abholzen und der Transport von Holz auf dem Fluss verboten, aufgrund der verheerenden Entwaldung. Auch das Kunsthandwerk der aus Speckstein gefertigten Töpfe verschwand aufgrund der neuen industriellen Beschaffung des Stahls². Durch den Bau der neuen Gotthardbahn und den Zusammenbruch des Verkehrs auf dem Fluss Maggia geriet das Maggiatal ein bisschen in Vergessenheit.

Man könnte sagen, dass sich fast alle wirtschaftlichen Aktivitäten in einer grossen Krise befanden; die Einwohner suchten nach neuen Lebensmöglichkeiten und die Emigration nahm immer noch kein Ende.

Eine erste Erholung der Wirtschaft führt zu einer Abnahme der Auswanderung

Am Ende des 19. Jahrhunderts kam der Tourismus immer mehr auf, diese neue Aktivität brachte eine Erholung der Wirtschaft. Die neue Zuglinie der *Valmaggina* von Locarno nach Bignasco, die 1907 gebaut wurde, förderte andere Wirtschaftszweige, wie den Abbau von Gneis, und brachte Aufschwung. Die Emigration wurde dadurch ein bisschen gebremst, aber es reichte immer noch nicht, um die Leute in der Region zu behalten. Die Abnahme der Bevölkerung schritt weiter fort bis zum Zweiten Weltkrieg; 1941 hatte das Maggiatal nur noch 4047 Einwohner, mit den 7482 von 1850 verglichen, hatte sich die Bevölkerung fast halbiert.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bremsten der Abbau von Marmor in Peccia und der Bau von Wasserkraftwerken die Emigration noch mehr und die Vergrösserung der Agglomeration Locarno brachte einen Wiederaufschwung im unteren Tal. Junge Familien zogen nach dem Zweiten Weltkrieg ins tiefe Maggiatal und glichen somit die frühere Emigration aus; die Bevölkerung, die heute zwischen Avegno und Caveragno lebt, ist wieder so gross wie 1850 (ein bisschen kleiner in der Gemeinde von

² Speckstein wurde schon seit Jahrtausenden zur Herstellung von Gebrauchsgegenständen genutzt. Da der Stein sehr weich ist, lässt er sich gut formen, trotzdem ist er widerstandsfähig. Wegen seiner Wärmebeständigkeit wird Speckstein seit der Antike auch für Kochgeschirr verwendet.

(Quelle: Wikipedia; <http://de.wikipedia.org/wiki/Speckstein>)

Cevio, und etwas grösser in den Gemeinden von Maggia und Avegno-Gordevio). Die Bevölkerung von Rovana und Lavizzara nahm noch bis zum Ende des 20. Jahrhunderts ab (vor allem in Rovana, wo es keinen Steinbruch und keine Kraftwerke gab), da die Bevölkerung ins Unterland emigrierte. Die stabile Bevölkerung ist in den letzten 60 Jahren auf die Migration im ganzen Tal zurückzuführen. Nach den Daten von 2009, leben in Lavizzara nur noch 573 Leute (weniger als die Hälfte seit 1850), in Rovana noch 209 (weniger als 1/6 verglichen zu 1850, da waren es noch 1259).

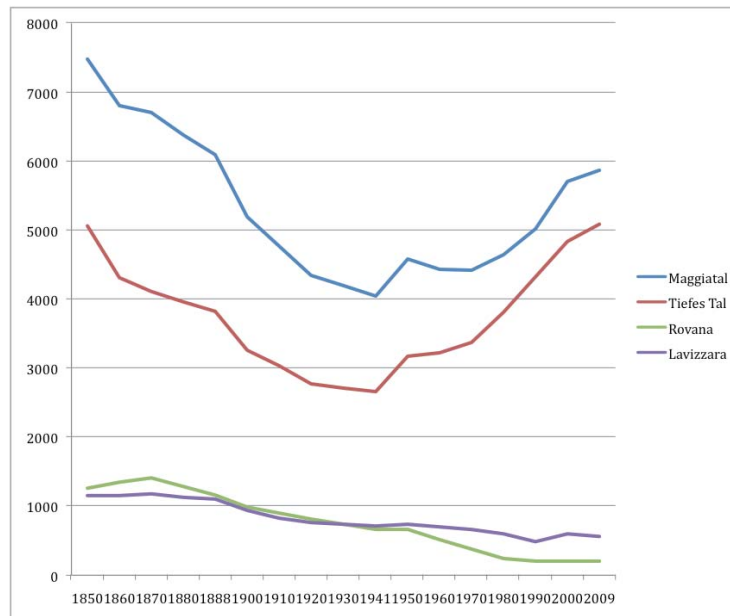


Abb. 2: Demografische Entwicklung von 1850 bis 2009 (Quelle der Daten: USTAT(Ufficio di statistica del Cantone Ticino), Grafik: Giacomo Moretti)

Die Vorindustrielle Wirtschaft

Im Mittelalter hatten die südlichen Alpentäler vom Norden her eine Erholung des internationalen Verkehrs und eine Abschaffung der feudalen Wirtschaft erlebt. Aber dann, in der Zeit der grossen wirtschaftlichen Veränderungen des Tessins (von 1500 bis 1900), blieb das Maggiatal von diesen Entwicklungen fast unberührt.

Das Maggiatal hatte noch lange eine mehrheitlich agropastorale³ Wirtschaft. Bis zum Anfang des 20. Jahrhunderts und zwar mit einem überraschend hohen Anteil im Vergleich zum Rest des Tessins: Im Jahr 1900 waren noch 84% der aktiven Bevölkerung Bauern (gesamtes Tessin 44%). Somit war das Maggiatal in dieser Zeit auf der Suche nach einem neuen Gleichgewicht zwischen Landwirtschaft, Viehzucht und Nutzung der Wälder, für eine Gesellschaft, welche immer mehr Holz zum Bauen oder Heizen brauchte. Das Maggiatal hat seit dem Anfang des 20. Jahrhunderts eine langsame Entwicklung von einer Selbstversorgungswirtschaft zum Handel mit seinen Agrarprodukten (Molkerei und Fleisch) erlebt.

³ **Agropastoralismus** (aus lat. *ager* Acker und *pastor* Hirte, Hüter) bezeichnet eine Kombinationsform von Landwirtschaft mit Viehhaltung. Agropastoralismus herrscht dann, wenn dem Getreideanbau eine wirtschaftliche oder existenzsichernde Bedeutung zukommt.

(Quelle: Wikipedia; <http://de.wikipedia.org/wiki/Agropastoralismus>)

Die Entwicklung der Alpwirtschaft

1911 war das Maggiatal der Bezirk mit den meisten Alpbetrieben im Tessin, gesamthaft betrug deren Fläche rund 100 km² (¼ der Alpfläche des Kantons). ¾ der Alpbetriebe gehörten den Patriziaten, der Rest wurde von Privaten gemietet und genutzt. Es gab sehr viele Alpbetriebe, obwohl diese nur von Mitte Juni bis Mitte September genutzt werden konnten, denn den Rest des Jahres sind diese hohen Regionen schneebedeckt.

