

Botschaft

des

Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Wiederaufbau der Maggia-Brücke bei Ascona und die damit zusammenhängenden Wuhrarbeiten.

(Vom 10. Dezember 1868.)

I.

Titel

Bereits zu wiederholten Malen hat sich die Regierung von Tessin mit dem Gesuche an die Bundesbehörden gewendet, es möchte dem Kanton Tessin für den Wiederaufbau der Maggia-Brücke und die Korrektion der Maggia selbst ein angemessener Beitrag aus der Bundeskasse bewilligt werden.

Infolge mehrfacher Modifikationen, welche diese Subventionsgesuche und die denselben zu Grunde gelegten Projekte seit ihrem ersten Auftreten, im Jahre 1859, im Lauf der darüber gepflogenen Verhandlungen erlitten haben, hat sich die Erledigung dieser Angelegenheit so sehr verzögert, so daß es erst jetzt, nach einer Reihe von Jahren, möglich geworden ist, Ihnen die diesfälligen Akten spruchreif mit entsprechendem Bericht und Anträgen vorzulegen.

Um die Entwicklung und den thatsächlichen Verlauf dieser Angelegenheit so vollständig als es zur richtigen Würdigung des vorliegenden

Subsidien gesuches nöthig erscheint, darzustellen, müssen wir auf den Vertrag zurückgehen, welcher unter'm 16. Januar 1847 zwischen den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin einerseits und dem Königreich Sardinien andererseits in Sachen der Lukmanierbahn zu Lugano abgeschlossen worden ist.

Dieser Vertrag enthält in Art. 13 folgende Bestimmungen:

„Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi, dans le désir de solliciter la *construction d'une route provinciale* sur le bord droit du lac Majeur, consent à comprendre la dite route dans la répartition du subsidie qu'il accorde annuellement aux provinces, à commencer depuis Cannobbio jusqu'aux confins suisse.“

„De son côté le Gouvernement du Canton du Tessin achèvera jusqu'aux confins sardes la route qui doit rejoindre celle susdésignée en commençant dès Locarno jusqu'aux confins sardes. Cette route aura dans les deux Etats la largeur au moins de 6 mètres.“

Mit Note vom 20. September 1859 erkundigte sich die italienische Gesandtschaft in Bern beim Bundesrath unter Bezugnahme auf obigen Vertrag nach dem Stande der Arbeiten auf schweiz. Gebiete, und theilte gleichzeitig mit, daß Sardinien seine Arbeiten bis zum Frühjahr 1863 beendigt haben werde.

Der Staatsrath von Tessin, vom Bundesrath zur Vernehmung über obige Mittheilung eingeladen, erklärte mit Schreiben vom 31. Oktober 1859, daß Tessin bezüglich der Erstellung und Vollendung der Straße nicht hinter Piemont zurückbleiben werde; dagegen würde die in diesem Zeitraum vorzunehmende Wiederherstellung der Brücke über die Maggia die Kräfte des Kantons übersteigen. Er ersuche deshalb den Bundesrath, in Erwägung zu ziehen, ob nicht hier, wo es sich um eine nach dem Auslande führende Straße handle, welche eine mehr als gewöhnliche Bedeutung zu erlangen bestimmt sei, der Fall eintrete, daß die Eidgenossenschaft sich dafür zu interessieren und einen Beitrag zu bewilligen habe.

Die von Tessin bezüglich der Vollendung der Straße ertheilte Auskunft wurde der sardinischen Gesandtschaft unterm 12. November 1859 mitgetheilt, und der Regierung von Tessin wurde zu gleicher Zeit hinsichtlich der angeregten Frage einer finanziellen Betheiligung von Seite des Bundes eröffnet, daß, wenn für die Brücke über die Maggia ein Bundesbeitrag verlangt werden wolle, dafür ein besonderes Gesuch gestellt werden müsse, welches mit allen nöthigen Angaben technischer und finanzieller Natur zu begleiten sei, da ohne diese der Bundesrath nicht im Stande wäre, zu untersuchen und zu beurtheilen, ob und in wie weit dem Begehren Folge gegeben werden könne.

Mit Eingabe vom 25. November 1859 stellte hierauf der Staatsrath von Tessin das förmliche Begehren um Bewilligung einer Bundes-subvention für die Vollendung fraglicher Seestraße. Zur Begründung dieses Gesuches führte die Regierung an, daß der Kanton für den Bau der Straße bereits Fr. 102,820 und für die Brücke Fr. 274,999 verausgabt habe und für den Ausbau noch Fr. 300,000 erforderlich seien. Sie wies ferner darauf hin, daß der Kanton zur Zeit, als er die Verpflichtung zum Bau fraglicher Straße und Brücke übernommen habe, noch im vollen Besitze der Zölle, Weg- und Brückengelder gewesen sei und daß die Tagsatzung naturgemäß auch für diese wichtige und zugleich kostspielige Straßenverbindung den Bezug eines angemessenen Zolles und Brückengeldes bewilligt haben würde.

Mit Schreiben vom 13. Januar 1860 antwortete der Bundesrath, daß er grundsätzlich nicht ungeneigt sei, das gestellte Begehren zu unterstützen. Um aber die Angelegenheit, welche überhaupt noch nicht genügend studirt zu sein scheine, gehörig prüfen und beurtheilen und der Bundesversammlung eine entsprechende Vorlage machen zu können, seien vor Allem noch vollständigere Materialien, als Projekte, Pläne, Kostenberechnungen etc. unbedingt erforderlich.

Mit Schreiben vom 7. Juli 1862 stellte nun die Regierung an die Bundesversammlung direkt das Gesuch um Bewilligung einer Subsidie, theils zur Korrektions des Tessin, theils zur Erhaltung der Brücke bei Ascona mit den nöthigen Korrekturen an der Maggia.

Auf Grundlage dieses erneuerten Gesuches, welches uns vom schweiz. Nationalrathe unterm 17. Juli 1862 zur Berichterstattung überwiesen worden war, ordneten wir im September gleichen Jahres zur Untersuchung der in den diesfälligen Eingaben enthaltenen verschiedenen Fragen (Korrektion des Tessin, der Maggia, Brückenbau, Bewaldung der tessinischen Flussufer — wozu dann von Seite Graubündens noch die Korrektions der Moesa kam) eine Expertise an, mit deren Ausführung wir die Herren Obergeringieur Hartmann und Ingenieur Briedel beauftragten.

Während die diesfällige Untersuchung, welche sowohl ihres beträchtlichen Umfangs, als namentlich auch wegen des fast gänzlichen Mangels an Material geraume Zeit in Anspruch nahm, im Gange war, übermittelte die Regierung von Tessin unterm 14. Dez. 1863 noch ein dringendes Hilfs-gesuch der Municipalität Ascona, welche Gemeinde im betreffenden Jahre durch die Verheerungen der Maggia neuerdings schwer geschädigt worden war.

Als der Bundesrath, nachdem die Herren Experten im Mai 1865 ihren Bericht eingereicht hatten, im Juni gl. J. die Angelegenheit in

Behandlung nahm, fand er vor Allem aus für nothwendig, die in der Eingabe von Tessin an die Bundesversammlung mit einander in Verbindung gebrachten verschiedenen Fragen zu trennen und so einen richtigen Boden für deren Behandlung zu gewinnen.

Demgemäß beschloß der Bundesrath unterm 16. Juni 1865:

1. die Frage der Subventionirung des Brückenbaues bei Ascona besonders zu behandeln und dieselbe namentlich auch noch mit Rücksicht auf den auszulösenden Brückenzoll, welcher als ein Motiv für die Subventionirung des Unternehmens angeführt worden war, näher zu untersuchen;
2. die Frage der Bewalbung der tessinischen Flussufer ad separatum zu verweisen und dem Departement des Innern zur weiteren Prüfung zu empfehlen;
3. auf eine Bundessubvention für die Korrektion der Maggia einstweilen nicht einzutreten, und
4. sich vorderhand auf die Frage der Subventionirung der Korrektion des Tessin und der Moësa zu beschränken.

Indem der Bundesrath der Regierung von Tessin (Schreiben vom 16. Juni 1865) von diesen Beschlüssen Kenntniß gab, ertheilte er derselben bezüglich des die Korrektion der Maggia betreffenden Dispositivs folgende nähere Aufschlüsse:

Nach der Erklärung der Bundesexperten sei die Korrektion der Maggia vollständig unabhängig von der Korrektion des Tessin. Nun könne man kaum behaupten, daß die Korrektion der Maggia für sich als einzelne Unternehmung betrachtet ein Werk sei, welches nach Mitgabe des Art. 21 der Bundesverfassung eine Subvention des Bundes in Anspruch nehmen könne. Es sei zwar möglich, daß, wenn einmal die Korrektion der Hauptflüsse der Schweiz beendet sein werde, auch diese „kleinern Flüsse“ in Betracht kommen können; allein bei diesem Punkte sei man noch nicht angelangt, und überdies könne es auch für den Kanton Tessin selbst nicht wünschenswerth sein, zu viel auf ein Mal zu unternehmen.

Der Staatsrath von Tessin war mit dieser Auffassung und Behandlung der Frage nicht ganz einverstanden. Mit Schreiben vom 10. Oktober 1865 machte derselbe unter Hinweisung auf die früheren in der Angelegenheit betreffend den Brückenbau bei Ascona stattgehabten Verhandlungen geltend, daß die Maggia nicht als ein kleiner Fluß betrachtet und die Korrektion derselben von der Frage des Brückenbaues nicht getrennt werden könne. So wichtig für den Kanton die Korrektion des Tessin auch sei, so sei dieselbe doch nicht so unmittelbar dringendes Bedürfniß, wie die Herstellung der Brücke bei Ascona und die damit zusammenhängende Korrektion der Maggia.

