

Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend einen
Bundesbeitrag für die Maggiabrücke bei Ascona
(Tessin).

(Vom 15. November 1887.)

Tit.

Die Angelegenheit der Maggiabrücke bei Ascona beschäftigt die Bundesbehörden schon seit mehr als 20 Jahren. Der Bundesbeschluß vom 19. Juli 1869 (Amtl. Samml. IX, S. 861), durch welchen für den Neubau und die Sicherung dieser Brücke ein Bundesbeitrag bewilligt wurde, brachte keine schließliche Erledigung, indem der Kanton Tessin den Beitrag unter den daran geknüpften Bedingungen nicht annahm und dann diese Angelegenheit infolge erneuerter Reklamationen von Italien wieder auf die Traktanden gelangte. Wie eine solche Reklamation den Ausgangspunkt der neuesten Serie diesfälliger Verhandlungen mit der Regierung von Tessin bildete, haben wir bereits in den Geschäftsberichten für 1884, 1885 und 1886 gemeldet. Wir wiederholen hier daraus nur Folgendes:

Die Regierung erklärte, Angesichts der durchaus ablehnenden Haltung des dortigen Großen Rathes auf das Projekt eines kostspieligen Neubaues, wie es 1869 vorlag, überhaupt nicht zurückkommen zu können. Wenn dabei als im Großen Rathe herrschende Ansicht bezeichnet wurde, daß der Vertrag vom 16. Januar 1847, auf Grund dessen der Bau der Brücke verlangt wird, als erloschen zu betrachten sei, so mußte darauf hingewiesen werden, daß diese Anschauung von Italien nicht getheilt wird. Die Regierung machte aber auch geltend, daß die Verkehrsverhältnisse sich vollständig

geändert hätten infolge des Bestehens einer Eisenbahn am linken Ufer des Langensee's und davon, daß eine weitere Aenderung in Aussicht stehe, indem ernstlich der Bau auch einer rechtsufrigen Bahn besprochen werde. Unter solchen Umständen würde, wie sie finde, die Verbesserung des seit der theilweisen Zerstörung der Brücke bestehenden Provisoriums mittelst bloß theilweisen Neubaus genügen. Sie fragte dann auch im weitem Verlaufe dieser Korrespondenz an, ob für Arbeiten zu solchem Zwecke eine Bundes-subvention gewährt würde. Da der Entscheid hierüber der Bundesversammlung vorbehalten werden mußte und die beabsichtigten Arbeiten noch nicht näher bezeichnet waren, wurde unter diesem Vorbehalte bloß bemerkt, auf Grund des vorgenannten Bundesbeschlusses von 1869 könne als wahrscheinlich angesehen werden, daß für zweckentsprechende Arbeiten auch jetzt ein Beitrag bewilligt werde.

Nach diesen Vorgängen reichte die Regierung von Tessin mit Schreiben vom 12. Juni 1886 das nun zur Behandlung vorliegende Subventionsgesuch ein, und zwar mit dem Beifügen, der Große Rath habe das demselben zu Grunde liegende Projekt genehmigt und die Regierung beauftragt, dasselbe sofort in Ausführung zu setzen, gleichzeitig aber bei den Bundesbehörden um Bewilligung eines Bundesbeitrages an die daherigen Kosten einzukommen.

Dieses dem Schreiben beigefügte Projekt betrifft die schon erwähnte Verbesserung des bisherigen Provisoriums, beziehungsweise einen nur partiellen Neubau. Wir bemerken dazu Folgendes:

Die Brücke über die Maggia bei Ascona wurde erst in den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts massiv aus Stein mit 9 Bogen von je 17,90 m. Lichtweite gebaut, so daß sie einschließlich der Pfeiler und Widerlager eine Gesamtlänge von ungefähr 200 m. besaß. Hievon wurden 5 Bogen, 3 auf der linken und 2. auf der rechten Seite, zerstört, infolge dessen nun bloß noch 4 Bogen, mit den 5 zugehörigen Pfeilern eine Brückenlänge von 89 m. bildend, mitten im Flußbette stehen. Dabei ist der rechts desselben liegende Theil der breitere, indem hier auch das Widerlager und ein Stück des frühern Ufers mit weggerissen wurde.