Im unteren Tal gab es nur kleinere Alpbetriebe und diese befanden sich grösstenteils auf der linken Seite des Flusses; mehr als ¾ der Alpbetriebe befanden sich im oberen Tal: in Bavona (20 Alpen, 16.05 km²), in Fusio (11 Alpen, 19.72 km²), in der Valle di Peccia (14 Alpen, 22.05 km²), in Prato-Sornico (7 Alpen, 11.55 km²) und in Rovana (14 Alpen, 12.46 km²).

Im Jahr 1976 hatte das Maggiatal noch 83 Alpen, von denen nur 27 noch besetzt waren mit 773 Kühen (nur ¼ des Bestandes von vor 60 Jahren). Im Jahr 1850 gab es im Maggiatal zirka 3700 Kühe, 1991 nur noch 700; 1860 machten die Kühe vom Maggiatal etwa 11% des Kuhbestandes des ganzen Tessins aus. 1901 waren es noch 9%, und heute nur noch etwa 6%.

Die Anzahl der Kühe hatte einen grossen Einfluss auf die Käseproduktion: Die Lavizzara war die einzige Gegend des Maggiatals, in der der Ertrag und die Qualität des Käses genügend gut waren, um einen regelmässigen Export auch über längere Zeit hin zu garantieren (zirka 100'000 kg pro Jahr am Anfang des 20. Jahrhunderts).

Von der Subsistenzwirtschaft bis hin zur Abschaffung der Landwirtschaft

Die Präsenz von kleinen Scheunen, welche über das ganze Tal verteilt sind (in Rovana und Bavona an die Häuser angebaut), sind ein klares Zeichen der vergangenen verbreiteten Subsistenzwirtschaft⁴.

Im 19. Jahrhundert verdienten die Bauern vor allem mit dem Anbau von Roggen (bis Mitte des 19. Jahrhunderts), Mais, Kartoffeln und Trauben (ab und zu noch Heute) ihr Geld, im Maggiatal wurden allerdings auch noch viele andere Getreide (Weizen, Meile, Gerste), Textil-Pflanzen (Flachs und Hanf), Obstarten (Birnen, Äpfel, Pfirsiche, Kirschen, Feigen, Nüsse) und Gemüse (Rüben, Kohl, Bohnen) angebaut. In Broglio gab es sogar Maulbeerbäume zur Zucht von Seidenraupen.

Zu dieser Zeit lebten noch fast alle Leute von der Subsistenzwirtschaft; die Sommer verbrachten sie auf den Alpen und die Winter in den Dörfern. Alle Arbeiten wurden von Hand ausgeführt, der Pflug wurde erst ab Ende des 19. Jahrhunderts in den Talböden benutzt. Die Wiesen wurden mit Gülle gedüngt und das Gras wurde in der Nähe der Dörfer nur zwei Mal pro Jahr geschnitten, ausserhalb sogar nur einmal. Um die Arbeiten im steilen Gelände zu vereinfachen, wurden vielerorts grosse Terrassen angelegt.

⁴ **Subsistenzwirtschaft** (auch: **Selbstversorgung**) bezeichnet eine autonome, von anderen Personen, Gemeinschaften, Institutionen oder Staaten unabhängige Lebensführung bzw. Wirtschaftsweise.
(Quelle: Wikipedia; <http://de.wikipedia.org/wiki/Subsistenzwirtschaft>)



Abb. 3: Terrassen am Beispiel eines Steilhangs in Linescio (Quelle: <http://www.vallemaggiasecrets.ch/vallemaggia/index.cfm?uuid=59A0ED05->

Seit Anfang des 20. Jahrhunderts hat die Landwirtschaft stark abgenommen. Die ersten statistischen Daten stammen aus dem Jahr 1905. Damals betrug die Fläche der Nutzgärten 1.48 km², diejenigen der Weinberge 0.88 km²; 10.14 km² waren Wiesen und 40.37 km² Weiden. 1934 sank die Fläche der Nutzgärten auf 0.48 km² (0.18 km² Getreide und 0.3 km² Kartoffeln).

Die Anbauflächen nahmen noch einmal stark zu während des Zweiten Weltkriegs. 1944 nahmen die Wiesen eine Fläche von 14.5 km² ein, die Nutzgärten eine von 1.29 km², davon 0.68 km² Kartoffeln, 0.5 km² Getreide. 0.44 km² Getreide befanden sich im tiefen Tal, während die Kartoffeln mehrheitlich in Lavizzara (0.159 km²) und in Rovana (0.21 km²) angebaut wurden. Nach dem Krieg nahmen die Anbauflächen wieder sehr stark ab.

Seit den letzten Jahrzehnten findet man nur noch im unteren Tal Felder. 1990 gab es noch 0.24 km² Felder zur Heugewinnung, 0.07 km² Weinberge, 8.28 km² Wiesen und 0.66 km² Hochgebirgsweiden; die Nutzgärten waren praktisch verschwunden, da der Anbau von Gemüse nicht mehr den erwarteten Gewinn einbrachte und die Bestellung der Felder zu teuer wurde.

Die Bedeutung des Waldes fürs Maggiatal

Im Jahr 1912 gab es im Maggiatal 130 km² Wälder (23% des Territoriums), laut Messungen im Jahre 1971 waren es noch 290 km², das sind 50.6% des ganzen Gebiets des Bezirks. 21% davon ist Pionierwald, das heisst Wald, der sich in den 50er Jahren gebildet hat nachdem die Acker nicht mehr genutzt wurden.

Zwischen 800-900 m ü. M. findet man vor allem Kastanien- und Eichenwälder, weiter oben auf 1500-1700 m ü. M. gibt es vor allem Buchen und Edeltannen und noch höher zwischen 1500-1700 m ü. M. und 1800-2000 m ü. M. wachsen Fichten und Lärchen. Oberhalb der Waldgrenze findet man die übliche alpine Flora, bestehend aus kleinen Stauden und Sträuchern, Flechten und Moosen. Die Kastanienbäume waren sehr wichtig fürs Tal, weil diese auch im hohen Tal noch zu finden waren und eines der Grundnahrungsmittel der Talbewohner waren. Die Kastanienbäume gehörten den Privaten und wurden wie alle andere Obstpflanzen gepflegt und beschnitten; die Früchte wurden vor allem benutzt um Mehl herzustellen. Heutzutage werden die Kastanienwälder längst nicht mehr gepflegt.

