

Frederick Augustus Hervey, Architekt John Soane und die Holzbrücken der Baumeister Grubenmann

Autor(en): **Nüesch-Gautschi, Rosmarie**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzellische Jahrbücher**

Band (Jahr): **136 (2008)**

PDF erstellt am: **19.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-283410>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Frederick Augustus Hervey, Architekt John Soane und die Holzbrücken der Baumeister Grubenmann

ROSMARIE NÜESCH-GAUTSCHI

Mit der Verbreitung der Aufklärung auf dem europäischen Kontinent in der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts kam die bürgerliche Bildungsreise in Mode. Das Reisefieber erfasste vor allem junge Männer; in ihren Aufzeichnungen und Briefen über die so genannten «Grand Tours» berichten sie von den Sehenswürdigkeiten ihrer Zeit. Als Bildungsreisenden in der Schweiz kennen wir den Briten Wilhelm Coxe (1747–1828), dessen *Briefe über den natürlichen, bürgerlichen und politischen Zustand der Schweiz* in drei Bänden 1781, 1791 und 1792 in Zürich erschienen.¹ Weiter kennen wir Johann Gerhard Reinhard Andreae (1724–1793), Apotheker in Hannover: seine *Briefe aus der Schweiz nach Hannover* 1763 erschienen 1782.² Der hierzulande meistzitierte Johann Gottfried Ebel (1764–1830), Arzt in Frankfurt am Main, schrieb 1793 die *Anleitung, auf die nützlichste und genussvollste Art in der Schweiz zu reisen* und die beiden Bände *Schilderung der Gebirgsvölker der Schweiz*, erschienen 1798 und 1802.³ Alle drei Bildungsreisenden befassten sich ausführlich mit den Brücken der Teufner Baumeister Grubenmann.

Weit weniger bekannt sind die beiden Reisenden, von denen in der Folge die Rede ist. Als John Soane (1753–1837) sein Studium an der Royal Academy in London beendet hatte, begab sich der junge Architekt auf eine Bildungsreise durch Frankreich nach Rom. Hier traf er auf den «Earl of Bristol» und «Bishop of Derry», Frederick Hervey, einen exzentrischen und vielseitigen Kenner von Kunst und Architektur. Hervey, begeistert von den Schweizer Holzbrücken, ermunterte John Soane, über die

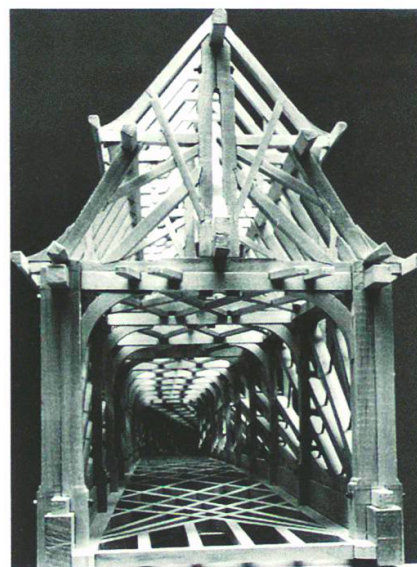
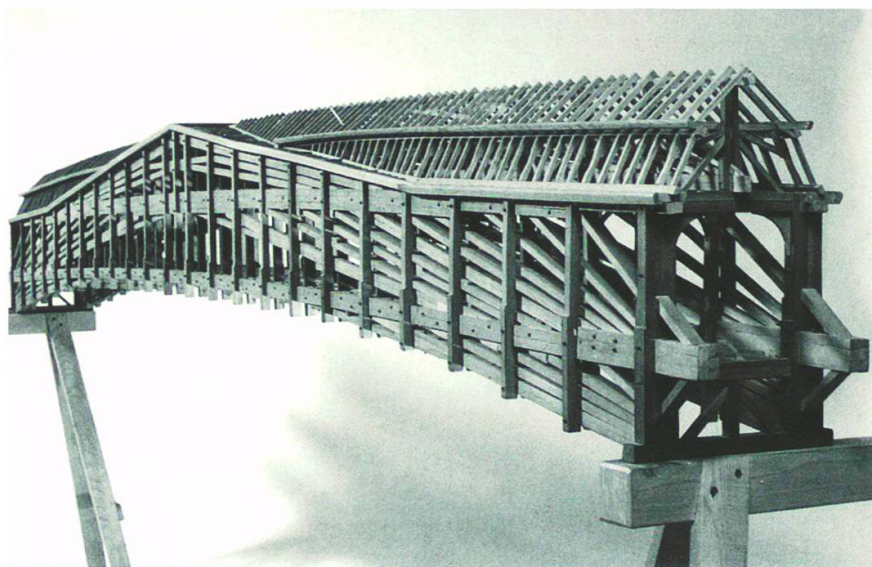
1 William Coxe: *Briefe über den natürlichen, bürgerlichen und politischen Zustand der Schweiz*. Zürich 1781, 1791, 1792.