Nach dieser Zerstörung wurde das erwähnte Provisorium mittelst zwei, den stehen gebliebenen Theil der steinernen Brücke mit den beiden Ufern verbindender Holzbrücken hergestellt, ein Provisorium, welches ein etwas mangelhaftes schon nach der allgemeinen Beschaffenheit dieser Verbindungsbrücken und dann noch besonders deßhalb war, weil die rechtsseitige das Ufer in Wirklichkeit nicht erreichte, sondern noch im Flußbette endigte, infolge

dessen sie bei einigermaßen hohen Wasserständen umgangen und damit der Verkehr unterbrochen wurde.

Nach dem vorliegenden Projekte wird nun, oder ist in Wirklichkeit gegenwärtig schon, auf der linken Seite ein definitiver Zustand mittelst einer Eisenkonstruktion hergestellt, welche den 60,60 m. weiten Raum zwischen dem dort stehen gebliebenen Widerlager und dem ersten stehen gebliebenen Bogen, beziehungsweise dem linksseitigen Pfeiler des letztern überspannt. Indem also dieses Widerlager und dieser Pfeiler die Auflager der Eisenkonstruktion bilden, sind an denselben gewisse Arbeiten auszuführen. Sodann sollen die noch übrigen vier Bogen beibehalten werden, und da diese zusammen eine Durchflußöffnung von 71,60 m. bieten, so beträgt letztere einschließlich derjenigen der Eisenkonstruktion 132,20 m.

Nun werden zwei Alternativen in's Auge gefaßt, nach deren einer es bei der aus den vorgenannten beiden Theilen bestehenden Brücke verbleiben, nach der andern dagegen denselben noch ein dritter Theil in einer gleichen Eisenkonstruktion wie der linksseitigen auch auf der rechten Seite angefügt würde.

Die erste dieser beiden Alternativen setzt die Ausführung einer Korrektur der Maggia voraus, durch welche das Bett derselben auf die Breite beschränkt würde, welche der Brückenlänge entspricht, wie sie in den erstgenannten beiden Theilen schon besteht.

Um die zweite Alternative würde es sich dagegen in dem Falle handeln, daß die Maggiakorrektur nicht zu Stande gebracht werden kann, worüber gegenwärtig noch Ungewißheit besteht.

Diese beiden Alternativen können nun aber nur dadurch offen erhalten werden, daß man auf der rechten Seite unterdessen einen provisorischen Zustand fortbestehen läßt. Dies geschieht mittelst einer hölzernen Brücke, welche, überhaupt von besserer Beschaffenheit als die bisherige, namentlich auch den großen Vorzug hat, bis an das Ufer über den höchsten Wasserständen zu stehen, was eine Länge von 112 m. mit sich bringt.

Sonach geht das gegenwärtige Gesuch von Tessin des Nähern dahin, es möchte eine Subvention bewilligt werden für gewisse Instandstellungsarbeiten an den beizubehaltenden vier Bogen der alten Brücke, namentlich behufs Bildung der Auflager der Eisenkonstruktion, sodann für diese letztere und endlich für die provisorische hölzerne Brücke auf der rechten Seite, und es wird dabei vorbehalten, später um eine weitere Subvention einzukommen entweder für die Korrektur der Maggia oder für einen definitiven Brückentheil aus Eisenkonstruktion auch auf der rechten Seite.

Die Kosten, an welche hienach jetzt ein Beitrag nachgesucht wird, betragen laut Voranschlag:

Für die linksseitige Eisenkonstruktion . . .	Fr. 59,024. 35
„ die 4 alten Bogen, beziehungsweise die Auf- lager für die Eisenkonstruktion . . .	„ 2,700. —
„ die rechtsseitige provisorische Holzbrücke . . .	„ 4,602. 17
Total	<u>Fr. 66,326. 52</u>

Dabei ist zu bemerken, daß für letztere größtentheils das noch brauchbare Holz der früher bestandenen Brücken verwendet worden ist, ansonst die Kosten größer wären.

Setzt man hieneben den dem Bundesbeschlusse von 1869 unterlegten Kostenvoranschlag von Fr. 379,050 für die Brücke selbst (derjenige von Fr. 184,600 für Schutzbauten kommt nicht in Betracht, da es sich jetzt um solche nicht handelt), so ergibt sich allerdings ein sehr großer Unterschied zu Gunsten der gegenwärtigen Lösung dieser Brückenfrage. Dabei ist aber selbstverständlich auch zu berücksichtigen, in wie weit mit dieser rekonstruirten Brücke dem Verkehrsbedürfnisse genügt wird, die Dauerhaftigkeit derselben vorausgesetzt, und in wie weit diese Voraussetzung gestattet erscheint.