Der Bundesrath erwiderte hierauf in Erläuterung seines Schreibens vom 16. Juni, daß er die Maggia nicht als einen kleinen Fluß bezeichnet, sondern nur hervorgehoben habe, daß dieselbe nicht in erster Linie komme und nicht diejenige allgemeine Bedeutung habe, wie die Flußkorrekturen, an welche bisher von Bundes wegen größere Beiträge gesprochen worden seien.

Diesen Standpunkt möchte der Bundesrath im Allgemeinen auch ferner festhalten; dagegen wolle er im Hinblick darauf, daß der Staatsrath einstweilen bloß die Ausmündung der Maggia im Auge zu haben scheine und diese als Vorbedingung für eine solide Erstellung der neuen Brücke betrachte, gerne dazu Hand bieten, auch seinerseits die letztere Frage auf dieser etwas breiteren Basis zu behandeln. Der Bundesrath gewärtige daher nähere Mittheilungen, namentlich genaue Pläne und Kostendeckung.

Infolge dieser Eröffnungen stellte dann der Staatsrath von Tessin mit Eingabe vom 11. Dezember 1866 neuerdings das förmliche Gesuch, es möchte dem Kanton für die Korrektur der Maggia und den Neubau einer Brücke über dieselbe ein Bundesbeitrag gewährt werden. Dieses Gesuch war mit folgenden Plänen und Dokumenten begleitet:

1. Korrektionsplan der Maggia,
2. Längen- und Querprofile der Maggia,
3. Kostenvoranschlag,
4. Projekt für die Wiederherstellung der alten Brücke,
5. Kostenvoranschlag zu diesem Projekte,
6. Projekt für einen Neubau der Brücke,
7. Kostenvoranschlag.

Aus diesen Vorlagen ergeben sich im Wesentlichen folgende Projekte:

Die beabsichtigten Wuhrbauten an der Maggia beginnen an der Stelle, wo die vom Infernonethal kommende Melezza sich mit der Maggia verbindet, etwa 1800 M. oberhalb der bisherigen Maggia-Brücke und erstrecken sich, beiden Armen der von hier an sich trennenden Maggia folgend, bis nahe zu ihren Ausmündungen in den Langensee bei Locarno und Ascona.

Die Gesamtkosten der projektirten Eindämmung belaufen sich nach dem Kostenvoranschlag des Hrn. Ingenieur Poncini auf Fr. 462,000

Hiezu kommen noch laut Schreiben des Staatsrathes vom 11. Dezember 1866 für weitere Arbeiten in der obern Sektion, nämlich:

	Uebertrag	Fr. 462,000
1) für die zum Schutze des rechtseitigen projektierten Schultern (spalle)	Fr. 90,000	
2) für Vergrößerung des längs der Wuhren zum Schutze derselben anzubringenden Steinwurfes (Vorgrund)	„ 15,000	
	zusammen	„ 105,000
so daß die Gesamtkosten der Eindämmungsarbeiten auf	Fr. 567,000	
zu stehen kämen, wovon	Fr. 235,000	
auf die obere Sektion von der Einmündung der Melezza bis zur Brücke, und	„ 332,000	
auf die untere Sektion von der Brücke abwärts fallen würden.		

Das Bau-system ist so ziemlich dasselbe, welches bei den Rheinbauten in Anwendung ist.

Für den Brückenbau liegen zwei verschiedene Projekte vor. Das Eine für den Wiederaufbau der alten Brücke, wie derselbe von den H. Hartmann und Bridel befürwortet worden ist. Die Kosten sind veranschlagt auf Fr. 320,000.

Das Andere für die Erstellung einer ganz neuen Brücke. Die Kosten derselben sind, nach Abzug von Fr. 90,000 für Schutzbauten, die sich schon in dem Devis für die Wuhrbauten finden, auf Fr. 302,000 berechnet.

Die Kosten für Wuhrbau und Brückenbau zusammen belaufen sich demgemäß auf die Summe von Fr. 869,000.

Indessen macht die Regierung von Tessin selbst darauf aufmerksam, daß nicht alle Arbeiten von gleicher Dringlichkeit seien.

Unausschiebbar sei der Bau der Brücke und die zur Sicherung der Brücke nothwendigen Wuhrbauten von derselben aufwärts bis zur Einmündung der Melezza, während dagegen die Wuhrbauten abwärts von der Brücke, wenn auch dringend nothwendig, für den Schutz der fortwährenden Ueberschwemmungen ausgesetzten Ländereien doch nach Belieben successive ausgeführt werden können.

Würde man diese letztern noch suspendiren, so würde es sich für den Bau der Brücke und die unmittelbar mit denselben zusammenhängenden Wuhrbauten an der Maggia noch um eine Summe von Fr. 537,000 handeln.

So die Berechnung, wie sie sich nach den von Tessin gemachten Vorlagen und Devisen gestaltet.

Nachdem nun einmal bestimmte technische Vorlagen für das in Frage stehende Unternehmen vorhanden waren, zögerten wir nicht, der

Sache weitere Folge zu geben, indem wir nach eingeholter Vernehmung des Handels- und Zolldepartements (29. Dez. 1866) und des Departements des Innern (21. Febr. 1867, das letztere durch Schlußnahme vom. 1. März 1867 beauftragten, die von Tessin eingereichten Projekte, Pläne und Kostenberechnungen durch den früheren Experten, Hrn. Oberingenieur Hartmann, prüfen und begutachten zu lassen.

Indem wir der Regierung von Tessin von dieser Schlußnahme Kenntniß gaben, theilten wir derselben gleichzeitig mit, daß wir geneigt seien, das gestellte Subventionsgesuch, so weit es die Erstellung der Brücke und die zu ihrer Sicherung unmittelbar nöthigen Schutzbauten an der Maggia anbetrefse, zu gelegener Zeit der Bundesversammlung in empfehlendem Sinne vorzulegen.

Was dagegen die Korrektio n der Maggia von der Brücke a bwärts betreffe, so sei diese von dem ersten Werke durchaus unabhängige Flußkorrektio n von zu geringer Bedeutung, als daß der Art. 21 der Bundesverfassung darauf Anwendung finden könnte, und es müsse sich der Bundesrath um so mehr auf das Dringendere und Nothwendigere beschränken, als die Mittel der Eidgenossenschaft bekanntlich von unausweichlichen Ausgaben in bedeutendem Umfange in Anspruch genommen seien.

In Vollziehung des oben angeführten Bundesrathsbeschlusses vom 1. März 1867 übermittelte das Departement des Innern dem Herrn Oberingenieur Hartmann in St. Gallen unterm 5. gl. Mts. die sämtlichen von Tessin eingereichten Vorlagen mit der Einladung, dieselben vom technischen Gesichtspunkte aus zu prüfen und zu begutachten und dabei speziell auf folgende für die Beurtheilung der ganzen Angelegenheit wesentliche Fragen Rücksicht zu nehmen:

- 1) Ist es nothwendig, die Brücke über die Maggia vollständig neu zu erstellen, oder können ohne Nachtheil die noch vorhandenen Pfeiler der alten Brücke beibehalten werden?
- 2) Welche Schutzbauten sind an der Maggia nothwendig zur Sicherstellung der wieder herzustellenden Brücke?
Ausscheidung derselben aus dem Ganzen der von Tessin für die Strecke oberhalb der Brücke vorgeschlagenen Arbeiten.
Aufstellung eines auf die unmittelbar zum Brückenschutz nothwendigen Schutzbauten beschränkten Kostenvoranschlags.
- 3) Welche Zeit erfordert die Ausführung des Brückenbaues und der dazu gehörenden Schutzbauten?

Herr Hartmann erstattete seinen Bericht unterm 9. Oktober 1867. Wir entheben demselben der Hauptsache nach Folgendes:

Was zunächst die erste Frage anbetrifft, so gibt der Hr. Experte dem Bau einer neuen Brücke ganz entschieden den Vorzug, indem

er nachweist, daß der Neubau verhältnißmäßig wenig mehr koste, als die Rekonstruktion der alten Brücke, bei welcher etwelche Klüfterei nicht verborgen bleiben könnte.

Mit dem für den Neubau der Brücke vorgelegten Plane ist Herr Hartmann im Ganzen einverstanden; jedoch schlägt er anlässlich der Besprechung des Poncinischen Kostenvoranschlages einige Modifikationen, beziehungsweise Vereinfachungen vor, durch welche sich eine Reduktion der Bausumme von Fr. 392,000 auf Fr. 340,000, also eine Minder=ausgabe von Fr. 52,000 erzielen ließe.

Hr. Hartmann findet nämlich:

1. Daß die im Plane des Hrn. Poncini angenommene Höhe der Pfeiler nicht nöthig sei und daß man füglich bei der Lichthöhe und Weite der Bögen der alten Brücke verbleiben könne, indem die Dimensionen der letzteren ein mehr als genügendes Durchflußprofil darbieten. Die aus der diesfälligen Modifikation resultirende Ersparniß berechnet der Experte auf Fr. 32,000

2. Sei es ebenfalls durchaus nicht nothwendig, den Widerlagern eine solche übermäßige Ausdehnung zu geben, wie es mit den 8 M. breiten und 20 M. langen Spauletten (Spalle) projektirt sei. Es könne auf eine viel einfachere und elegantere Weise den Widerlagern die größtmögliche Sicherheit gegeben werden. Ersparniß Fr. 20,000

Zusammen Minderausgabe wie oben angeführt Fr. 52,000

Wird nun von der Summe von „ 340,000
welche der Neubau mit den von Hrn. Hartmann ange=regten Reduktionen und Vereinfachungen kosten würde,
der Betrag des Devises für die Rekonstruktion der alten
Brücke mit „ 320,000

abgezogen, so ergibt sich für den Bau einer neuen, so=liben und schönen Brücke eine Mehrausgabe von nur . Fr. 20,000,
eine Summe, welcher allerdings mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieser
Baute nicht allzugroßes Gewicht beigelegt werden darf.