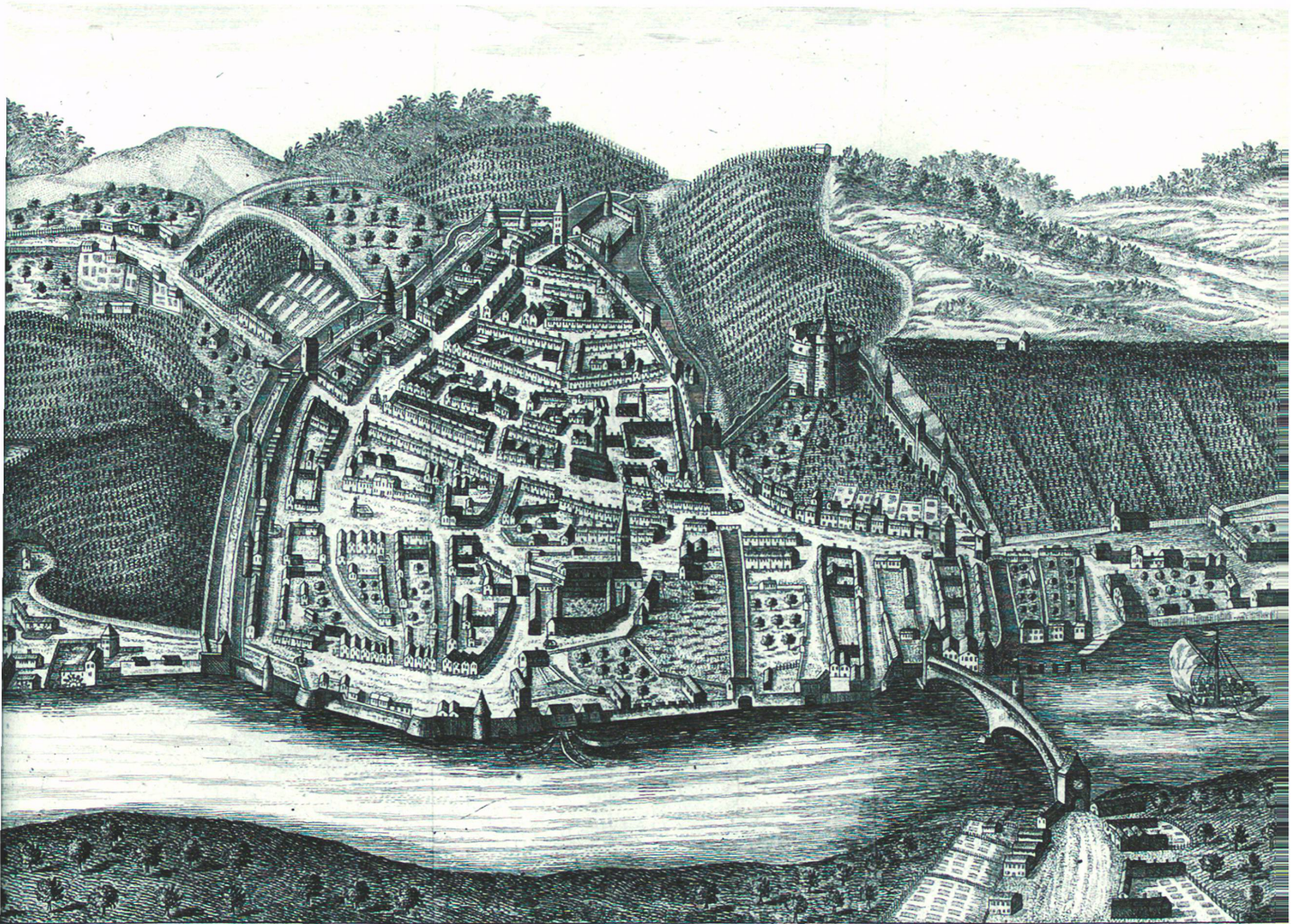
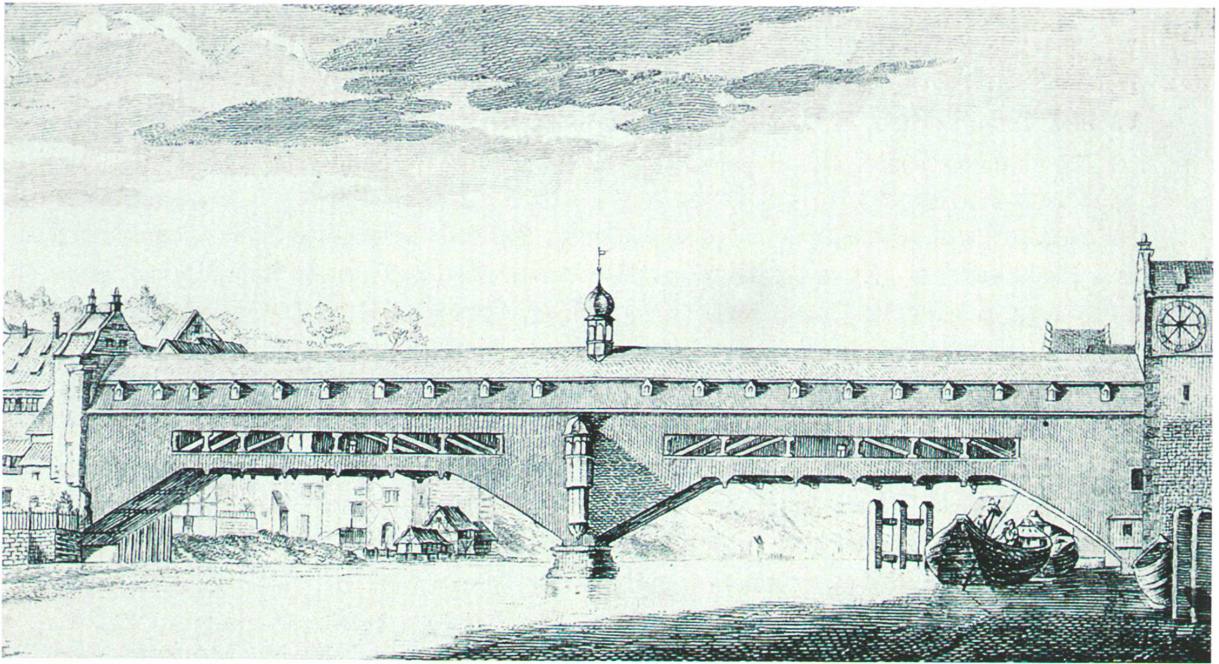
2 Johann Gerhard Reinhard Andreae: *Briefe aus der Schweiz nach Hannover* geschrieben, in dem Jahre 1763. Zürich und Winterthur 1776.