In ersterer Beziehung besteht ein gewisser Unterschied je nachdem das Urtheil sich auf den nach der einen oder andern obiger Alternativen vollendeten, oder aber den vorläufig theilweise noch provisorischen Zustand zu beziehen hat. Die steinerne Brücke besitzt eine freie Breite der Fahrbahn zwischen den Parapetmauern von 6,40 m. Die Breite der eisernen Brücke zwischen der beidseitigen Konstruktion beträgt 6,04 m. Daß hievon 0,88 m. auf auf jeder Seite ein Trottoir einnimmt, also für die Fahrbahn selbst bloß 4,28 m. übrig bleiben, verhindert nicht, daß die Fuhrwerke, soweit als es sonst zulässig und für das Ausweichen nöthig ist, seitwärts fahren können. Somit kann gesagt werden, daß bei diesen beiden Konstruktionsarten der Verkehrsanforderung, wie sie an eine einfache Chaussée-Brücke, zumal bei nicht sehr großer Dichtigkeit des Verkehrs, gestellt werden muß, entsprochen wird. Zugleich wird damit aber auch dem Verträge mit Italien genügt, der eine Straßenbreite von mindestens 6,00 m. verlangt. Dies gilt somit für den im einen oder andern Sinne definitiven Zustand, gleichviel, ob man sich diesen in dem steinernen Theile, bloß auf der einen oder aber auf beiden Seiten durch eine eiserne Brücke ergänzt, zu denken hat.

Die provisorische h6lzerne Br6cke besitzt dagegen zwischen der beidseitigen Konstruktion eine Breite von blo6 4,00 m., und wenn dies auch r6cksichtlich des gegenw6rtigen Verkehrs auf dieser Stra6e kaum einen wesentlichen Mangel bilden d6rfte, so w6re es doch gegen6ber der Vertragsvorschrift der Fall, wenn darin deren definitive Erf6llung erblickt werden wollte.

Was nun die Solidit6t des rekonstruirten Baues betrifft, so scheint bez6glich derselben im Sinne der n6thigen Tragkraft kein Zweifel zu bestehen. Bez6glich der Sicherheit gegen6ber den Wasserwirkungen fand das eidg. Oberbauinspektorat es dagegen nicht m6glich, sich ein bestimmtes Urtheil zu bilden. Soweit die Br6cke zerst6rt wurde, ist es durch Untersp6lung geschehen, indem infolge derselben von 10 St6tzpunkten (2 Widerlager und 8 Pfeiler) 4 (1 Widerlager und 3 Pfeiler) eingest6rzt sind. Um sich ein Urtheil dar6ber zu bilden, warum dies geschehen ist und warum die 6brigen nicht blo6 damals, sondern auch bei vielen seitherigen Hochwassern widerstanden haben, besitzt man nicht gen6gende Kenntni6 6ber die Art der Foundation und ob bez6glich derselben ein Unterschied zu Gunsten der stehen gebliebenen Widerlager und Pfeiler bestanden hat. Es wird dies in dem Sinne angenommen, da6 die Foundation nicht 6berall gleich tief gewesen sei. Uebrigens sind auch Konsolidirungsarbeiten, besonders an den Theilen, welche der eisernen Br6cke als Auflager dienen, vorgenommen worden und es sollen diese mittelst Steinvorlagen noch erg6nzt werden. Von eigentlichen Schutzbauten, n6mlich von solchen, die bestimmt sind, eine regelm66ige Str6mung durch die Br6cke zu bewirken, ist blo6 ein Parallelbau vorgesehen, der zu Deckung des linksseitigen Widerlagers von einem festen Punkte oberhalb bis zu demselben ausgef6hrt werden soll.

Die Joche der Holzbr6cke stecken, wie das betreffende Profil zeigt, blo6 mit einzelnen Ausnahmen, 4 m. und dar6ber im Boden, und es darf daher denselben die n6thige Widerstandsf6higkeit um so eher beigemessen werden, als der Hauptstrom wenigstens gegenw6rtig nicht auf jener Seite liegt.