Der Herr Experte, so sehr er auch bestrebt ist, Ersparnisse auf den Baukosten zu erzielen, empfiehlt daher auch, eben mit Rücksicht auf die Bedeutung des Unternehmens, mit warmen Worten den Neubau der Brücke, indem er sich darüber folgendermaßen ausspricht:

„Die Maggia=Brücke, schon vor dreißig Jahren zunächst für den
„lokalen Verkehr um Locarno erbaut, massiv mit ihren neun Gewölb=
„bögen von 61' Lichtweite, war für damals um so mehr ein großartiges

„Unternehmen für den Kanton Tessin, als er um die gleiche Zeit zu gleich großen und noch größeren Brückenbauten über den Tessin, den Brenner und den Luganersee sich veranlaßt sah. Nun aber in den letzten Jahren eine der schönsten Kunststraßen von Pallanza bis Ascona ins Leben getreten ist, auf welcher neun Stunden langen Strecke der Verkehr vorher ausschließlich nur zu Wasser möglich war, wird die Wiederherstellung einer soliden Maggia-Brücke zum schreiendsten Bedürfniß, und da sie nicht allein dem Kanton Tessin, sondern auch der innern und Ostschweiz als Verbindungsmittel und Anknüpfungspunkt mit Italien und dem südlichen Eisenbahnez dient, so erhält sie die höchste internationale Bedeutung, und verdient eben so gut wie andere großartige Schöpfungen der Neuzeit für den schweizerischen Verkehr die vollste Aufmerksamkeit und liberalste Unterstützung der Eidgenossenschaft.

„Da nun eine solche Unterstützung in Aussicht gestellt ist, so treten die vom hohen Staatsrath vorgeführten mindern Gründe für den totalen Neubau in den Vordergrund, indem ein Bauwerk von so großer politischer und finanzieller Bedeutung, an welchem sich die Eidgenossenschaft theiligt, kein Misch- und Flickwerk sein darf, und es muß sich daher der Experte, obwohl er die Bedenken des h. Staatsrathes gegen die Rekonstruktion der alten Brücke nicht ganz theilt, entschieden für einen totalen Neubau aussprechen.“

Was nun die Frage der Schutzbauten an der Maggia anbelangt, so hat sich der Experte in seinem Berichte, entsprechend unserer Schlußnahme vom 1. März 1867, lediglich auf die zum Schutze der Brücke nothwendigen Eindämmungsarbeiten von der Brücke aufwärts beschränkt. Er bemerkt diesfalls, daß auch diese Bauten eigentlich keine Korrekturen (opere di sistemazione e correzione) der Maggia seien, indem sie derselben ein mehr als doppelt so breites Bett lassen, weßwegen eben die Brücke übermäßig lang werde. Diese Wuhrbauten, namentlich diejenigen oberhalb der Brücke am rechten Ufer, seien aber zum Schutze derselben unumgänglich nothwendig.

Indem der Experte die diesfällige Kostenberechnung des Hrn. Ingenieur Poncini mit Zugrundelegung der am Rhein gemachten Erfahrungen verifizirt, kommt er zu dem Resultate, daß der von Hrn. Poncini für die obere Sektion aufgestellte Voranschlag von Fr. 130,000 vollständig gerechtfertigt erscheine.

Es würden sich demnach die Kosten des gesammten Unternehmens stellen wie folgt:

- | | |
|--|-------------|
| a. für den totalen Neubau der Brücke mit den von Hrn. Hartmann empfohlenen Reduktionen und Vereinfachungen | Fr. 340,000 |
| b. für die Versicherungsbauten an der Maggia, oberhalb der Brücke | „ 130,000 |

Total Fr. 470,000

Bezüglich der Bauzeit spricht sich Hr. Hartmann dahin aus, daß das Unternehmen nach seiner Ansicht leicht in dem Zeitraum von 1¹/₂ Jahren (zwei Sommer und ein Winter) fertig erstellt werden könne, da das Klima am Lago Maggiore auch zur Winterszeit Arbeiten im Freien und am Mauerwerk zulasse, und dieser Bau überhaupt dergestalt beschaffen sei, daß er an vielen Punkten zugleich in Angriff genommen werden könne.

Am Schlusse seines Gutachtens machte der Hr. Experte, um anzudeuten, daß das Unternehmen nach allen Richtungen in Ueberlegung gezogen worden sei, noch darauf aufmerksam, „daß, wenn man sich „entschließen wollte, die Fahrbahn der Brücke in Gestalt eines offenen „eisernen Viaduktes zu erstellen, wobei die Lichtöffnungen doppelt so „groß und vier Mittelspeiler erspart werden könnten, eine Weniger- „ausgabe der Brückenkosten von 18 bis 20 % zu erzielen sein würde, „wobei freilich ein Theil des monumentalen Charakters dieser Brücke, „der einer von der Eidgenossenschaft unterstützten Baute wohl anstehet, „verloren ginge.“

Das Departement fand diese, wenn auch mehr nur beiläufig angebrachte Bemerkung mit Rücksicht auf die in derselben angedeutete Kostenersparniß für wichtig genug, um das Projekt auch noch in der angegebenen Richtung gründlich untersuchen zu lassen. Es beauftragte zu diesem Ende die Eisenbrückenunternehmer Ott & Comp. in Bern, für den Bau einer eisernen Brücke über die Maggia ein Projekt nebst Kostenberechnung aufzustellen.

Das Resultat dieser neuen Untersuchung fiel nun zwar nicht ganz so günstig aus, wie Herr Hartmann selbst sich die Sache vorgestellt zu haben scheint und überdies konnte wegen mangelnder Angabe der Boncinischen Einheitspreise für das Mauerwerk der Vorschlag nicht mit derjenigen Sicherheit festgestellt werden, welche für die Beurtheilung eines derartigen Projektes wünschenswerth erscheinen muß.

So viel ging indessen, wie Hr. Hartmann, dem das Departement des Innern die Pläne und Kostenberechnungen der Herren Ott & Comp. zur Begutachtung zustellte, in seinem diesfälligen Berichte bestätigt, aus dieser Untersuchung hervor, daß die Ersparniß eine ziemlich große sein würde, daß die Brücke in Zeit eines einzigen Jahres erstellt werden könnte und daß das Werk, wenn ihm auch der mehr monumentale Charakter der Steinkonstruktion abginge, sich durch gefällige, leichte Formen vortheilhaft auszeichnen würde.

Unterm 18. November 1867 übermittelten wir nun beide Berichte des Hrn. Oberingenieur Hartmann, nebst demjenigen der Herren Ott & Comp. und den Plänen für die Eisenbrücke dem Staatsrathe von Tessin, indem wir denselben einluden, uns auch noch in Bezug auf das letztere Projekt seine Ansichten mittheilen zu wollen.

Die Regierung ließ hierauf die ihr übersandten Berichte und Projekte durch ihren Oberingenieur, Hrn. Oberstlieutenant Fräschina, prüfen und begutachten, und übermittelte uns sodann unterm 12. Februar l. J. den ziemlich einläßlichen Bericht desselben.

In diesem Berichte spricht sich Hr. Fräschina gegen die Konstruktion einer eisernen Brücke aus. Von den Gründen, welche Hr. Fräschina gegen die Eisenkonstruktion und für die Erstellung einer steinernen Brücke geltend macht, erwähnen wir folgende:

Die Dauerhaftigkeit der eisernen Brücken sei noch nicht hinlänglich erprobt. Eine steinerne Brücke sei schon deßhalb vorzuziehen, weil der Verdienst, welcher die Erstellung derselben gewähre, im Lande bleibe. Die pneumatische Konstruktion der Pfeiler sei wegen der hiesir ungünstigen Beschaffenheit des Maggiabettes gewissermaßen unmöglich. Auch scheine es nicht zweckmäßig, eine solche Masse Eisen aus großer Entfernung kommen zu lassen, während das Steinmaterial in der Nähe vorhanden sei u. u.

Im Weitern spricht sich dann Herr Fräschina auch noch über die von Hrn. Hartmann in seinem Berichte vom 9. Oktober angeregten Reduktionen und Vereinfachungen bezüglich der Stärke und Ausdehnung der Widerlager und der Höhe der steinernen Pfeiler aus. Hinsichtlich dieses Punktes gibt Hr. Fräschina zu, daß in beiden Beziehungen, ohne Beeinträchtigung der Solidität, solche Reduktionen zulässig seien. Gleichwohl möchte er aber die aus denselben resultirenden Ersparnisse, welche er auf Fr. 15,000 (statt wie Hr. Hartmann Fr. 20,000) berechnet, von dem Kostenvoranschlage des Hrn. Poncini nicht in Abzug bringen. Vielmehr erhöht er den von Hrn. Poncini aufgestellten Voranschlag für die Eindämmungsarbeiten auf der ersten Sektion um eben diese Fr. 15,000, indem er geltend macht, daß diese Summe erforderlich sein werde für den unumgänglich nothwendigen Steinwurf längs der Wuhre, dessen bereits im Schreiben des Staatsrathes vom 11. Dezember 1866 erwähnt worden ist.

Indem die Regierung von Tessin die in obigem Berichte entwickelten Ansichten ihres Oberingenieurs unterstützt und sich angelegentlich für die Erstellung der Brücke in Stein ausspricht, äußert sie sich schließlich noch dahin, daß, wenn gleichwohl auf der Erstellung einer eisernen Brücke bestanden werden wollte, die bezüglichen Projekte noch gründlicher studirt und mit Beiziehung der kantonalen Techniker an Ort und Stelle einläßlich diskutiert werden möchten.