3 Die «Anleitung» erschien bis 1843 in acht Auflagen, teils erweitert. – Johann Gottfried Ebel: *Schilderung der Gebirgsvölker der Schweiz*. Leipzig 1798 und 1802. Nachdruck 1983 mit Kommentarheft von Peter Faessler.

Die Rheinbrücke in Schaffhausen 1755–1758, Hans Ulrich Grubenmanns Meisterwerk, unten links Modell des ersten, stützenlosen Entwurfs, rechts Modell der ausgeführten Brücke (Durchsicht). Das Bauwerk wurde 1799 durch die französische Armee niedergebrannt.

Rechte Seite oben: Rheinbrücke nach einem Kupferstich im Museum Allerheiligen, Schaffhausen, ca. 1770; unten Ansicht der Stadt von Süden, gezeichnet und gestochen von Michael B. Wachsmuth, 1764.





ichdmalt ad Naturam Del. Sculpit 1752

SCHAF.
Ville Capitale du



HOUSE.
Canton du même Nom.

Schweiz zurückzureisen und die Holzbrücken der Grubenmann zu studieren, was John Soane auch befolgte und die Schweiz 1780 besuchte.

Frederick Augustus Hervey, Graf von Bristol und Bischof von Derry (1730–1803)

Eine bedeutende Sammlung von Grafiken des Architekten Michael Shanahan (1731–1811) verdanken wir dem interessierten Frederick Hervey.⁴ Auf seiner ersten Grand Tour 1765–1766 war Hervey fasziniert von der majestätischen Rheinbrücke in Schaffhausen, die Hans Ulrich Grubenmann 1755–1758 errichtet hatte.

