

L'ardito ponte di Cavaglio San Donnino.

16. April 2019 – Fabian Promutico

Die kühne Brücke von Cavaglio San Donnino.

Der Ort Cavaglio San Donnino befindet sich am unteren Ende des Cannobinotals, unweit des Lago Maggiore und der Gemeinde Cannobio. Die Bewohner kämpften über Jahrhunderte hinweg in mühevoller Arbeit, um dem ungünstigen Bergland bewohnbare und fruchtbare Flächen abzugewinnen. Um ihre Familien zu ernähren, begann die Cannobiner Gemeinde ab dem 15. Jahrhundert mit Hilfe von Trockenmauern das Land zu terrassieren. [1]

Es gelang nach und nach, geeignete Bedingungen für die Aufzucht von Ziegen und Schafen, und in geringerem Umfang Rindern und Schweinen zu schaffen und an den Südlagen von Descelo bis Cavaglio Rebland zu kultivieren. Neben der Viehzucht waren Roggen, Hirse und besonders Hanf für die lokale Wirtschaft von Bedeutung. [2]

Der wahre Reichtum, auf den das Cannobinotal zurückgreifen konnte, war jedoch der Wald, dessen Holz in Cannobio und den Sägewerken von Maccagno verarbeitet wurde, um dann über den See in Richtung Mailand und Novara vermarktet zu werden. [3] Die Erzeugnisse aus den Bergen wurden unter großen Schwierigkeit und erheblichen Gefahren nach Cannobio transportiert, bis in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts die neue Fahrstraße des Cannobinotals fertiggestellt wurde, die die Verkehrsverhältnisse in weiten Teilen verbesserte. [4]

Trotz der neu geschaffenen Verkehrsader war jedoch Cavaglio von der direkten Verbindung mit der neuen Talstraße auf der südlichen Talseite abgeschnitten. Die Gemeinde hatte wiederholt Einspruch erhoben gegen die Entscheidung des Konsortiums für die Konsortialstraße Valle Cannobina, dem alle Talorte angehörten. Durch den Beschluss, die Straße am Talgrund zu trassieren, blieb die Ortschaft Cavaglio weiterhin isoliert und konnte seine Produkte nicht auf direktem Wege in Cannobio vermarkten. Die Cavagliesi hatten das Konsortium, das zuerst vom Anwalt Antonio Giovanola und dann vom Anwalt Pietro Zoppi geleitet wurde, gebeten, zumindest den Bau einer Verbindung zur Konsortialstraße mitzufinanzieren, oder dass die Gemeinde Cannobio einem Konsortium für den Bau einer Straße entlang der Strecke Traffiume-Cavaglio – der alten "Borromea" – beitreten möge. [5]

Die Antwort war immer negativ und oft ausweichend: Das Konsortium antwortete, dass es keine Arbeiten für eine Verbindung von Cavaglio mit der Konsortialstraße durchführen könne, um nicht den anderen Gemeinden des Cannobinotals ähnliche Anträge zu ermöglichen, die in diesem Falle ebenfalls eine Verbindungsstraße gefordert hätten. Die Gemeinde Cannobio machte außerdem umgehend klar, dass eine Straße zwischen Traffiume und Cavaglio für sie keinerlei Nutzen bringen würde, da sich deren Wälder und Ländereien an der rechten [d.h. südlichen] Flanke des Cannobinotals befanden. An diesem Punkt blieb der Gemeinde Cavaglio San Donnino nichts Anderes übrig, als zu versuchen, mit den eigenen knappen Finanzmitteln das Mögliche zu tun.

Der alte Saumweg der "Borromea", von den Cavagliesi als Rutschbahn [*slittaia*] betrachtet, war zwischenzeitlich so gefährlich für die Menschen und den Viehtrieb geworden, dass die Ortsverwaltung von Cavaglio San Donnino unter dem Vorsitz des Bürgermeisters Celeste Brocca beschloss, das Problem der Zuwegung ein für alle Mal zu lösen, einer Idee folgend, die bereits 1894 vom damaligen Bürgermeister Angelo Zanoni vorgebracht worden [7] und dann auf der Strecke geblieben war und die nun, trotz des Fehlens ausreichender kommunaler Mittel, erneut von Brocca vorgeschlagen wurde. [8]

Drei Varianten kamen in Frage: die alte Borromea wiederherzustellen; einen neuen Saumpfad zu bauen, der die Provinzstraße mit einer kühnen Brücke über den Cannobinofluss verbinden würde; oder eine neue Straße nach Westen in Richtung von Ponte Socraggio zu bauen *[Anm.: die Talstraße wechselt dort auf die nördliche Talflanke, man hätte also keine Brücke bauen müssen]*. Nach Abstimmung im Gemeinderat wurde beschlossen, den Ingenieur Carlo Ceroni von San Bartolomeo Valmara mit der Untersuchung eines Saumpfades zu beauftragen, der über die Gewanne Fracheggio und Sasso in Giasso führen und mit einer eine Brücke den Fluss überqueren sollte. [9]

[Textstelle vermutlich als Bildunterschrift vorgesehen: Staatsarchiv von Verbania; Entwurf einer Hängebrücke mit starrem Drahtseil, in: Fondo Ufficio d'insinuazione, sowie Register von Cannobio, Scheda 51, Volume 357, Collocazione 242.]