Auch diese Vernehmlassung wurde noch dem Hrn. Oberingenieur Hartmann zur Berichterstattung überwiesen.

In dem diesfälligen Schlußgutachten vom 15. April 1868 werden zwar die von Hrn. Fräschina gegen die Ausführung einer eisernen Brücke

vorgebrachten Bedenken und Einwendungen von Hrn. Hartmann zum Theil als nicht stichhaltig bezeichnet; dagegen verhehlt er nicht, daß die Hoffnung, bei Uebergabe der Eisenbrücke in Bauaccord noch eine wesentliche Kostenersparniß zu erzielen, auch bei ihm bedeutend geschwunden sei. Es komme nämlich der unüberwindlichen Abneigung der Tessiner-Ingenieure gegen die Eisenkonstruktion der in ökonomischer Hinsicht wichtige Umstand zu Hilfe, daß, da die Brücke wegen der ziemlich großen Fahrbahnbreite (20') und anderweitiger bedeutender Belastung ein Gewicht von 4150 Zentnern erhalten würde, was die Anlage sehr vertheuern würde. Hiezu komme noch der fernere Umstand, daß die Herren Ott & Comp. im Vorausschlage Fr. 20,000 für Steinmaterial von der alten Brücke in Abzug gebracht haben, während dieses Material bei einer eisernen Brücke nicht nur nicht verwendet werden könnte, sondern mit Unkosten beseitigt werden müßte, ohne daß Aussicht vorhanden wäre, für dieses Material dort Käufer zu finden.

Es reduziere sich somit die gehoffte Ersparung bei Erbauung einer eisernen Brücke auf ein solches Minimum, daß es nicht nothwendig sei, nach weiteren Gründen zu suchen, um dieses Projekt fallen zu lassen.

Im Uebrigen erklärt Hr. Hartmann, daß er bezüglich des Baues einer neuen steinernen Brücke nach dem Plane des Hrn. Poncini, insbesondere was die von ihm beantragten Reduktionen und Vereinfachungen und die dadurch zu erzielenden Kostenersparnisse anbetreffe, nach voller Ueberzeugung bei seinem Gutachten vom 9. Oktober 1867 stehen bleiben müsse.

Um über alle diejenigen Punkte, welche auf den Entscheid der Subsidienfrage, namentlich auf deren geringere oder größere Dringlichkeit, von Einfluß sein können, sich gründlich zu orientiren, glaubte unser Departement des Innern, welchem die Berichterstattung über diesen Gegenstand obgelegen, sich auch noch darüber bestimmte Auskunft verschaffen zu sollen, ob die Langenseestraße auf italienischem Gebiete auch wirklich, wie hierseits wiederholt versichert worden war, fertig erstellt sei.

Aus einem Berichte, welchen inolge der diesfälligen Anfragen das königlich italienische Civilgenieiebureau in Pallanza dem Baudepartement des Kantons Tessin über den Stand fraglicher Straßenbaute erstattet hat, ergab sich, daß die Voraussetzung, daß die Straße wirklich in allen Theilen fertig erstellt sei, sich nicht ganz bestätige, indem noch einige, für den gehörigen sichern und ununterbrochenen Betrieb der Straße wichtige Bauobjekte im Rückstande seien.

So fehlt z. B. die Brücke über den Fluß Toce ganz, und es muß zur Zeit noch die Kommunikation über denselben durch eine aus zwei zusammen gebundenen Barken gebildete Fähre vermittelt werden.

Beim Uebergang über den Fluß S. Giovanni, östlich von Intra, an der Stelle der dort befindlichen alten, zu engen Brücke ist ebenfalls eine neue Brücke zu erstellen, und auch die Straße selbst ist theilweise noch nicht collaudirt (Canobbio-Balmara) und bedarf, wie aus dem citirten Berichte ersichtlich ist, noch einiger Nacharbeiten.

Dieser Bericht veranlaßte uns, unsern Minister in Florenz zu beauftragen, sich bei der italienischen Regierung bestimmte Auskunft darüber zu verschaffen, daß und bis zu welchem Zeitpunkte die Straße auf italienischem Gebiete mit den noch fehlenden Brücken gehörig erstellt und dem Betriebe übergeben werden könne.

Mit Depesche vom 9. Juli theilte uns Hr. Minister P i o d a die Antwort mit, welche er auf die in Vollziehung dieses Auftrages an das italienische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten gerichteten Anfrage erhalten.

Die bezügliche Note des Ministers des Auswärtigen gibt über den Stand der Straße und die Absichten der italienische Regierung in Bezug auf deren Vollendung im Wesentlichen folgende Aufschlüsse.

Entsprechend der durch den Vertrag vom 16. Januar 1847 übernommenen Verpflichtung habe die italienische Regierung die verschiedenen Strecken der Langenseestraße, welche noch zu erstellen gewesen seien, ausführen und vervollständigen lassen, so daß zur Zeit die ganze 66,408 Meter lange Strecke von Arona bis zur schweiz. Grenze fahrbar sei.

Was die zu erstellende Brücke über den Toce anbetreffe, so habe die Regierung bereits die nöthigen Studien anordnen lassen und damit das bis vor einem Monat mit der Erstellung der Straßenstrecke Canobbio-Balmara beschäftigt gewesene technische Personal beauftragt. Die Regierung hoffe, daß diese Studien in Bälde beendigt sein werden, und werde, so bald dies geschehen, beim Parlament um Bewilligung des zur Ausführung der Baute erforderlichen Kredites einkommen.

Inzwischen biete die gegenwärtig durch einen Floß vermittelte Passage über den Toce dem Verkehr der Diligencen keinerlei Schwierigkeiten, indem es genüge, während der Ueberfahrt die Pferde des Vordergespannes abzuspannen, wie dies übrigens durch die Kondukteure auch immer praktizirt werde.

Für die Brücke über den San Giovanni sei bereits im Jahre 1862 ein Projekt angefertigt worden. Indessen beabsichtige die Regierung vorderhand nicht, für die Bewilligung des für den Neubau genannter Brücke erforderlichen Kredites an das Parlament zu gelangen, und zwar

aus dem Grunde, weil die alte nur 100 Meter von der Stelle der projektierten Neubauete stehende Brücke erst kürzlich restaurirt und vergrößert (agrandi) worden sei und dem Verkehr der Diligencen vollständig genüge.

Im Allgemeinen übereinstimmend mit diesen Mittheilungen meldete die Regierung von Tessin unterm 1. Juli, daß die von uns aus dem Berichte des Genie-Büreaux in Pallanza hervorgehobenen Mängel nicht der Art seien, daß schweizerischerseits ein Grund daraus hervorgeleitet werden dürfte, um die Erstellung der Brücke über die Maggia (und der Straße bis Brissago) länger aufzuschieben.

Was die Brücke über den San Giovanni anbetreffe, so sei deren Neubau als eine Verbesserung allerdings wünschbar, aber nicht absolut nothwendig, da die bestehende Brücke für Fuhrwerke jeder Art praktikabel sei. Auch über den Toce gehe der Verkehr vermittelt der dortigen Fähre regelmäßig von Statten, wie dies s. B. auf der Hauptstrassenverbindung gegen Italien, zwischen Melide und Biffone (Luganeresec), der Fall gewesen sei.

Daß übrigens die Straße auf italienischer Seite (die Strecke Canobbio-Balmara inbegriffen), einige nöthige Nachbesserungen abgerechnet, sich in vollkommen fahrbarem Stande befinde, sei thatsächlich dadurch bewiesen, daß noch im Laufe dieses Jahres verschiedene von weiter her auf der Langensesestraße gekommene Fuhrwerke bis an die Maggia gelangt seien, wo sie aber wegen der Mangelhaftigkeit der provisorischen Brückenpassage wieder hätten umkehren müssen.

In weiterer Ausführung der bereits gemachten Eröffnungen hob sodann das italienische Ministerium mit Note vom 30. Juli noch besonders hervor, daß, nachdem italienischerseits das Möglichste gethan worden sei, um die eingegangenen Verbindlichkeiten zu erfüllen, nun sehr zu wünschen wäre, daß schweizerischerseits mit Erstellung der Brücke über die Maggia, welche eben so wichtig sei als diejenige über die Toce, vorgegangen würde.

Von den beiden Noten des italienischen Ministeriums und der auf dieselben erteilten Antwort, in welcher wir über den Stand der Angelegenheit Auskunft erteilten, wurde der Regierung von Tessin Kenntniß gegeben, mit dem Beifügen, daß es nach der Ansicht des Bundesrathes der günstigen Behandlung der Angelegenheit in der Bundesversammlung sehr förderlich sein würde, wenn ein bestimmter Beschluß des Großen Rathes von Tessin über die Erstellung der fraglichen Straße auf Tessinergebiet und der Brücke über die Maggia vorläge.

Dieser Anregung ist Seitens der Regierung von Tessin keine Folge gegeben worden, und es hat dieselbe auch bis jetzt sich nicht darüber vernehmen lassen.

Nachdem unser Departement des Innern aus den Berichten über die stattgehabten Wasserverheerungen vernommen, daß auch die Maggia bedeutenden Schaden angerichtet habe, ersuchte es mit Schreiben vom 28. Oktober die Regierung von Tessin um Bericht über die Frage,

ob der Plan und Devis für die Brücke über die Maggia und deren nothwendige Schutzbauten auch jetzt noch unveränderte Geltung behalten können, oder ob es nicht nothwendig sei, das in Aussicht genommene Projekt einer nochmaligen technischen Untersuchung zu unterwerfen, und entsprechend den eingetretenen Veränderungen in der Beschaffenheit des Flusses und seiner Ufer Plan und Voranschlag in geeigneter Weise zu modifiziren.