Der Mensch hat einen grossen Einfluss auf die Entwicklung der Natur im Tal gehabt: Es entstanden Ackerland, Wiesen und Siedlungen. Auch die Wälder haben sich durch den Menschen stark verändert, indem einerseits neue Spezies angebaut wurden (Kastanienbäume, Maulbeerbäume, Hanf, Buchweizen, Traubenstöcke, Kartoffeln, usw.) und andererseits neue Spezies importiert wurden (Weymouth-Kiefer, Schwarzkiefer, Douglasie, Pappel, Roteiche, Robinie, Sitka-Fichte). Ausserdem hat die Nutzung der

Wälder zum Weiden, zur Gewinnung von Streu aus Blättern, zur Verbrennung und für die Nutzung als Baumaterial eine grosse Veränderung mit sich gebracht.

Der Mangel von Wäldern am Anfang des 20. Jahrhunderts war auf die unkontrollierten Rodungen zurückzuführen. Das Holz aus den Alpen wurde in ganz Europa verkauft, da die grösseren Nadelbäume des Tals viel bessere und breitere Bauten erlaubten, als die kleineren Bäume die man in den flachen Gebieten findet. Die Nähe des Maggiatals zum Lago Maggiore erlaubte einen bequemen Transport der Hölzer über den Fluss (man siehe auch das nächste Kapitel der Flösserei). Aus diesem Grund bevorzugten viele Holzkäufer das Maggiatal gegenüber der breiteren Riviera, der Leventina und dem Bleniotal. Das Holz wurde via die Maggia, den Lago Maggiore, den Ticino und den Po nach Italien transportiert. Die letzte grosse Abholzung fand um 1900 statt, als man Eichen und Kastanien für den Bau von Eisenbahnschwellen und Elektrizitätsmasten brauchte.

Dieser Holzexport hat in den vergangenen Zeiten viel Reichtum insbesondere nach Lavizzara gebracht. In Prato-Sornico gibt es Häuser aus dem 17. und 18. Jahrhundert, die von diesem grossen Reichtum zeugen.



Abb. 4: Häuser im Kern von Prato-Sornico, die vom früheren Reichtum zeugen.
(Quelle: <http://www.gld-dazio.ch/it/immobiliare/prato-sornico>)

Die Flösserei als Transportweg für den Holzexport

Die Abholzung ist die Hauptursache für die Veränderungen, die in den Waldgebieten stattgefunden haben.

Die Holzwirtschaft entwickelte sich schon im 13. Jahrhundert, weil neue Materialien zum Bauen gebraucht wurden und somit entwickelte sich auch dessen Handel. Der Holzhandel führte zu einer Verstärkung der Beziehungen zwischen den Leuten und möglicherweise auch zur Emigration.

Im Maggiatal brauchte man das Holz, um Häuser, Ställe, Kirchen und Möbel zu bauen, trotzdem gab es zu viel davon, und der Überschuss konnte dank der Flösserei exportiert werden. Das Interesse für das Tessiner Holz war vor allem in der Lombardei sehr gross, denn da hatten sich in diesen Jahren die Baugewerbe, die Schiffsindustrie und ganz allgemein die Verarbeitungsindustrie stark entwickelt und wegen der ständig wachsenden Bevölkerung fehlte es an Brennholz.

Von der Flösserei machte man wahrscheinlich zirka ab 1305 Gebrauch. Die Arbeiter, die dafür eingesetzt wurden, kamen nicht vom Tal, die Mehrheit war mit grösster Wahrscheinlichkeit italienischer Herkunft; mit Sicherheit kann man sagen, dass die Arbeiter viel Erfahrung, Geschicklichkeit und Wissen mit sich brachten. Bei der Flösserei mussten die Baumstämme erst von dem Ort, in dem sie gefällt wurden zum Fluss gebracht werden, diesen erreichte man dank Rutschbahnen, die im Winter aus Schnee gebaut wurden in im Sommer einer Art Kanal glichen, der wie ein Schützengraben gebaut wurde. Einmal im Fluss angelangt, liess man die Baumstämme langsam den Fluss runter fließen. Entlang des Flusses wurden Männer stationiert, die den Transport überwachten: Einerseits, um die Sicherheit zu garantieren, andererseits, um zu kontrollieren, dass keine Baumstämme geklaut wurden. Im See gab es dann ein Fangnetz aus verketteten Baumstämmen, die dazu dienten die Baumstämme, die geflösst wurden, aufzufangen. Um einen unproblematischen Transport zu ermöglichen, gab es entlang der Strecke auch Konstruktionen, die dazu dienten, die Wassermenge so zu regeln, dass die Flösserei möglichst regelmässig verlief.

In dieser Zeit emigrierten viele Talbewohner nach Italien, weil sie die Transporte begleiteten. Ab dem Jahr 1850 begannen die grossen Diskussionen darüber, ob man die Flösserei abschaffen und verbieten sollte. Man baute vorerst jedoch noch neue Schutzelemente für die Flössung; dann 1876 wurde das Verbot aber eingeführt.

Die kleine Bedeutung des Kunsthandwerks

Das Kunsthandwerk hatte im Maggiatal zu dieser Zeit einen sehr niedrigen Stellenwert. Nur Holzwerkzeuge (insbesondere in Bosco Gurin) und Kochtöpfe aus Speckstein, meist in der Val di Peccia, wurden hergestellt. Die Produkte wurden dann meist auf dem Markt von Locarno verkauft.

Die Landwirtschaft hat ihre Wichtigkeit verloren und das Tal ist heute alles andere als Selbstversorgend

Die Landwirtschaft, welche einmal das ein und alles des Tals war, hat heute keine Wichtigkeit mehr. Die grössten wirtschaftlichen Einnahmen werden heutzutage von den Kraftwerken, dem Bergbau und dem Tourismus erzielt.

Statistisch erfasste Daten über die Einwohner, deren Beschäftigungen und Löhne aus dem Jahr 2000 zeigen, dass nur $\frac{1}{4}$ des Einkommens der Einwohner vom Maggiatal aus den Aktivitäten im Bezirk selbst stammen, der Rest kommt grösstenteils von den Löhnen der Pendler, der AHV und vom investierten Kapital (ein grosser Teil der Leute, die emigrierten und zurück nach Hause kamen, haben viel Geld mitgebracht). Viele Dörfer (vor allem im tiefen Tal) sind mehr Wohnraum als Arbeitsstätte. Im Maggiatal gibt es zirka 1600 Arbeitsplätze, im Sommer ein bisschen mehr, im Winter ein bisschen weniger. Einige der Leute, die im Maggiatal arbeiten, sind auch Pendler.

Aufgrund dieser Informationen kann man klar sagen, dass die Wirtschaft im Maggiatal alles andere ist als selbstversorgend (wie in der vorindustriellen Zeit). Viele Arbeiter sind vom Bezirk Locarno

abhängig und viele Unternehmen brauchen Arbeiter aus Italien. Fast alles was man produziert, wird exportiert und fast alles was man braucht wird importiert.