1768 wurde Hervey zum Bischof von Derry in Nordirland ernannt, woraufhin er sich entschloss, der Stadt Londonderry 1000 Pfund an den Bau einer Brücke über den Fluss Foyle zu spenden.⁵ Für einen Entwurf beauftragte er den schottischen Architekten Robert Mylne und erhielt Anregungen von einheimischen Bauleuten. Drei Jahre später, 1770, unternahm Hervey seine zweite Grand Tour, diesmal begleitet von seinem Schützling Michael Shanahan und seinem Sohn August Hervey (1757–1796). Die kleine Gruppe reiste quer durch Frankreich, Deutschland, die Schweiz und Norditalien und benutzte jede Gelegenheit, um Brücken zu besichtigen und davon Pläne zu zeichnen. Besonderes Interesse weckten bei ihnen die Brücken der Brüder Grubenmann mit deren innovativen Konstruktionen. Die Spannweiten dieser Brücken, welche die bisher bekannten Grenzen überschritten, und die kühnen Hängewerke veranlassten Hervey, sich intensiver mit dem Brückenbau in der Schweiz zu befassen. Hervey traf sich mit dem ihm schon von seiner früheren Expedition bekannten Grafen Peter von Salis in dessen Schloss in Bondo (Bergell). Mit von Salis' Unterstützung hatte der Bischof 1768 einen ersten Wettbewerb zugunsten des erwähnten Brückenbaus über den Fluss Foyle in Londonderry organisiert. Damals wurde unter andern mit dem Polier der Grubenmann der Bau des Modells einer Holzbrücke mit nur einem Bogen von 852 Fuss Länge über den Foyle vereinbart. Das Modell sollte in elf Monaten vorliegen und 100 Louisdor kosten. Mit dem Polier war Johannes der Jüngere, Sohn des Johannes Grubenmann, gemeint. Michael Shanahan bezeichnete später auf seinem Plan das Modell mit den Worten: «The first Model of the Brigde of Derry» (1771).⁶

Trotz des Erfolgs mit diesem ersten Entwurf entschied sich der Bischof von Derry für einen zweiten Wettbewerb, offen für ganz Europa. Die Ausschreibung erfolgte auch in der Schaffhauser Samstag-Zeitung vom 16. März 1771:

«Ein vornehmer Englischer Lord ersucht alle geschickten Baumeister, Zimmerleute und Künstler in der Schweiz und in Bündten, folgendes durchzulesen und wenn sie ihren Einsich-



Einziges erhaltenes Porträt von Hans Ulrich Grubenmann, 1782 von Johann Jakob Brunschweiler.

4 Zu Hervey vgl. Angelo Maggi: John Soane and «the sublime simplicity of the structure» of the wooden bridges of Switzerland. In: Angelo Maggi und Nicola Navone (Hrsg.): John Soane and the wooden bridges of Switzerland. Architecture and the culture of technology from Palladio to the Grubenmanns. Mendrisio 2003 (Cataloghi / Archivio del Moderno 8), S. 56–113. – Die italienische Ausgabe des Katalogs unter dem Titel «John Soane e i ponti in legno svizzeri. Architettura e cultura tecnica da Palladio ai Grubenmann» erschien bereits 2002.

5 Maggi, Simplicity (wie Anm. 4), S. 69.

6 Ebd., S. 69, Abb. S. 70.

ten trauen, daran zu arbeiten. Es ist ein Strom in Irland, dessen Lauf von Süden gegen Norden gerichtet ist. Seine Breite ist 827 Schuh. Seine Tiefe auf der einten Seite von 42 Schuh und nimmt bis zu der andern immer ab. Seine Flut steigt aufs höchste 12 Schuh hoch. Die beyden Seiten oder Ufer sind etwas steil und rauch, doch nicht abgebrochen. Der Grund des Stromes ist felsicht; es giebt starkes Eis darauf, aber nicht oft. Es regnet in dieser Gegend öfters, aber nicht heftig. Die Luft ist immer feucht, die Winde sind nicht gar stürmisch. Man findet daselbst sehr gutes Holz von allen Arten und vortreffliche Steine.

Man verlangt nun über diesen Strom eine hölzerne Brücke zu bauen, von einem einzigen Bogen oder 2 Schwibbogen, wie dergleichen zu Reichenau, Schaffhausen und Wettingen sind. Der beste Plan und Abriss, den man hievon einsendet, wird mit 10 neuen Louisd'or belohnt werden, die 2. nächstbeste jeder mit 5 Louisd'or, die Risse sollen alle bis den 1. Augustmonat 1771 an die Herren Direktoren des Seminars zu Haldenstein oder Marschlins, nahe bei Chur in Bündten, eingesandt werden, durch welche auch die Preise oder Belohnungen aufs Späteste 2 Monate darauf, nach dem Befehle des obgemelten Mylords, jedem der sie verdient hat, sollen zugeschickt werden. Jeder Künstler wird auf seinen Plan seinen Namen und Wohnung setzen. Alle die Herren, welche dieses Avertissement lesen, werden ersucht, dasselbe den Künstlern, die keine Zeitung lesen, bekannt zu machen.»⁷