Mit Schreiben vom 21. vorigen Monats übermittelte die Regierung von Tessin dem Departemente den verlangten, von Herrn Kantonsingenieur Fraschina verfaßten Bericht, aus welchem sich ergibt, daß bei den letzten Ueberschwemmungen allerdings ziemlich erhebliche Beschädigungen am Bette der Maggia und deren Ufer stattgefunden haben, welche zwar infolge der nothwendig werdenden Verstärkungen der früher projektirten Arbeiten eine nicht unbeträchtliche Vermehrung der devisirten Kostensumme nach sich ziehen werden, aber keineswegs eine Abänderung des vorgeschlagenen Projektes nöthig machen. Der Hr. Kantonsingenieur ist der Ansicht, das fragliche Projekt könne in seiner allgemeinen Conception auch jetzt noch als ausführbar aufrecht erhalten werden; dagegen seien folgende Aenderungen, beziehungsweise Ausdehnungen und Verstärkungen der projektirten Arbeiten nothwendig:

- 1) eine Verlängerung der rechtseitigen Schulter der Brücke von 20 Meter;
- 2) behufs Erzielung einer größeren Lichtöffnung der Brückenbogen eine Erhöhung der Schultern und Pfeiler um 40 C^m;
- 3) größere Ausdehnung des Steinwurfes (scogliera), veranlaßt durch die Nothwendigkeit, die Schutzarbeiten auf dem rechten Ufer oberhalb der Brücke zu verlängern;
- 4) dergleichen auf dem linken Ufer, unmittelbar oberhalb der linksseitigen Schulter, auf eine Länge von 300 Meter.

Ueber die infolge der jezigen veränderten Sachlage sich ergebenden Mehrkosten gibt der Bericht des Herrn Fraschina folgende Daten:

A. Brückenbaute.

Dieselbe war nach dem vorgelegten Projekt veranschlagt auf
Fr. 377,000

Hiezu kommen:

- | | |
|---|----------|
| 1) nunmehriger Minderbetrag des in der früheren Kostenberechnung zu Fr. 20,000 angeschlagenen brauchbaren Materials der alten Brücke | " 12,000 |
| Dieses Material könne nämlich jetzt höchstens noch auf Fr. 8000 gewerthet werden, indem ein Theil desselben durch die letzte Wasserverheerung bedeutend beschädiget und ein anderer Theil in Folge Einsturzes eines Pfeilers und zweier Bögen vom Strome mit fortgerissen worden sei. | |
| 2) Für 20 M. Verlängerung der rechtseitigen Schulter des Brückenwiderlagers, nach den Preisen des ursprünglichen Kostenvoranschlages berechnet zu Fr. 900 per laufenden Meter, Mehrausgabe | " 18,000 |
| 3) Erhöhung der Pfeiler und Schultern um 40 Cm, nach Maßgabe des früheren Voranschlages berechnet zu | " 9,050 |

Totalkosten der Brücke Fr. 416,050

B. Die Schutzbauten

waren veranschlagt auf Fr. 145,000

Hiezu kommen:

- | | |
|---|--------------------------|
| 1) Vergrößerung des ursprünglich vorgesehenen Steinwurfes zum Schutze des rechtseitigen Ufers | 1300 M. |
| 2) idem, linksseitig | 3000 " |
| | 4300 M. à Fr. 6 " 25,800 |

Totalkosten der Schutzbauten Fr. 170,800

Im Weitern macht Hr. Fraschina noch darauf aufmerksam, daß für den Fall der Ausführung des Brückenbaues unbedingt nothwendig erscheine, daß auch unterhalb der Brücke beidseitig auf eine Länge von wenigstens 200 Meter zwei Flügel (ali d'accompagnamento), die in dessen mit Steinwurf gemacht werden können, ausgeführt werden, um dem Flußlaufe eine regelmäßige Richtung zu geben und weiteren Ausbrüchen desselben vorzubeugen.

Die Kosten dieser Arbeiten — 4800 m³ à Fr. 6 betragen
Fr. 28,800

Der jezige Kostenvoranschlag stellt sich nunmehr folgendermaßen:

Für den Brückenbau	Fr. 466,050
„ Schutzbauten oberhalb der Brücke	„ 170,800
„ „ unterhalb „ „	„ 28,800
	<hr/>
	Total Fr. 615,650

während der frühere Devis betrug:

für den Brückenbau	Fr. 377,000
„ die Schutzbauten	„ 145,000
	<hr/>
	Total Fr. 522,000

Es ergibt sich somit eine Kostenvermehrung im Betrage
von Fr. 93,650

Hr. Fraschina schließt seinen Bericht mit der Bemerkung, daß er in seiner Berechnung einzig diejenigen Schutzbauten in Anschlag gebracht habe, welche unerläßlich seien, um eine gewisse Garantie zu erhalten, daß bei Ausführung der Brücke nach dem vorgeschlagenen System nicht eine erste Wassergroße das Werk wieder zerstöre. Dagegen habe er nicht eintreten zu sollen geglaubt auf die Frage einer Korrektur der Maggia unterhalb der Brücke, deren Kosten sich nach seiner Berechnung auf Fr. 404,384, nämlich Fr. 321,384 für den Arm von Alcona und Fr. 83,000 für den Arm von Locarno, belaufen würden.

In ihrem Begleitschreiben zu obigem Berichte erklärt die Regierung, daß sie mit den in demselben ausgesprochenen Anschauungen einverstanden sei. Dabei führt sie im Weiteren an, daß es zum Schutze der Besitzungen der Ortschaften Locarno und Alcona, sowie der Bewohner selbst von bedeutender Wichtigkeit wäre, daß die Arbeiten unterhalb der Brücke weiter geführt würden. Sollten jedoch die diesfälligen Mehrkosten ein Eintreten hierauf nicht möglich machen, so hoffe sie doch, daß der zu gewärtigende Bundesbeschluß wenigstens so ausfallen werde, daß durch denselben den Conclusionen des vorgelegten Berichtes und der schwierigen Lage, in welche der Kanton durch das jüngste Landesunglück versetzt worden, entsprechend Rechnung getragen werde.

Mit Schreiben vom 23. und 27. November endlich verwendet sich dann der Staatsrath auch beim Bundesrath noch aufs wärmste dafür, daß die Angelegenheit in der Dezembersession behandelt werden möchte. Eine günstige Lösung dieser Frage — sagt das erstere Schreiben — wäre für den Kanton ein Beweis der Sympathie und eine Ermuthigung, deren er in seiner gegenwärtigen traurigen Lage mehr als irgend jemals bedürftig sei.

Im zweiten Schreiben macht die Regierung nachträglich noch speziell darauf aufmerksam, wie mißlich es wäre, wenn die Angelegenheit verschoben würde, indem die rechts und links an die Maggia anstossenden Gemeinden wieder ein Jahr länger der Gefahr der Wasserverheerungen ausgesetzt wären. Ueberdies wäre es denselben nicht möglich, irgend welche Arbeiten zum Schutze ihrer Besitzungen in Angriff zu nehmen, so lange man über die vom Bund und dem Kantone zu treffenden Vorkehrungen im Ungewissen sei, und so lange man sich nicht über die Annahme eines bestimmten Wuhrsystems verständigt habe, welches, in Verbindung mit der Brückenbaute, geeignet sei, den Lauf des Flusses zu reguliren und die beidseitigen Gelände gegen fernere Verheerungen zu schützen.

II.

Nachdem wir in Obigem den Gang der in vorliegender Angelegenheit stattgehabten Verhandlungen und den wesentlichen Inhalt derselben dargelegt haben, gehen wir über zur Abgabe unseres sachbezüglichen Gutachtens und zur Begründung unserer Anträge.

Das ursprüngliche Gesuch der Regierung des Kantons Tessin bezwarb sich um eine Bundessubvention für zwei Werke, ersteres für eine Korrektio n der Maggia und zweitens für den Bau einer Brücke über diesen Fluß bei Ascona.

Wie Sie bereits aus der vorhergehenden Darstellung ersehen haben, glaubten wir in das erstere Gesuch nicht weiter eintreten zu sollen. Wir halten zwar eine systematische und vollständig ausreichende Verbauung der Maggia für sehr wünschenswerth und angesichts der letzten bedeutenden Verheerungen, welche auch dieser Bergfluß wie so mancher andere angerichtet hat, sogar für dringend nothwendig, aber es hat dieses Werk immerhin eine verhältnißmäßig zu lokale Bedeutung, als daß eine Anwendung des Art. 21 der Bundesverfassung hier als gerechtfertigt und geboten erscheinen könnte. So lange die Eidgenossenschaft mit der Verbauung des Rheins, der Rhone und der Korrektio n der Juragewässer zu thun hat, kann wohl für sie kaum davon die Rede sein, sich in gleicher Weise und gleichzeitig an der Korrektio n von Bergflüssen zweiten Ranges zu betheiligen, und wenn etwas derartiges jetzt schon bei den Wildbächen des Kantons Wallis geschieht, so rechtfertigt sich dies damit, daß diese Verbauungen einen nothwendigen Bestandtheil, ja eine unerläßliche Voraussetzung der großen Rhonekorrektio n bilden.

Wir haben in diesem Sinne der Regierung von Tessin unsere Eröffnungen gemacht; und wenn dieselbe auch das fragliche Gesuch nicht förmlich zurückgezogen hat, so glauben wir doch, aus dem Inhalte ihrer

spättern Mittheilungen schließen zu dürfen, daß die ausgesprochenen Bedenken von ihr gewürdigt und anerkannt werden.