Der Tourismus im Maggiatal: Ein neuer wichtiger Wirtschaftszweig

Der Tourismus hat im Maggiatal einen hohen Stellenwert, er gehört nebst dem Bergbau und den Wasserkraftwerken zum wichtigsten Wirtschaftszweig, denn der Tourismus macht etwa 1/3 des tertiären Sektors aus. So sind 6% der Übernachtungen im Tessin im Maggiatal gebucht worden. Scheint wenig zu sein im Vergleich zu der Fläche des Tales, doch der Tourismus im Maggiatal hat sich vor allem auf Abenteuerferien und Outdoor-Aktivitäten spezialisiert. So gehören Schneeschuhtouren, Mountainbiketrails bis zu Tauchgängen zum Angebot.

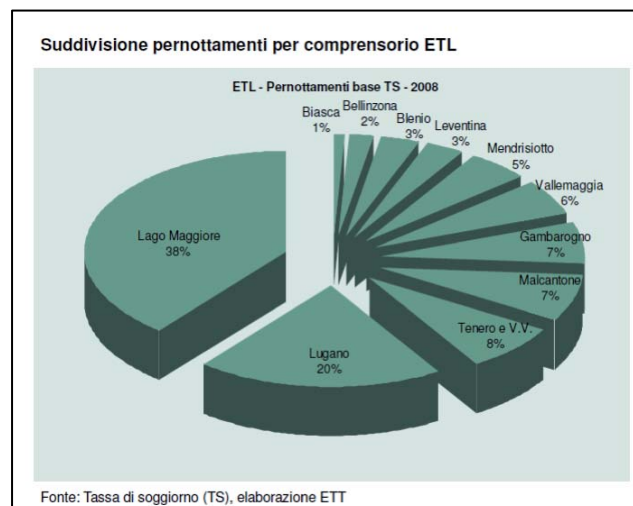


Abb. 5: Übersicht der Übernachtungen in den verschiedenen Regionen des Tessin im Jahr 2008. (Quelle: <http://www4.ti.ch/fileadmin/DFE/DFE/studi/turismo/studio.pdf>)

Doch auch für Kulturbegeisterte gibt es Möglichkeiten, so etwa das Walserdorf Bosco Gurin, welches einzigartig in seiner Architektur ist, in dem man auch alte Legenden und Mythen zu hören kriegt. Die Wintersaison ist für den Tourismus nicht so wichtig, es gibt zwar einige kleine überschaubare Skigebiete, doch wird am Meisten mit den Campern aus aller Welt eingenommen. Kaum ist der Schnee weg, kommen sie und wollen die wunderschöne Natur geniessen und einfach nur dem Alltagsstress entfliehen.

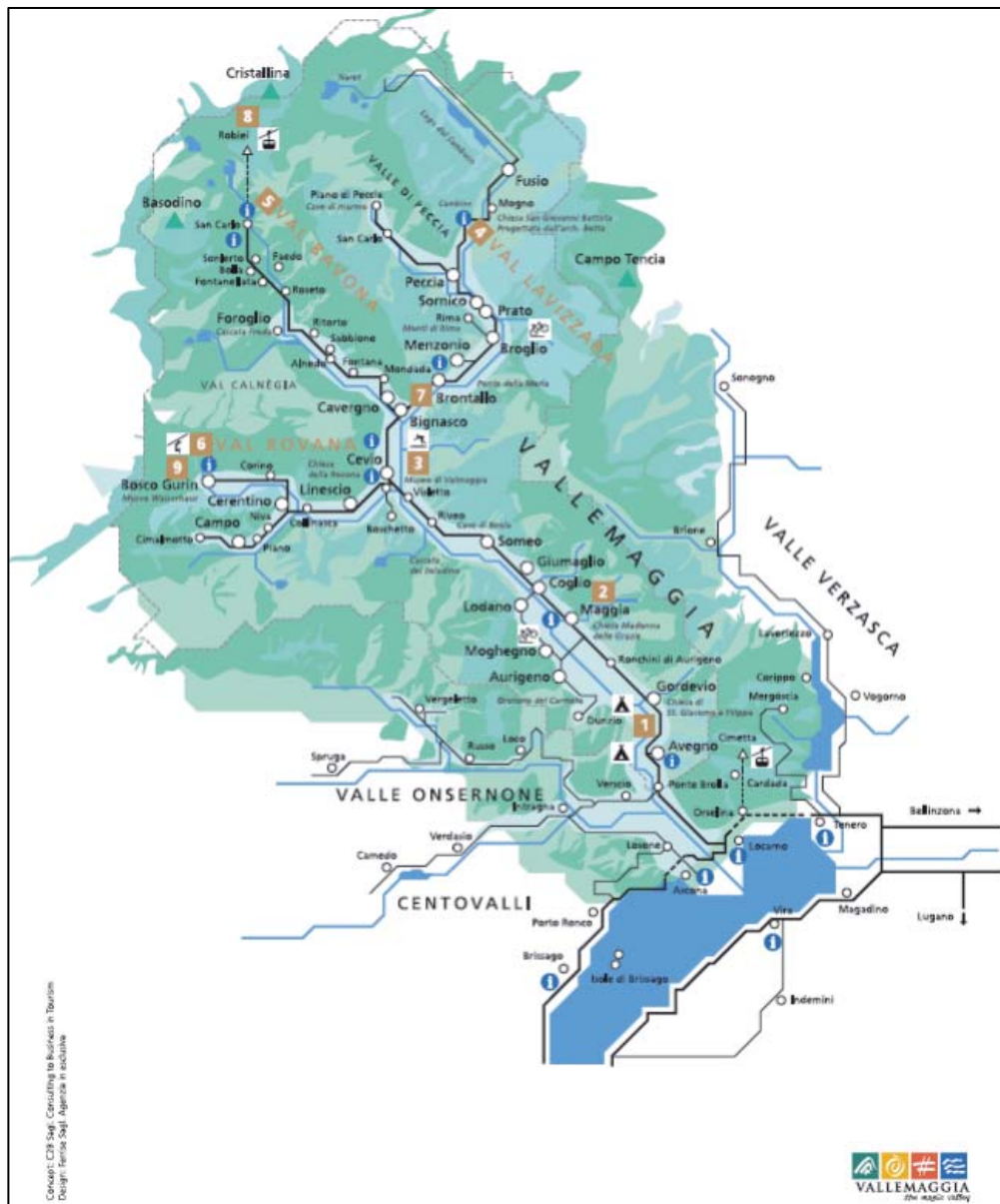


Abb. 6: Übersicht der Touristischen Möglichkeiten im Maggiatal (Quelle: <http://www.vallemaggiasecrets.ch/vallemaggia/pdf/cartinaA4.pdf>)

Der Bergbau sichert dem Tal Einkommen und Arbeitsplätze

Gneis⁵ befindet sich überall in grosser Menge im ganzen Tal, sein industrieller Abbau hat aber ziemlich spät angefangen und dies mehrheitlich aufgrund von Transportproblemen. Erst 1907 löste die neue Bahnlinie der *Valmaggina* dieses Problem und hat die Entwicklung dieser Industrie begünstigt. In Riveo und Boschetto gibt es heute noch verschiedene Gneisbrüche (bis zu den Neunzigerjahren auch in Linescio), obwohl diese Industrie schon in den Sechzigerjahren ihren Höhepunkt erreicht hat mit insgesamt 380 Arbeitern. Der Gneis ist auch heute noch überall sehr gefragt für spezielle Bodenbeläge und Steinwände, im Tessin auch, um die alten Häuser zu sanieren.