Im November 1896 beginnt die administrative Prozedur zur Realisierung des Projekts. Der Bürgermeister Celeste Brocca versucht, die für die Arbeiten erforderlichen Finanzmittel zu beschaffen, und da bereits andere öffentliche Arbeiten im Gemeindegebiet geplant sind, wie der Umbau des Gurrone-Friedhofs im letzten Jahrzehnt des 19. Jahrhunderts, macht er sich zum ersten Fürsprecher des Projekts.

Der Ingenieur Carlo Ceroni arbeitet das Projekt aus und legt der Verwaltung eine Kostenschätzung vor, die für die Brücke und den Bau der neuen Straße rund 14.407.73 Lire veranschlagt. [10]

Eine enorme Ausgabe für die Gemeinde Cavaglio San Donnino, die trotz der wirtschaftlichen Schwierigkeiten beschließt, die Arbeiten durchzuführen, eine Hypothek in Höhe von 12.000 Lire aufzunehmen und das aus dem Gemeindewald in der Region Dietro Colma gewonnene Holz für 2.407.43 Lire zu verkaufen. [11]

Die Cavaglienser Gemeinde stellt sich den Herausforderungen und engagiert sich aktiv bei der Realisierung des Projekts, indem sie freiwillig Arbeitstage anbietet. In der Zwischenzeit ernennt die Gemeinde sogar eine Kommission, die sich aus dem Pfarrer Carlo Magistris, Sartorio Pietro fu Giuseppe und Grandazzi Stefano fu Angelo zusammensetzt, um Angebote für das Ingenieurbauwerk einzuholen. [12]

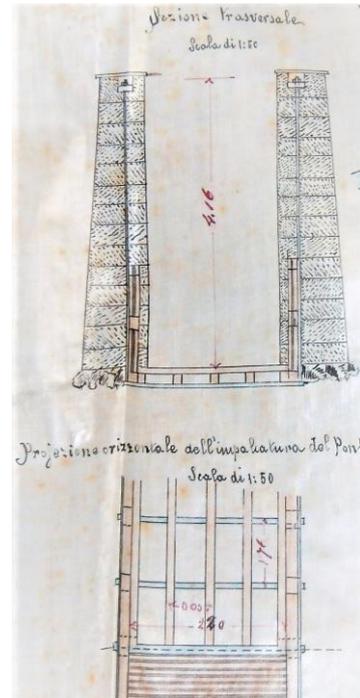
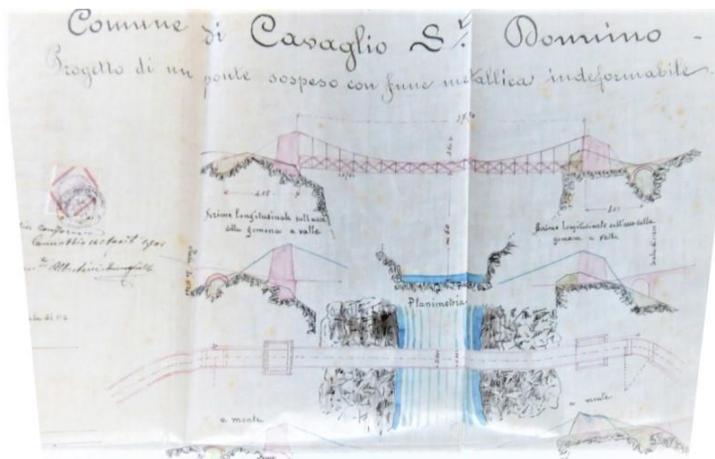
Die Provinzverwaltung ermächtigt den Bürgermeister Celeste Brocca, die Ausschreibung vorzunehmen, die vom Bauunternehmen Rizzi Giosuè di Antonio aus Cursolo für den Bau der Straße und von Minoggio Pietro di Ippolito für den Bau der Hängebrücke gewonnen wird. [13]