Nach unserer Ueberzeugung wird durch eine Ablehnung des Bundesbeitrages die Verbauung der Maggia nicht unmöglich gemacht. Sie darf nicht unterbleiben und sie wird nicht unterbleiben, vorausgesetzt, daß der Bund an dem zweiten Werke sich theilnimmt, für welches der Kanton Tessin seine Unterstützung anruft, nämlich an dem Bau einer Brücke über die Maggia.

Um die Bedeutung dieser Brücke richtig zu würdigen, ist es nöthig, einen Blick auf die Straßenverbindungen zu werfen, welche sie zu vermitteln bestimmt ist.

Die Schweiz diesseits der Alpen hat für ihren Verkehr mit dem Kanton Tessin eine Hauptverbindung, die St. Gotthardsstraße. An sie schließt sich die große tessinische Kantonsstraße, welche von Airolo weg den ganzen Kanton bis Chiasso durchzieht, dort die Straße von Como trifft, von wo die Eisenbahn direkte Verbindung mit Mailand bietet.

In Bellinzona zweigt die Kantonsstraße ab nach Locarno auf dem rechten Ufer des Langensees. Hier hörte sie auf. Ein Weg, aber keine für größern Wagenverkehr dienliche Straße führte weiter über Ascona, Brissago, über die italienische Grenze nach Bartolomeo und Canobbio. Hier setzte die Straße wieder an und führte ohne fernere Unterbrechung über Ballanزا nach Arona, der Endstation der Eisenbahnlinien, welche den Langensee mit Genua und dem mittelländischen Meere verbindet.

Trotz der frequenten und guten Dampfschiffahrt auf dem Langensee wurde der Mangel einer durchgehenden und guten Straßenverbindung auf dem rechten Ufer des Sees lebhaft empfunden. Man erfuhr dort, was man an allen Seen erfährt, daß die immerhin vielen Zufälligkeiten, Unsicherheiten und Hindernissen unterworfenen Wasserstraßen eine gute, sichere, zu jeder Zeit Allen zugängliche und offene Landstraße nicht zu ersetzen vermag, und der Mangel wurde dort doppelt fühlbar, weil die Brücke zwei bedeutende Verkehrsneze trennte, die, mit einander in Verbindung gebracht, für beide theilnehmenden Länder viel nutzbarer zu machen waren.

Diesem Bedürfnisse abzuhelpfen, verpflichteten sich in dem Vertrag von Lugano im Jahre 1847 das Königreich Sardinien und der Kanton Tessin, die auf beiden Gebieten fehlende Straßenstücke herzustellen.

Bis zur Stunde hat dieser Vertrag seine vollständige Ausführung nicht finden können. Italien zwar ist seinen Verpflichtungen durch den Bau der schön angelegten und mit großem Aufwand ausgeführten Straße von Canobbio bis zur schweizerischen Grenze in ausgezeichnete Weise

nachgekommen, und auch Tessin ist nicht zurückgeblieben, so weit es die Straßenanlage betrifft. Dagegen fehlt immer noch die Brücke über die Maggia, welche somit gegenwärtig die einzige Unterbrechung in der durchgehenden Straßenverbindung des Kantons Tessin und der innern Schweiz mit dem Langensee und dem auf demselben ausmündenden italienischen Eisenbahnzuge bildet.

Der Kanton Tessin hat zu wiederholten Malen Brücken über die Maggia gebaut, welche aber von dem reißenden Flusse immer wieder zerstört worden sind. Als Tessin im Jahre 1847 die oben angeführte Verpflichtung gegenüber Sardinien einging, war die, wenn wir nicht irren, in den Dreißigerjahren erbaute große steinerne Brücke, wenn auch bereits durch den Ausbruch der Maggia im Jahre 1840 sehr beschädigt, doch noch in einem Zustande, welcher es möglich erscheinen ließ, dieselbe mit einem Kostenaufwand von Fr. 100,000 wieder herzustellen. Dazu war der Kanton damals noch im Besiz seiner Zölle, und durfte überdies hoffen, bei Nachweis neuer bedeutender Auslagen für die Wiederherstellung der Brücke die Bewilligung zum Bezug eines erhöhten Brückengeldes zu erhalten.

Seither hat sich die Sachlage wesentlich geändert. Die Zölle sind an die Eidgenossenschaft übergegangen, und ihr seitheriges Anwachsen kommt nicht mehr den Kantonen zu gut. Von der Erhebung eines neuen Weggeldes oder der Erhöhung des Brückengeldes kann keine Rede sein. Die damals noch reparaturfähige Brücke ist seither so gründlich zerstört worden, — von den 9 Gewölbbögen stehen noch 3 mitten im Bette des Flusses —, daß ein vollständiger Neubau nothwendig ist, welcher, an und für sich schon sehr kostspielig, zu seinem Schutze überdies ansehnliche Verbauungen des Flusses nothwendig macht.

Die Kosten für die Brücke und die erforderlichen Schutzbauten sind berechnet auf die Summe von Fr. 615,650. Diese Kosten einzig zu bestreiten, erklärt der Kanton Tessin sich außer Stande.

Es läßt sich in der That, wenn man diese Summe vergleicht mit dem Vermögensstand des Kantons, mit dessen jährlichen Einnahmen und Ausgaben, mit seinen Hilfsmitteln, mit seiner Bevölkerungszahl, nicht in Abrede stellen, daß eine Ausgabe von Fr. 615,000, welche eine Belastung von Fr. 5—6 per Kopf darstellt, für eine einzelne Brücke ein, wenn auch nicht unerschwingliches, doch unverhältnißmäßig großes Opfer ist. War dies schon so zur Zeit, als die Angelegenheit von der Regierung des Kantons Tessin bei den Bundesbehörden anhängig gemacht wurde, so ist dies jetzt, nach dem großen Unglücke, das den Kanton in diesem Jahre getroffen, und das die Hilfsmittel des Kantons für lange Zeit in außerordentlichem Maße in Anspruch nimmt, in noch weit höherem Grade der Fall. Die Sache steht in der That

so, daß, wenn der Kanton mit dem fraglichen Werke auf sich selbst angewiesen werden sollte, die Ausführung desselben, wenn nicht unmöglich gemacht würde, doch für längere Zeit verschoben werden müßte.

Hiegegen aber erheben sich sehr gewichtige Bedenken.

Für die Erstellung der Straße, zu welcher die Brücke gehört, sind von Italien und dem Kanton Tessin sehr namhafte Summen, von letzterem Fr. 307,000, ausgegeben worden. Ohne Erstellung der Brücke verlieren diese Ausgaben einen großen Theil ihres Werthes.

Der größere Verkehr, dem die Straßenverbindung dienen sollte, bleibt nach wie vor gehindert.

Die Eindämmung der Maggia, zu welcher die ober- und unterhalb der Brücke anzubringenden Schutzwehren Anlaß und Anhaltspunkte geben und für deren Anhandnahme die Ausführung des Werkes die ganze Gegend ermuntern würde, diese Eindämmung, welche jetzt um so nothwendiger ist, als das Flußbett sich neuerdings erhöht hat und neue Gefahren entstanden sind, wäre kaum zu überwindenden Schwierigkeiten ausgesetzt.

Das vertragmäßige 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, bleibe unerfüllt und durch die Verwahrlosung, in welcher sich das schweizerische Gebiet im Vergleich zu demjenigen des benachbarten Staates in Betreff eines allgemein wichtigen Verkehrsmittels zeigen würde, die Ehre des Landes selbst bloßgestellt.

Unter solchen Umständen kann es nicht auffallen, wenn die Regierung des Kantons Tessin die Unterstützung der Eidgenossenschaft zur Ausführung des genannten Werkes anruft und dieses Gesuch auch jetzt festhält und bestätigt, obchon im Innern des Kantons weitreichende Verheerungen seines Hauptflusses eingetreten sind, von denen man annehmen sollte, daß sie jene erstere Frage in den Hintergrund treten lassen würden.

Es handelt sich also um Anwendung des Art. 21 der Bundesverfassung, laut welchem der Bund befugt ist, öffentliche Werke, welche im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines großen Theiles derselben liegen, entweder selbst zu erstellen oder zu unterstützen.

Ist der Bau einer Brücke über die Maggia, beziehungsweise die Erstellung eines Straßenanschlusses zwischen Locarno und der italienischen Grenze, ein öffentliches Werk im Sinne des Artikels 21 der Bundesverfassung?

Wir bejahen diese Frage.

Der Kanton Tessin ist in einer ganz ausnahmsweisen Lage. Nach Norden von dem übrigen Theile der Schweiz durch die Alpen abgeschlossen, nach Westen, Osten und Süden zum größten Theile zwischen fremdem Gebiete liegend, einer schweizerischen Landzunge vergleichbar, ist er nicht in der Lage, für Straßenverbindungen und derartige öffentliche Werke links und rechts neben sich andere Kantone als unmittelbare Mitinteressenten zu haben und nachweisen zu können. Bei der Brünigstraße, bei der Achereggbrücke war es nicht schwer, das Zusammentreffen der Interessen mehrerer Kantone aufzuzeigen; bei der Straße über den Col de Menouve hatte Wallis wenigstens an Waadt einen nahegelegenen Mitinteressenten. Bei Tessin bringt es seine geographische Lage mit sich, daß seine Interessen und Bedürfnisse nicht so direkt und nahe mit denjenigen anderer Kantone zusammenhängen, wie dies in dem schweizerischen Gebiete diesseits der Alpen der Fall ist. Von dieser exceptionellen Lage des Kantons dürfen wir bei Auslegung des Artikels 21 der Bundesverfassung nicht zu seinem Nachtheile Gebrauch machen.