1946 hat man in einer Höhe von 1200 Meter einen neuen wichtigen Steinbruch in Ghèiba (Val di Peccia) eröffnet. Da wird aber nicht Gneis, sondern Marmor abgebaut.

⁵ Die **Gneise** sind eine metamorphe Gesteinsgruppe mit hohem Umwandlungsgrad.

Weniger als 10% des Gneises und des Marmors wird im Maggiatal genutzt. Mehr als 50% wird aus dem Tessin exportiert, teilweise nach ganz Europa. Trotzdem ist der Verdienst für das Tal nicht sehr gross, denn es bleiben nur 52% der Löhne aus dem Bergbau im Maggiatal, der Rest geht an Pendler und Grenzgänger (fast alle aus Italien) oder saisonale Arbeiter (ein grosser Teil kommt aus Italien oder Spanien).



Abb. 7: Gneisabbau in Boschetto
(Quelle: <http://www.bettazzagraniti.com/granito.asp>)



Abb. 8: Gneisabbau in Boschetto
(Quelle: <http://www.bettazzagraniti.com/granito.asp>)



Abb. 9: Marmorbruch in Val di Peccia (Quelle: <http://www.centroscultura.ch/it/la-base/marmo>)

Wasserkraftwerke

Das Flussgebiet des Maggiatals beinhaltet sowohl den Ticino als auch den Po. Der Fluss Maggia entspringt beim Pizzo Cristallina und fliesst erst in Form eines Halbbogens von Nordosten nach Südwesten zum Abflussgebiet vom Lago Sambuco und dann Richtung Süden bis zum Lago Maggiore. Seit den 50er Jahren wird das Wasser des Tals zur Stromgewinnung eingesetzt. Die ersten zwei Stauseen waren die von Palagnedra und Sambuco, mit Elektrizitätswerken in Verbano (am See), Caveragno und Peccia. Weitere Stauseen wurden in den folgenden Jahrzehnten gebaut: Robiei, Zött, Cavagnoli und Naret, mit dazugehörigen Elektrizitätswerken in Bavona und Robiei. Während des Aufbaus dieser neuen Infrastrukturen (1949-1973) haben die Baustellen mindestens Tausend neue Arbeitsplätze geschaffen und den Bau von ca. 50 km neuer Strassen verursacht, dadurch wurde auch die Zufahrt von Bavona und Lavizzara verbessert.

In den letzten Jahren hat auch die Wasserkraftnutzung, zusammen mit dem Tourismus und dem Abbau von Gneis und Marmor in kleiner Weise dazu beigetragen, dass die abgelegenen Orte des Tals nicht aufgegeben wurden.

Die Wasserkraftwerke gehören alle der Firma OFIMA (Officine idroelettriche della Vallemaggia), die 1949 gegründet wurde. Die OFIMA produziert 1265 GWh und ist damit das grösste Energieversorgungsunternehmen des Tessins und gehört zu den wichtigsten der Schweiz; ihr gehören zum Teil auch Kraftwerke, die sich ausserhalb des Maggiatals befinden.

In den fünfziger Jahren hat man den ersten Teil der Anlagen gebaut: die Dämme von Val Sambuco (während dessen Bau manche Teile von Fusio überschwemmt wurden) und die Kraftwerke von Caveragno und Peccia. Dann hat man in den sechziger Jahren die Dämme von Naret und von Val Bavona (Cavagnoli, Zöt und Robiei) mit den dazugehörigen Kraftwerken Naret, Bavona und Robiei gebaut.

Nur 40% der Löhne an die Kraftwerksarbeiter bleibt im Maggiatal, denn der Betrieb dieser Anlagen braucht hoch qualifizierte Leute, welche man nur in niedriger Anzahl in diesem Bezirk finden kann; ein grosser Teil der Arbeiter kommt aus anderen Tessiner Bezirken oder aus anderen Kantonen.



Abb. 10: Der Damm von Naret (Quelle: <http://www.skiforum.it/forum/showthread.php?t=43193&page=1>)



Abb. 11: Der Damm von Naret von der Val Sambuco gesehen (Quelle: <http://www.panoramio.com/photo/3850779>)