Da die Dauer des der Witterung ausgesetzten Holzes eine beschr6nkte ist, so gilt dies selbstverst6ndlich auch von der in Rede stehenden Holzkonstruktion und diese wird daher nach gewisser Zeit, wenn sie nicht in anderer Weise ersetzt wird, erneuert werden m6ssen.

In Zusammenfassung des vorstehend Gesagten ergibt sich also, da6 gegen6ber dem bisherigen Provisorium ein sehr wesentlich verbesserter Zustand geschaffen worden ist, dem auch mit Wahr-

scheinlichkeit eine längere Dauer, zumal mit Rücksicht auf den nun bereits fünfzigjährigen Bestand der Widerlager und Pfeiler, auf welchen die aus Stein und aus Eisen bestehenden Haupttheile der Brücke ruhen, beigemessen werden kann.

Was nun die Frage betrifft, ob für diese Arbeiten ein Bundesbeitrag bewilligt werden könne, so werden behufs Beantwortung derselben zunächst die Motive des Subventionsbeschlusses von 1869 in's Auge zu fassen sein. Diese finden sich sehr einläßlich in der Botschaft vom 10. Dezember 1868 (Bundesbl. 1868, Bd. III, Seite 1107—1133) entwickelt.

Wenn damals dem Verkehr eine größere Bedeutung beigelegt worden ist, als es jetzt vielleicht geschehen kann, nämlich eine allgemeine Bedeutung im Sinne des Art. 23 (damals 21) der Bundesverfassung, so wurde doch das Hauptgewicht auf die Verpflichtung gegenüber Italien gelegt, auf das vertragsmäßige Versprechen, welches ein schweizerischer Kanton dem benachbarten ausländischen Staate gegeben hat, und welches seither selbst durch die Vermittlung der Bundesbehörde wiederholt und bestätigt worden ist (wie oben Seite 1127).

Daneben walteten damals allerdings Voraussetzungen, welche von der nun eingetretenen Sachlage wesentlich abweichen. Auf Grund vielfältiger Projektirungen und Begutachtungen fand man einen gänzlichen Neubau der Brücke und umfangreiche Wuhranlagen zu ihrer Sicherung nothwendig, und es berechneten sich danach die oben angegebenen Devissummen. In diesen erblickte man aber eine zu große Belastung des Kantons Tessin, dies um so mehr als demselben gerade damals anderweitige bauliche Aufgaben für Verkehrszwecke oblagen, und als immerhin seit Abschluß des Vertrages eine Veränderung der Verhältnisse im Sinne der Verminderung des Interesses an der in Rede stehenden Brücke eingetreten war.

Heute nun ist die bauliche Lösung des Problems ganz anders aufgefaßt worden und damit hat sich auch die Kostenfrage sehr wesentlich geändert. Nimmt man an, daß der definitive Abschluß in der Anlage eines eisernen Brückentheiles auch auf der rechten Seite gesucht werde, was dann auch ein neues Widerlager und noch ein Stück Damm bis zum Anschluß an das rechte Ufer nebst Sicherung desselben erfordert, so können damit die Kosten auf etwa Fr. 140,000 anwachsen. Wie sich dieselben bei Ausführung der Maggiakorrektion gestalten würden, läßt sich ohne Projekt nicht einmal annäherungsweise sagen; dabei wird auch in Betracht

kommen, daß diese Korrektion gleichzeitig andern Zwecken dienen würde.

Es könnte sich somit fragen, ob nicht der gegenwärtige geringere Kostenbetrag eine Veränderung in den Voraussetzungen des Beschlusses von 1869 in dem Sinne bilde, daß damit ein Hauptmotiv der Bewilligung einer Subvention dahinfalle. Andererseits dürfte aber zu berücksichtigen sein, daß der Kanton Tessin mit der Pflicht des Unterhaltes, beziehungsweise der Wiederherstellung im Falle von Beschädigung, bei dieser Art Rekonstruktion der alten Brücke einen größeren Risiko als bei einem mit allen Erfordernissen der Widerstandsfähigkeit ausgestatteten Neubau übernimmt. Sodann handelt es sich hinsichtlich des in eint oder anderer Weise zu schaffenden definitiven Zustandes immer noch um eine bedeutende Summe, und da für den Bund jetzt wie früher das Hauptmotiv einer Subventionsbewilligung doch darin liegt, einmal den Grund daheriger Reklamationen von Italien zu beseitigen, so finden wir, daß dieselbe auch bei der jetzt vorliegenden Art und Weise der Lösung der Aufgabe stattfinden könne.