Man beginnt zügig mit dem Bau der Brücke, aber es kommt zu kuriosen Überraschungen: Der Ingenieur Ceroni hatte die lichte Öffnung des Einschnitts falsch berechnet und anstelle der geplanten 37,70 Meter erhöht sich die Spannweite der Brücke auf 65,70 Metern, mit entsprechenden Auswirkungen auf die Baukosten. [14]

Am 31. Januar 1900 wurden die Arbeiten der Firmen Rizzi Giosuè und Minoggio Pietro abgeschlossen, nun sollte die Tragfähigkeit der Brücke über den Cannobinofluss getestet werden - aber kein Ingenieur will die Aufgabe übernehmen, anscheinend wurde die Brücke als unsicher und mangelhaft eingeschätzt. [15]

Der Ingenieur Carlo Ceroni schlägt vor, die Prüfung positiv zu bescheinigen, wobei er die starken Schneefälle von 1899-1900 als erfolgreich bestandenen Belastungstest der Brücke heranzieht. Er weigert sich, die von der Bauaufsicht (ufficio tecnico del Genio Civile) vorgegebene Versuchsanordnung durchzuführen, die eine gleichmäßige Belastung von 175 kg/m² auf dem gesamten Brückendeck vorsah. [16]

- 1 Bergamaschi, Alberto: Cannobina. La Borromea e dintorni, Verbania, 2011, pag. 52-53.
- 2 Bergamaschi, Alberto: Cannobina. La Borromea e dintorni, Verbania, 2011, pag. 53-55.
- 3 Bergamaschi, Alberto: La Borromea, Verbania, 2011, pag.45.
- 4 Archivio storico del comune di Cannobio: Consorzio Stradale Cannobino, Busta 625, Fascicolo 1, 01.12.1876.
- 5 Archivio storico del comune di Cannobio: Atti del consiglio comunale, Busta 20, Fascicolo 3, 08.04.1879.
- 6 ibidem.
- 7 ibidem.
- 8 Archivio di Stato di Verbania: Deliberazioni del consiglio comunale di Cavaglio, Busta 3, Fascicolo 1, 22.11.1896.
- 9 Archivio di Stato di Verbania: Deliberazioni del consiglio comunale di Cavaglio S. Donnino, Fondo Archivio storico di Cavaglio-Spocchia, Busta 3, Fascicolo 1, 22.11.1896.
- 10 Archivio di Stato di Verbania: Deliberazioni del consiglio comunale di Cavaglio S. Donnino, Fondo Archivio storico di Cavaglio-Spocchia, Busta 6, Fascicolo 3, 09.04.1898.
- 11 Archivio di Stato di Verbania: Deliberazioni del consiglio comunale di Cavaglio S. Donnino, Fondo Archivio storico di Cavaglio-Spocchia, Busta 6, Fascicolo 3, 09.04.1898.
- 12 Archivio di Stato di Verbania: Deliberazioni del consiglio comunale di Cavaglio S. Donnino, Fondo Archivio storico di Cavaglio-Spocchia, Busta 6, Fascicolo 4, 23.06.1898.
- 13 Archivio di Stato di Verbania: Deliberazioni del consiglio comunale di Cavaglio S. Donnino, Fondo Archivio storico di Cavaglio-Spocchia, Busta 6, Fascicolo 4, 11.05.1899.
- 14 Archivio di Stato di Verbania: Deliberazioni del consiglio comunale di Cavaglio S. Donnino, Fondo Archivio storico di Cavaglio-Spocchia, Busta 6, Fascicolo 4, 13.02.1901.
- 15 Archivio di Stato di Verbania: Deliberazioni del consiglio comunale di Cavaglio S. Donnino, Fondo Archivio storico di Cavaglio-Spocchia, Busta 6, Fascicolo 4, 24.06.1900.
- 16 Archivio di Stato di Verbania: Deliberazioni del consiglio comunale di Cavaglio S. Donnino, Fondo Archivio storico di Cavaglio-Spocchia, Busta 6, Fascicolo 4, 13.02.1901.



Abbildungen: links das (vermutlich) ursprüngliche Projekt mit 37,70m Spannweite und 3,60m hohen, in der Ansicht sehr breiten Pylonen. Der Querschnitt rechts weist eine Pylonhöhe von 4,16m auf, möglicherweise ist diese Zeichnung später entstanden, als die Pylonhöhe der größeren Spannweite angepasst werden musste. Diese Pylonform entspricht ungefähr dem ausgeführten Bauwerk. Der Versteifungsträger und das Brückendeck waren vollständig aus Holz – Seile, Hänger, Querträger und vermutliche Randlängsträger waren aus Metall (Eisen und Drahtseile). Das lässt sich an den heute noch vorhandenen Resten gut ablesen. Alle hölzernen Bestandteile sind verschwunden, seit die Brücke vor ca. 60 Jahren aufgegeben wurde