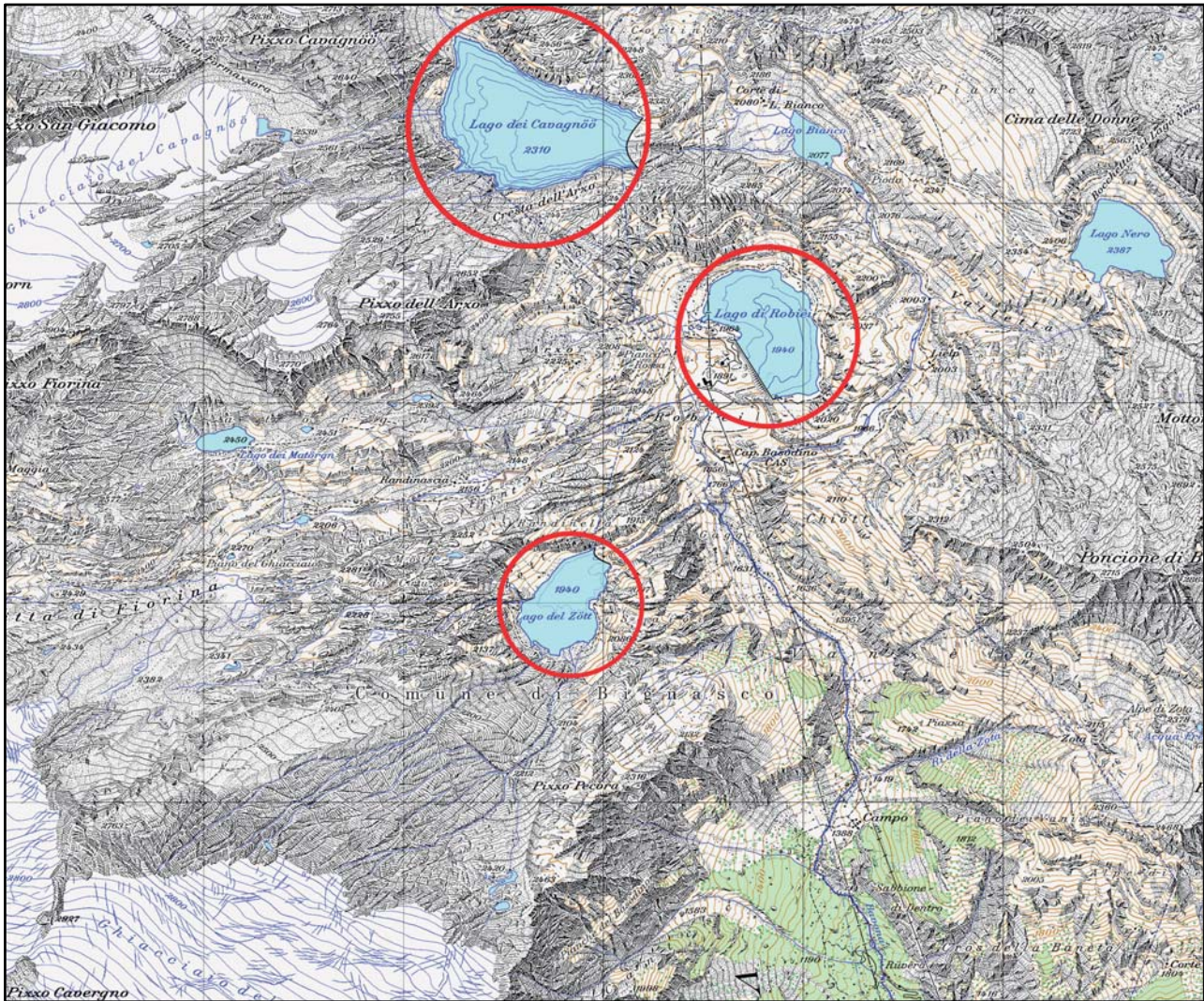


Abb. 13: Das Stauseengebiet 1997. In den drei eingekreisten Zonen hat sich die Lage massiv verändert: Es sind Seen entstanden und die Zufahrtswege wurden ausgebaut. Die Gletscher hingegen haben sich zurückgezogen. (Quelle: IFK; PK 50, Blatt Nr. 1271, 10L, bearbeitet im Photoshop)

Beim Vergleich zweier Karten des Maggia Deltas, eine aus dem Jahr 1907 und eine aktuelle, kann man gut sehen, dass der Fluss eingebettet wurde. Bei einer genauen Analyse kann man auch sehen, dass die kleinen Dörfer des Tals etwas gewachsen sind und die Häuser etwas weiter weg vom Wasser gebaut sind.

Gut zu erkennen ist auch die enorme Waldfläche, die auch heute noch vorhanden ist. Das Maggial ist auch im 20. Jahrtausend noch eine Region, die sich grösstenteils durch ihre Unverfälschtheit auszeichnet, genau deswegen sind einige deutliche Zeichen der Modernität nicht zu übersehen.

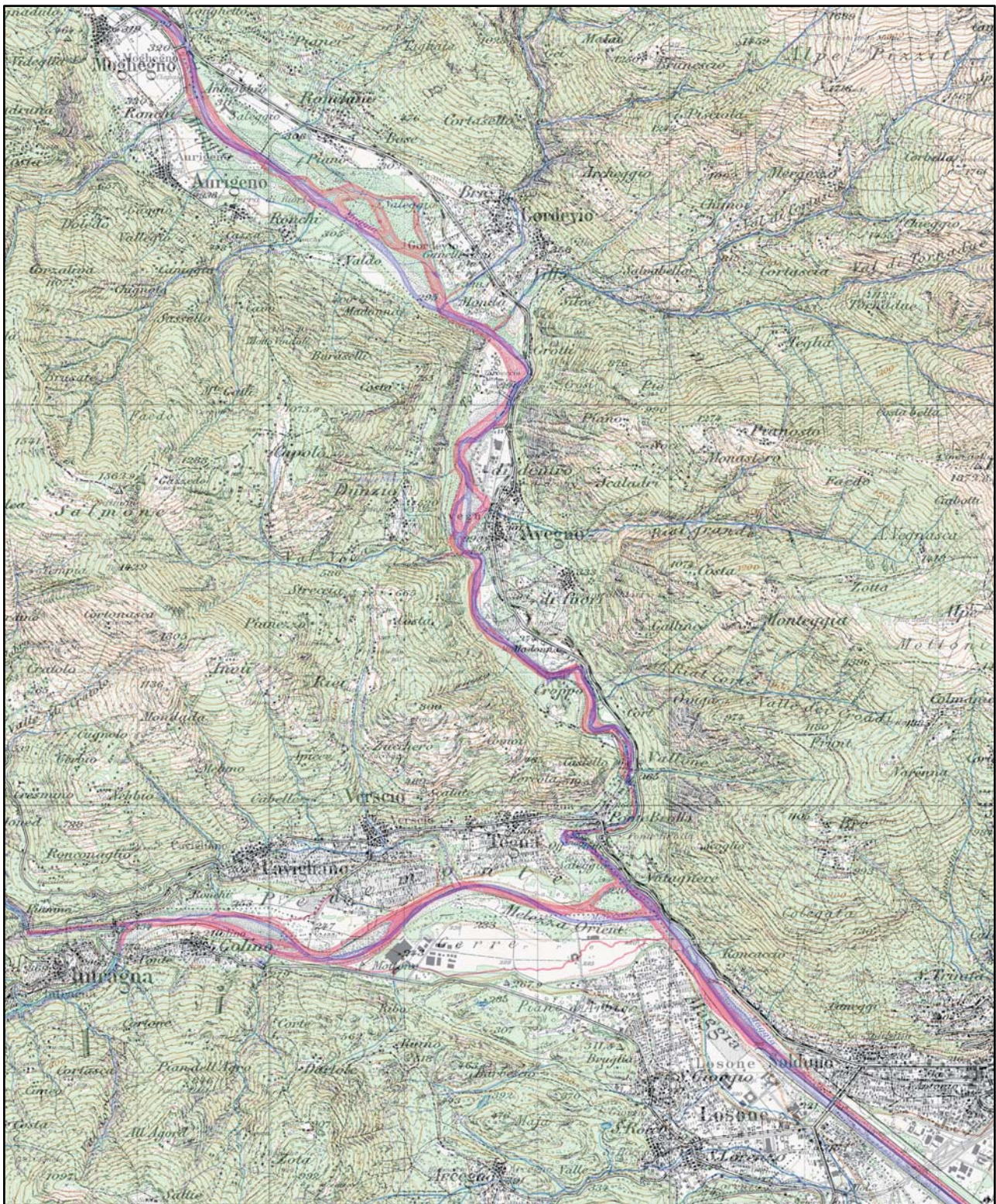


Abb. 14: Übereinanderlagerung zweier Karten des Maggia Deltas aus den Jahren 1907 und 1997. In rot der Flusslauf der *Maggia* und der *Melezza* 1907 als er noch nicht eingebettet war, und in blau der Flusslauf 1997, nach der Einbettung. (Quelle: IFK; Siegfried-Atlas, Blatt Nr. 514/PK 50, Blatt Nr. 1312, 10L)