Eine andere Frage bildet es dann aber, ob es sich um die Verabfolgung einer Subvention für ein bloß theilweise ausgeführtes und im Uebrigen noch durch eine provisorische Anlage ergänztes Werk handeln könne, oder ob damit bis zu dessen vollständiger und definitiver Ausführung nach der einen der vorgesehenen Alternativen zuzuwarten sei. Wir finden, uns für Letzteres und daher für eine vorläufig bloß prinzipielle Entscheidung in diesem Sinne aussprechen zu sollen, und erlauben uns demgemäß, Ihnen den nachfolgenden Beschlußentwurf zu unterbreiten und zur Genehmigung zu empfehlen.

Im Uebrigen benutzen wir den Anlaß, Sie, Tit., unserer ausgezeichneten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 15. November 1887.

Im Namen des schweiz. Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Droz.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Ringier.

~~~~~

(Entwurf)

**Bundesbeschluß**  
betreffend  
**einen Bundesbeitrag für die Maggiabrücke bei  
Ascona (Tessin).**

---

Die Bundesversammlung  
der schweizerischen Eidgenossenschaft,  
nach Einsicht

- 1) einer Eingabe der Regierung des Kantons Tessin, vom 12. Juni 1886;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes, vom 15. November 1887,

beschließt:

Art. 1. Die Eidgenossenschaft erklärt sich bereit, in Anwendung des Art. 23 der Bundesverfassung die Erstellung einer Brücke über die Maggia bei Ascona zu unterstützen.

Art. 2. Sowohl der Betrag als die nähern Bedingungen der Bundessubvention werden erst dann festgestellt, wenn die Pläne für die definitive Gesamtausführung der Brücke vorliegen werden.

Art. 3. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, welcher sofort in Kraft tritt, beauftragt.



## Botschaft

des

Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend das  
Gesuch des Kantons Tessin um Bewilligung eines  
Bundesbeitrages für die Straße von Centovalli.

(Vom 15. November 1887.)

---

Tit.

Die Regierung des Kantons Tessin hat mit Schreiben vom 2. März 1886 um Bewilligung eines Bundesbeitrages für den Bau einer Straße im Centovalli nachgesucht. Diese würde bei Cavigliano von der nach Onsernone führenden Verbindungsstraße abzweigen und, bei Intragna in das Thal von Centovalli gelangend, letzteres bis an die italienische Grenze durchlaufen. Indem sie in der Fortsetzung auf dem jenseitigen Gebiete bis Domo d'Ossola führen würde, wäre damit die Straßenverbindung zwischen Locarno und letztgenanntem, an der Simplonlinie liegendem Orte hergestellt. Die Regierung von Tessin glaubte hierin die Befriedigung eines wichtigen strategischen Interesses erblicken zu sollen und motivirte wesentlich damit ihr Subventionsgesuch.

Unser Militärdepartement sprach sich aber in dem von ihm eingeholten Gutachten ganz gegentheilig aus, und wir fanden uns dadurch veranlaßt, der Regierung zu erwidern, der Bundesrath könne die Ansicht nicht theilen, daß die Unterstützung des fraglichen Straßenbaues von Seite des Bundes sich aus militärischen Gründen rechtfertige, und er müsse es daher ablehnen, auf das gestellte Gesuch einzutreten.

Die Regierung wiederholte dann aber letzteres mit Schreiben vom 5. Juni 1886 unter Einsendung einer von den Gemeinden

**Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung, betreffend einen Bundesbeitrag für die Maggiabrücke bei Ascona (Tessin). (Vom 15. November 1887.)**

|                     |                  |
|---------------------|------------------|
| In                  | Bundesblatt      |
| Dans                | Feuille fédérale |
| In                  | Foglio federale  |
| Jahr                | 1887             |
| Année               |                  |
| Anno                |                  |
| Band                | 4                |
| Volume              |                  |
| Volume              |                  |
| Heft                | 50               |
| Cahier              |                  |
| Numero              |                  |
| Geschäftsnummer     | ---              |
| Numéro d'affaire    |                  |
| Numero dell'oggetto |                  |
| Datum               | 19.11.1887       |
| Date                |                  |
| Data                |                  |
| Seite               | 508-516          |
| Page                |                  |
| Pagina              |                  |
| Ref. No             | 10 013 729       |

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.