Steht Tessin mit seinem vorstehenden Gesuche einzig da, ohne Unterstützung von Seite anderer Kantone, so kann und soll daraus nicht von vornherein der Schluß gezogen werden, daß es sich bei seinem Gesuche einzig um ein lokales, tessinisches Interesse handle, auf welches der Artikel 21 nicht anwendbar sei.

Es verhält sich in der That nicht so.

Allerdings ist bei der in Frage stehenden Straßenverbindung der Kanton Tessin selbst in erster Linie betheilig.

Bei dem lebhaften Verkehr zwischen den zahlreichen und ansehnlichen Ortschaften des rechten Seeufers auf italienischem und tessinischem Gebiete und zwischen dem ganzen Seegelände und Bellinzona ist die Eröffnung einer sichern und jederzeit offenen Straße natürlich eine große Wohlthat für die dortige Bevölkerung.

Allein es kommt ihr unzweifelhaft auch eine allgemeinere eidgenössische Bedeutung zu.

Wie die Straße über den Gotthard, Airolo, Bellinzona, Lugano, Chiasso und Como den Verkehr der mittlern und theilweise auch der östlichen Schweiz nach Mailand vermittelt, so ist dieselbe Straße mit ihrer Abzweigung von Bellinzona über Locarno nach Arona der natürliche Weg für den Verkehr des genannten schweizerischen Gebietes mit Genua.

Wie der Simplonpaß und der Gotthardpaß diesseits der Alpen durch die Furkastraße mit einander in Verbindung gebracht worden sind, so werden diese Pässe jenseits der Alpen durch die Straße von Locarno nach Arona mit einander verbunden, Verbindungen, welche für den Verkehr in allen den Fällen von wesentlichem Nutzen werden und ge-

worden sind, wo in Folge von Naturereignissen der eine oder andere Paß nicht offen ist.

Die eidgenössische Post wird von Locarno, wo sie bis dahin endigte, ihren Kurs fortsetzen bis Arona, wo der Kurs über den Simplon beginnt. In Arona werden die Reisenden die eidgenössische Post sowohl über den Simplon als über den Gotthard nehmen können.

Die Straße ist eine internationale Straße, eine neue Verbindung der Schweiz mit Italien. Wie jede neue Straße, so wird auch diese den Verkehr zwischen beiden Gebieten erleichtern und vermehren, und es werden von da aus dem eidgenössischen Fiskus neue Einnahmen zufließen.

Das Fehlen des Straßenstückes Canobbio-Locarno und jetzt noch der Brücke über die Maggia war und ist trotz der Dampfschiffahrt ein großer, fühlbarer Mangel des Straßenzuges von Arona nach dem Gotthard. Je gewaltiger die Verbindungen über den Brenner und den Mont Genis in den Verkehr der schweizerischen Alpenpässe eingreifen, desto mehr liegt es im allgemeinen schweizerischen Interesse, daß alle Mängel und Hemmnisse der letztern gehoben werde.

So läßt sich nicht in Abrede stellen, daß der Bau der Brücke über die Maggia ein öffentliches Werk ist im Sinne des Artikels 21, welches auf Unterstützung durch die Eidgenossenschaft Anspruch machen kann.

Gründe, diese nicht zu gewähren oder wenigstens jetzt nicht zu gewähren, könnten unserer Ansicht nach nur in den Verpflichtungen gefunden werden, welche gegenwärtig bereits auf dem Bunde lasten und dessen verfügbare Mittel schon in sehr bedeutendem Maße in Anspruch nehmen. Man könnte mit Rücksicht auf diesen Umstand den Grundsatz aufstellen wollen, daß jede fernere Anwendung des Artikels 21 so lange unterbleiben solle, bis durch Vollendung eines der bereits begonnenen subventionirten Werke entsprechende finanzielle Mittel wieder disponibel werden. Allein dieser Grundsatz wäre schlechterdings nicht durchzuführen.

Wenn die Kantone St. Gallen und Wallis in Folge der Erfahrungen, welche sie bei der Ueberschwemmung dieses Jahres gemacht haben, sich entschließen, die Korrektionsarbeiten am Rhein und an der Rhone rascher auszuführen, als bis jetzt angenommen war und zu dem Ende bei der Bundesversammlung darum einkommen, daß die Bundessubvention in weniger Jahresraten, also in größern jährlichen Summen ihnen ausbezahlt werden möchte, so dürfte ein solches Begehren, obschon dadurch das Gleichgewicht des Budgets noch in vermehrtem Grade als es jetzt schon der Fall ist, gestört würde, kaum abschlägig beschieden werden können.

Wenn die Frage des Rheindurchstichs in der nächsten Zeit eine günstige Erledigung finden sollte, so wäre es rein unmöglich, die Beteiligte an dem Werke und die Anhandnahme desselben auf spätere,

günstigere Zeiten zu verschieben. Wenn die Frage der Rhonekorrektur auf dem Gebiete des Kantons Waadt im nächsten Jahre spruchreif vorliegen wird, so wird die Bundesversammlung gegenüber diesem Kanton, dem sie bereits grundsätzlich die Subvention zugesichert hat, kaum die Verantwortlichkeit übernehmen, den Beginn der Arbeiten durch Verschiebung der Subvention auf 8 oder 10 Jahre hinaus zu vertagen.

Ist aber in diesen Fällen Berücksichtigung der Verhältnisse und dringender öffentlicher Interessen fast unausweichlich, so erscheint es wohl als unthunlich, gegenüber dem Subventionsbegehren des Kantons Tessin einen Grundsatz geltend zu machen, von dem die nächste Zeit schon die Behörde abzugehen nöthigen dürfte.

Aber selbst wenn es möglich wäre, diesen Grundsatz auf alle kommenden Subventionsbegehren, mögen sie heißen und begründet sein wie sie wollen, fest anzuwenden, stellen sich der Annahme desselben ernste Bedenken entgegen. Es widerspricht der Billigkeit, daß man einem Kantone, dessen gegenwärtige Bedürfnisse dringend die Ausführung eines Werkes verlangen; das über seine Kräfte geht und gleichzeitig von allgemeinem Nutzen ist, die Hilfe versage, weil andern Kantonen noch während Jahren geholfen werden müsse. Und es müßte die schreiendsten Uebelstände und Mißverhältnisse in der Eidgenossenschaft erzeugen, wollte man während eines Jahrzehnts jede Betheiligung an öffentlichen Werken, die während dieser Zeit in bestimmten Kantonen erstellt werden müssen, verweigern, um diese Hilfe dann desto leichter den öffentlichen Werken des nachfolgenden Jahrzehnts in andern Kantonen zufließen zu lassen.

Uebrigens ist die in Aussicht genommene Bundessubvention für das projektirte Werk — sie beträgt während den Jahren 1870, 71 und 72. eine Summe von zirka Fr. 60,000 — nicht so bedeutend, daß dieselbe ohne außerordentliche Mittel nicht gedeckt werden könnte. Wir machen darauf aufmerksam, daß während der genannten Jahre zum Abschluß gelangen: das Gesamtrepertorium der ältern eidgenössischen Abschiede, sowie die Arbeiten der geodätischen Kommission, wodurch zirka Fr. 30,000 disponibel werden.

Und selbst wenn neue Werke dazu kommen sollten, ist mit Rücksicht auf die ansehnliche Vermehrung der Einnahmen, welche die Rechnung für das Jahr 1868 ergeben wird, immer noch Aussicht vorhanden, die betreffenden Subventionen, wie bisher, aus den laufenden Einnahmen bestreiten zu können.

Bezüglich des Werkes selbst, für dessen Ausführung der Kanton Tessin um eidgenössische Subvention nachsucht, ist dasselbe nach Plan und Devis, wie sich aus der Darstellung der Verhandlungen ergibt, durch den von uns als Experte bezeichneten Hrn. Oberingenieur Hartmann einläßlich und allseitig untersucht worden. Es besteht:

- 1) aus dem Neubau einer steinernen Brücke über die Maggia;
- 2) aus den zur Sicherung der Brücke an dem Flusse selbst anzubringenden Schutzbauten.

Die Kosten für den Bau der Brücke betragen nach dem Gutachten und der Berechnung des eidgenössischen Experten	Fr. 340,000
Die Kosten für die Schutzbauten	" 130,000
Summa	Fr. 470,000

Wie Sie aus der letzten Eingabe der Regierung von Tessin ersehen werden in Folge der Veränderungen, welche die Ueberschwemmung im Oktober dieses Jahres verursacht hat, folgende Veränderungen im Voranschlage als nothwendig erachtet:

- 1) Bei der Brücke ein Zuschuß von . Fr. 39,050
- 2) Verlängerung der Schutzbauten . " 54,600

so daß der endgültige Depis für die Brücke jetzt beträgt	Fr. 379,050
und für die Schutzbauten	" 184,600
Summa	Fr. 563,650 *)

Uebernimmt der Bund nach bisherigen Vorgängen einen Drittheil dieser Summe, so beträgt die eidgenössische Subvention Fr. 187,883. 33 oder in runder Summe Fr. 188,000.

Die Ausführung dieser Werke erheischt eine Bauzeit von zirka zwei Jahren, nach welcher die Auszahlung der Subvention, Abschlagszahlungen nach Vorrücken der Arbeit vorbehalten, an Tessin zu erfolgen hätte, wobei später zu bestimmen sein wird, mit welchen jährlichen Summen die successive Abtragung dieser Subvention in die Budgets aufgenommen werden soll.

Betreffend die Garantien und Bedingungen, an welche die Bewilligung und Entrichtung der Subvention zu knüpfen sein wird, so erachten wir als angemessen und nothwendig, über folgende Punkte Bestimmungen aufzunehmen:

1. Definitive Ausführungspläne für die Brücke und Normalien für die Schutzbauten.

Dieselben der Genehmigung des Bundesrathes zu unterstellen.