Verkehrswege im Maggiatal⁶

Bis ins Jahr 1818 gab es im Tal nur ein Maultierpfad, der die Gemeinden von einem Zentrum zum anderen vereinte. Die erste Strasse des Maggiatals wurde zwischen 1818 und 1824 gebaut; im unteren Teil des Tals war diese bis zu 5 Meter breit, doch je höher man kam, desto enger wurde sie, wegen der natürlichen Einschränkungen.

Trotz dieser ersten Ausbauten blieb die Fahrt zwischen Locarno und Bignasco mühsam und lang; der Postwagen brauchte immer noch dreieinhalb Stunden um die Strecke zurückzulegen.

Es ist Zeit, dass sich etwas verändert

Als 1891 ein Projekt für die Eisenbahnlinie *Valmaggina* ausgearbeitet wurde, war Francesco Balli der Initiator in der Region Locarno. 1905 begann man mit dem Bau der 28 km langen Eisenbahn, der wegen der Geomorphologie und der Hydrographie des Tals, sowie der schon vorhandenen Strassenteile, mit einigen Schwierigkeiten verbunden war. Man kam zum Entschluss die Gleise nicht direkt durch die Zentren zu bauen, sondern sie weiter ausserhalb durchs Land gehen zu lassen und die Kurven auf ein Minimum zu reduzieren. Diese Geradlinigkeit und der Höhenunterschied von nur 242 Meter zwischen Abfahrts- und Zielort erlaubten dem Zug seine Höchstgeschwindigkeit von 42km/h oftmals zu erreichen. Somit betrug die Fahrt nur noch eine Stunde und 15 Minuten.

Aufgrund der vielen Stauseen im Maggiatal entschied man sich für einen elektrischen Antrieb, da dieser effizienter erschien als Dampftrieb.

Der Probelauf der 2.7 Mia CHF teuren Bahn, durchgeführt vom Eidgenössischen Departement der Bahn, fand am 23. August 1907 statt und am 2. September desselben Jahres wurde die Bahnlinie dem öffentlichen Verkehr übergeben.

(1951 zerstörte jedoch ein Hochwasser der Maggia die Eisenbrücke in Ponte Brolla, welche für eine Summe von 474'000 CHF wieder aufgebaut werden musste.)

Die Route

Die Bahnlinie von Locarno über Ponte Brolla nach Bignasco baute ihren Startbahnhof ganz im Westen von Locarno, in der Nähe der heutigen Piazza St. Antonio, mitten auf dem Land. Die Bahnlinie führte dann über Solduno bis nach Ponte Brolla, entlang der Strecke die heute von der *Centovallina* befahren wird. Nachdem sie die Brücke in Ponte Brolla passiert hatte, fuhr die Bahn auf der rechten Strassenseite bis nach Avegno, auf dem Strassenteil der heute als Umfahrung dient. Weiter in Richtung Gordevio führten die Gleise durch einen Tunnel (dieser Tunnel existiert auch heute noch und wird bei Lavinenabgängen als Umfahrung der Kantonsstrasse genutzt) und dann immer weiter in Richtung Maggia, der heute existierenden Strasse entlang. In Maggia führten die Gleise mitten durchs Land, dort wo jetzt eine Umfahrung ist, und danach der Strasse entlang bis Coglio, wo die Bahn der jetzigen Umfahrung von Coglio-Giumaglio-Someo folgte. Nach Someo fuhr man an Riveo vorbei bis Visletto, immer der Strasse entlang (da befand sich der zweite Tunnel, auch dieser existiert heute noch) und überquerte dann den Fluss Maggia über die Brücke von Visletto (steht heute noch). Von dort führte die Bahnlinie über Cevio weiter bis zur Endstation in Bignasco, entlang der heutigen Strasse.

Es wurden insgesamt 14 Bahnhöfe gebaut (Locarno, St. Antonio, Solduno, Ponte Brolla, Avegno, Gordevio, Ronchini, Aurigeno-Moghegno, Maggia, Lodano, Coglio-Giumaglio, Someo, Riveo, Cevio, Bignasco).

⁶ Alle Daten stammen von der Homepage der *Valmaggina* und aus dem Referat von Claudio Filipponi.



Abb. 15: Alter Tunnel in Visletto
(Quelle: http://www.valmaggina.ch/i_4-5.html)



Abb. 16: Alte Brücke von Cevio, existiert noch
(Quelle: http://www.valmaggina.ch/i_4-5.html)



Abb. 17: Brücke in Ponte Brolla; heute
Fussgängerbrücke
(Quelle: http://www.valmaggina.ch/i_4-5.html)

Einige technische Daten:

| | |
|--|---------|
| Gesamtlänge der Bahnlinie | 27147 m |
| Bahnübergänge | 64 |
| Unterführungen | 12 |
| Überführungen | 1 |
| Gesamtlänge aller Tunnels | 298 m |
| Länge der horizontalen Strecken | 7936 m |
| Länge der Strecken mit Steigung bis 10‰ | 9761 m |
| Länge der Strecken mit Steigung bis 20‰ | 4181 m |
| Länge der Strecken mit Steigung bis 30‰ | 4413 m |
| Länge der Strecke mit maximaler Steigung von 33‰ | 850 m |
| Länge der gradlinigen Strecken | 15832 m |
| Länge der Kurven mit Radius < 200 m | 5756 m |
| Länge der Kurven mit Radien zwischen 200 und 500 m | 5566 m |

Die *Valmaggina* war die einzige Bahn weltweit mit einem einphasigen elektrischen Antrieb anstelle eines Gleichstromantriebs (wenn man von der Experimentalbahnlinie Seebach-Wettingen absieht).

Nicht alles was glänzt ist aus Silber und Gold

Die *Valmaggina* wurde mit dem Ziel gebaut, die langsamen Postwagen zu ersetzen. Dies jedoch gelang nicht so richtig aufgrund der Vorherrschaft der Autoindustrie; nur während des Zweiten Weltkriegs kannte die *Valmaggina* einige glorreiche Jahre. Schon in den Fünfzigerjahren nahmen die Leistungen des Zuges aus verschiedenen Gründen wieder ab: immer mehr Leute besaßen ein Auto, die Infrastruktur der Bahn war nicht genügend modernisiert worden, die Arbeiten im hydroelektrischen Bereich nahmen zu und die Fahrten reichten einfach nicht aus. Einige Leute kamen sogar zu der Ansicht der Zug würde der Weiterentwicklung des Tals schaden.

Der Bau von Staumauern hatte auch einen grossen Einfluss auf den Abbau der Bahn, da die vielen Lastwagen, die für den Materialtransport der Mauern gebraucht worden waren, später von der Steinbruch-Industrie eingesetzt wurden. Somit verlor die Bahn eine weitere Einsatzmöglichkeit (von 4000 Waggons im Jahr 1948 auf noch etwa 1000 im Jahr 1956).

Trotz allem hat die *Valmaggina* eine wichtige Rolle in der Industrie- und Tourismusentwicklung des Tals gespielt, ausserdem hat sie dazu beigetragen, dass die Gemeinden rund um die Bahnstrecke zwischen 1907 und 1960 ihre Einwohnerzahl halten konnten.

In 58 Jahren Bahngeschichte muss man doch an die Worte von Francesco Balli noch vor dem Bauanfang denken: „nicht ein rein finanzielles und gewinnbringendes Unterfangen, also ein rein Materielles; die *Valmaggina* repräsentiert ein grosses moralisches Interesse für das Maggiatal.“

Als eine komplette Renovierung der Bahnstrecke anstand, entschied sich der Kanton aufgrund der Kosten dagegen, vor allem aber auch weil die Bahn mit ihrer geringen Geschwindigkeit nicht mit den Autos mithalten konnte. Das Geld wurde dann in den Bau einer neuen Strasse entlang der alten Gleise gesteckt.

Auf diese Weise wurden der Bahn die Hilfsmittel gestrichen und sie wurde zum Abbau gezwungen. Später setzte sich die FART (Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi) zusammen mit den Gemeinden vom Tal für eine Modernisierung des Zuges ein, da dieser auch einige Vorteile mit sich brachte, so war er z.B. nicht von den Verspätungen des Feierabendverkehrs betroffen. Der Betrieb wurde aber trotzdem am

11. November 1965 eingestellt. Heute erinnern nur noch die verrosteten Brücken, zwei Tunnels und der Waggon von Bignasco¹¹ an die *Valmaggina*.

Gleichzeitig mit der Abschaffung des Zugs beschloss man 1965 im Gran Consiglio die ganzen 24 Kilometer Strasse von Ponte Brolla bis Bignasco komplett auszubauen. Vorgesehen war eine sieben Meter breite Fahrbahn, die innerhalb von sechs Jahren und für 17 Millionen CHF hätte gebaut werden sollen: Nach drei Jahren waren noch nicht einmal die ersten drei Kilometer vollständig gebaut!

Die letzten Jahre

Bis zum Anfang des letzten Jahrtausends war noch nicht viel geschehen. In Avegno, Maggia, Coglio-Giumaglio, Someo gab es eine Umfahrung und ab den Neunzigerjahren auch in Cevio, doch die Verkehrsprobleme von Gordevio und Visletto waren immer noch nicht gelöst. In Gordevio wollte man den früheren Eisenbahntunnel verbreitern, um den Benutzern mehr Sicherheit zu gewähren. Die Arbeiten begannen 1997 und wurden erst 2001 zu Ende gebracht, als der Trobeccio Tunnel zwischen Avegno und Gordevio eröffnet wurde, das heisst erst 36 Jahre nach dem Abbau der *Valmaggina*.

Heutzutage ist die *Valmaggina* nur noch eine vage Erinnerung, Autos und Busse haben sie ersetzt und sind nun die einzigen Transportmittel ins Maggiatal.

Schlusswort

Das Maggiatal, ein Bergtal mit ähnlichen Problemen und bewegter Geschichte wie die anderen, welche es jedoch bisher immer gemeistert hat. So hat sich die Bevölkerungszahl in den letzten Jahrzehnten stabilisiert und das dank der Wasserkraft, den Steinbrüchen und nicht zuletzt dank dem Tourismus. Doch wie wir gesehen haben, sah die Zukunft des Maggiatals nicht immer so rosig aus, denn Ende des 19. Jahrhunderts zogen viele Familien weg, da sie keine Zukunft mehr sahen. Diese Zukunft ist heute auch durch die grosse Expansion Locarnos und den Ausbau der Infrastruktur deutlich verbessert worden

Wir hoffen nun, dass der Trend anhält und das Maggiatal noch mehr auftrieb erhält und die Bevölkerungszahl wieder richtig wächst. Das Maggiatal stempeln viele als unbedeutend ab, doch ohne die Stauseen und der daraus resultierende Strom wären viele aufgeschmissen.

Hoffentlich konnten wir dem Leser ein breites Bild über ein wunderschönes Bergtal liefern.

Referenzen

Bücher

- Martino SIGNORELLI, Storia della Val Maggia, Locarno, 1972, Edizioni Scuola Tecnica superiore del Cantone Ticino
- Museo di Vallemaggia, Vivere tra le pietre, Locarno, 2004
- Giovanni BIANCONI, Valmaggia, Agno, 1969
- Giovanni BUZZI, Atlante dell'edilizia rurale in Ticino: Valmaggia I, Locarno, 1997

Internetquellen

(Zugriff im Mai 2011)

Referat „L'economia regionale della Vallemaggia”

http://www.movingalpsfoundation.ch/userfiles/file/pdf/de/Die_Regionalwirtschaft_des%20Vallemaggia.pdf

Offizielle Homepage von OFIMA

<http://www.ofima.ch/>

Tourismus

<http://www.vallemaggiasecrets.ch/vallemaggia/index.cfm?info=1>

<http://www4.ti.ch/fileadmin/DFE/DFE/studi/turismo/studio.pdf>

Offizielle Homepage der Valmaggina

http://www.valmaggina.ch/i_4-5.html

Referat über die Valmaggina von Claudio Filipponi

<http://www.filipponi.info/sito/1996-97/Valmaggina.pdf>

Ufficio di statistica ticinese

<http://www.ti.ch/DFE/USTAT/>

Anhänge

Das gesamte Kartenmaterial stammt vom IFK der ETH Zürich.

1. Zusammenstellung zweier Karten (Siegfried-Atlas, Blätter Nr. 499 + 414, Jahrgänge 1925 bzw. 1924) zur Darstellung der kompletten Bahnlinie der *Valmaggina*.



2. Karten (aktuelle Karte: PK 50, Blatt Nr. 1312, 10L; Karte aus dem Jahr 1907: Siegfried-Atlas, Blatt Nr. 514) vom Maggiadelta zum Vergleich des Flusslaufs und der Grösse der Dörfer.