*) Bezüglich der gegenüber dem oben angeführten Kostenvoranschlag von Hrn. Fräschina im Betrage von Fr. 615,650 sich ergebenden Differenz von Fr. 52,000 verweisen wir auf die im Expertenberichte des Hrn. Oberingenieur Hartmann vom 9. Oktober 1867 beantragten Vereinfachungen und Reduktionen.

2. Ausführung der Arbeiten.

Dem Bundesrath ist die Oberaufsicht über dieselben vorzubehalten.

3. Unterhalt der Brücke sammt Schutzbauten.

Derselbe steht unter Art. 35 der Bundesverfassung.

4. Verzichtleistung auf das Recht zum Bezug des Brückengeldes.

Tessin hat gegenwärtig noch ein solches Recht. Verhandlungen zur Ablösung desselben wurden noch im Jahr 1863 gepflogen, wobei Seitens des Bundes das Anerbieten einer jährlichen Entschädigung von Fr. 1200 gemacht wurde. Sie kamen nicht zum Abschlusse. Es ist selbstverständlich, daß mit dem Neubau der Brücke und der eidg. Subvention der Bezug eines Brückengeldes aufhören muß.

5. Verbesserung der Straße zwischen Locarno und Brissago (Schweizergrenze). Die Straße hat an verschiedenen Stellen eine zu geringe Breite. Dieselbe ist gemäß der zwischen dem Kanton Tessin und Sardinien in dem Vertrag von Lugano abgeschlossenen Uebereinkunft überall auf die Breite von wenigstens 6 Meter zu bringen.

6. Verbauung der Maggia.

Die Regierung von Tessin hat die Verpflichtung zu übernehmen, dafür zu sorgen, daß die zur Sicherung der Brücke angebrachten Schutzbauten fortgesetzt werden, nordwärts bis zum Zusammenfluß der Melezza mit der Maggia, südwärts an beiden Armen der Maggia bis zum See, und zwar nach Normalien, welche der Genehmigung des Bundesrathes unterliegen. Die Pflicht zu diesen Wuhrarbeiten ruht unseres Wissens auf den Schwellen- oder Wuhrgenossenschaften. Es darf unseres Erachtens der günstige Moment eines, dem ganzen Maggiagebiet ungemein förderlichen Neubaus der Brücke nicht vorübergelassen werden, ohne die vollständige Verbauung der Maggia sicher zu stellen, und es wird der Regierung um so eher gelingen, die pflichtigen Schwellengenossenschaften dazu zu bringen, wenn die Verbauung zur Bedingung der eidgenössischen Subvention gemacht wird. In diesem Falle hat dann das eine eidgenössische Werk einem zweiten ins Leben geholfen, welches für die dortige Gegend von den wohlthätigsten Folgen ist.

7. Pflege der Wälder und Wiederanpflanzung im Gebirg.

Die Zerstörung der steinernen Maggiabrücke steht mit den Abholzungen im Gebirge im engsten Zusammenhange. Nicht die Flutthen der Maggia rissen im Jahre 1840 die Pfeiler weg, sondern es war das von einem gewaltigen Holzschlag herstammende enorme Quantum von Floßholz, welches sich an der Brücke aufthürmte und dem Wasser den Abfluß sperrte. Die Forstwirtschaft ist im Kanton Tessin notorisch mangelhaft. Bittere Klage über dieselbe ist noch im Laufe des letzten Jahres von tessinischen Gemeinden selbst beim Bundesrath eingelaufen,

und die Regierung von Tessin, darüber zur Vernehmlassung eingeladen, hat sich nicht veranlaßt gefunden, darüber einzutreten. Das existirende Forstgesetz bleibt ohne Ausführung, und die Stelle des Oberförsters ist schon seit Jahren unbesetzt. Es liegt außer Zweifel, daß die Wassergroße dieses Herbstes ihren verheerenden Charakter in nicht geringem Grade der sorglosen Abholzung der Wälder an den Gebirgsabhängen verdankt.

Es ist Pflicht des Bundes, seine Unterstützung an Tessin in bestimmtester Weise an die Bedingung zu knüpfen, daß die nöthigen Maßregeln zur Pflege der Wälder und Wiederkeforstung der Gebirgsabhänge, so weit dies nicht schon geschehen, getroffen, und daß namentlich ein genügendes Forstpersonal aufgestellt und mit der Vollziehung der Gesetzesbestimmungen betraut werde. Es ist Angesichts der traurigen Ergebnisse dieses Jahres nicht zu weit gegangen, wenn bestimmte Nachweise in dieser Beziehung verlangt werden.

8. Fristbestimmung für die Beschlußfassung des Großen Rathes über die Ausführung des Werkes und Annahme der an die eidg. Subvention geknüpften Bedingungen.

Gestützt auf diese Auseinandersetzungen beehren wir uns, nachstehenden Beschlusentwurf vorzulegen und zur Annahme zu empfehlen, wobei wir den Anlaß benutzen, Sie, Tit., unserer vollkommensten Hochachtung zu versichern.

Bern, den 10. Dezember 1868.

Im Namen des schweizerischen Bundesrathes,
Der Bundespräsident:

Dr. J. Dubs.

Der Kanzler der Eidgenossenschaft:

Schieß.

Beschlusseutwurf

betreffend

Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Kanton Tessin zum Zwecke der Erbauung einer neuen Brücke über die Maggia.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,
nach Einsicht

- 1) der Eingaben der Regierung des Kantons Tessin vom 25. November 1859, 7. Juli 1862, 11. Dezember 1866, 23. und 27. November 1868;
- 2) einer Botschaft des Bundesrathes vom 10. Dezember 1868; in Anwendung des Art. 21 der Bundesverfassung,

beschließt:

Art. 1. Es wird dem Kanton Tessin zum Zwecke der Erbauung einer neuen steinernen Brücke über die Maggia sammt den nothwendigen Schutzbauten ein Bundesbeitrag bewilligt. Dieser Beitrag soll dem Drittheil der Gesamtkosten gleichkommen, darf jedoch die Summe von Fr. 188,000 nicht überschreiten.

Art. 2. Die definitiven Baupläne, sowie die Normalien für die Schutzbauten unterliegen der Genehmigung des Bundesrathes.

Art. 3. Die oberste Leitung der Arbeiten und die Ueberwachung derselben steht bei dem Bundesrath. Derselbe wird dießfalls entweder unmittelbar oder durch seine Beamten die erforderlichen Verfügungen treffen. Infolge dessen hat der Kanton Tessin den Weisungen und Bemerkungen des Bundesrathes gehörige Rechnung zu tragen.

Der Bundesrath ist ermächtigt, das Expropriationsgesetz vom 1. Mai 1850 für die Baute in Anwendung zu bringen.

Art. 4. Die Ausbezahlung des Bundesbeitrags erfolgt in drei gleichmäßigen jährlichen Raten, von denen die zwei erstern nach Maßgabe des Vorrückens der Arbeiten in den Jahren 1870 und 1871 und die letzte nach Vollendung sämtlicher Bauten und nach geleistetem

Nachweis über Erfüllung der Bedingungen gegenwärtigen Bundesbeschlusses im Jahr 1872 entrichtet werden.

Art. 5. Bezüglich des Unterhaltes der Brücke und der zu ihrer Sicherung dienenden Schutzbauten findet Art. 35 der Bundesverfassung Anwendung.

Art. 6. Das Begehen und Befahren der neuen Brücke über die Maggia soll frei sein, und es darf kein Brückengeld mehr gefordert werden.

Art. 7. Der Kanton Tessin verpflichtet sich, die Straße zwischen Locarno und Brissago überall auf die Breite von 20 Fuß oder 6 Meter zu erweitern.

Art. 8. Der Kanton Tessin übernimmt gegenüber dem Bunde die Verpflichtung, dafür zu sorgen, daß die zur Sicherung der Brücke angebrachten Schutzwühren fortgesetzt werden, nordwärts bis zum Zusammenfluß der Melezza und der Maggia, südwärts an beiden Armen der Maggia bis zum See, und zwar nach Normativen, welche der Genehmigung des Bundesrathes unterliegen.

Art. 9. Der Kanton Tessin übernimmt gegenüber dem Bunde die Verpflichtung, zum Schutze der Wälder im Gebirge und zur Wiederaufforstung der Gebirgsabhänge die nöthigen gesetzgeberischen Bestimmungen zu erlassen und das zur Ausführung der Forstgesetze und Verordnungen erforderliche Forstpersonal anzustellen. Dem Bundesrath ist von den bezüglichen Gesetzen und den getroffenen administrativen Maßregeln Kenntniß zu geben.

Art. 10. Für den Erlaß des erforderlichen Gesetzes über Ausführung der Brücke über die Maggia und Annahme der in diesem Beschlusse an die Subvention geknüpften Bedingungen ist dem Kanton Tessin eine Frist bis zum 1. Juli 1869 gesetzt.

Ist bis dahin das Gesetz nicht erlassen und die Annahme des Bundesbeschlusses nicht erfolgt, so fällt derselbe als erloschen dahin.

Art. 11. Der Bundesrath ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Beschlusses beauftragt.



Botschaft des Bundesrathes an die h. Bundesversammlung, betreffend Bewilligung eines Bundesbeitrages an den Wiederaufbau der Maggia-Brücke bei Ascona und die damit zusammenhängenden Wuhrarbeiten. (Vom 10. Dezember 1868.)

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1868
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	58
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	---
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	31.12.1868
Date	
Data	
Seite	1107-1135
Page	
Pagina	
Ref. No	10 006 016

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.