7 Zit. bei Josef Killer: Die Werke der Baumeister Grubenmann. 4. Aufl. Dietikon 1998, S. 56f.

In der gleichen Schaffhauser Zeitung hiess es am 1. April 1772: «Dem Ehrenden Publico ist schon mehrmal bekannt gemacht worden, was massen von S.T. Herrn Hervey, Bischof zu Derry in Irland, ein Begehren an alle Liebhabere mechanischer Wissenschaft seye gestellt worden, Ihme ein Modell oder Plan einer Brücke von 827 Schuhe zu verfertigen, welches nebst einigen anderen auch Herr Johann Grubenmann, dermahl im Löbl. Gottshauss Wettingen, unternommen, mit den Erfolg, dass sein Plan von S. T. Herrn Bischof und sein Modell von andern kunstverständigen Herren für daur- und wahrhaft ist erkannt worden, solcher gestalten, dass hochermelter Herr Bischoff ihme nicht allein 100 Louid'or für sein Modell bezahlte, sondern noch darzu das Hauptwerck antragen lassen.»⁸

8 Ebd., S. 58f.

Der Bischof äusserte sich in einem Brief an Sir William Hamilton sehr zufrieden mit dem Erfolg, waren doch etwa 300 Projekte eingetroffen:

«When I undertook the measure of building a bridge at Derry of an enormous extent, I publish'd my scheme in the different gazettes of Switzerland & Germany, the two countries where such fabricks are most in use, & it is incredible what a number of

excellent plans & contrivances were sent me, from different parts, & what a number of Geniuses were awaken'd, both in those parts & also in Italy.»⁹

Etwas später fand ein anderes Modell den Weg nach Londonderry. Ein Artikel in «The Gentleman's Magazine» beschreibt 1772 das Modell einer Brücke für Irland. Die grossen Dimensionen, die vielen Teile aus denen es zusammengesetzt ist und die unzähligen Schrauben sind beeindruckend. Die Architekten stammten aus dem Appenzellerland, Johann Konrad Altherr aus Wald und Johann Konrad Langenegger aus Gais. Sie lieferten das Modell in einem Karren, mit dem sie sechs bis sieben Meilen pro Tag schafften.¹⁰

Altherr (ca.1740–1829) und Langenegger (1749–1818) hatten bereits Jahre vorher in Siebenbürgen gemeinsam Mühlen gebaut. Als Altherr um 1785 in St. Petersburg vom russischen Zaren beauftragt wurde, eine Münzstätte zu bauen – er war in seiner Appenzeller Heimat wegen Falschmünzerei verurteilt worden – liess er Langenegger kommen, um ihm bei der Ausführung des Auftrages behilflich zu sein. Nach seiner Rückkehr aus St. Petersburg nach Gais entwickelte sich Langenegger zu einem geschickten und angesehenen Architekten, der die Nachfolge der Grubenmann antrat.¹¹

Die grosse Anzahl von Architekten, Modellbauern und Zeichnern, die sich mit Brückenentwürfen für Londonderry beschäftigten, überforderten Herveys Energie. Sein Ehrgeiz, die Brücke bis 1790 zu bauen, konnte nicht erfüllt werden.

Christoph Jezler/Jezeler (1734–1791) von Schaffhausen

Bei seinem zweiten Besuch in Schaffhausen hatte Bischof Herve die Absicht, den ehemaligen Stadtbaumeister Jezler einzuladen, ihn, seinen Sohn und den Zeichner und Architekten Michael Shanahan nach Rom zu begleiten. Anschliessend wollte er Jezler als Lehrer für seine Söhne nach Irland engagieren. Jezler lehnte das Angebot ab, er wollte als Patriot nur seiner Vaterstadt dienen.¹²

Christoph Jezler lernte wie sein Vater das Handwerk eines Kürschners (Pelzverarbeiters). Als sein Vater früh starb und ihm ein beträchtliches Vermögen hinterliess, gab er 22-jährig den Beruf auf, um sich ganz der Wissenschaft zu widmen. 1763 reiste Jezler nach Berlin, um bei Leonhard Euler und Johann Heinrich Lambert seine Studien in Mathematik und Physik zu vertiefen. 1765 zurückgekehrt nach Schaffhausen, unternahm er eine Reise durch die Schweiz, während der er mit seinem selbst entworfenen Barometer Messungen vornahm und dafür von der Naturwissenschaftlichen Gesellschaft Zürich Anerkennung erntete. Jezler war bekannt für seine *Beschreibung der hölzernen*

9 Zit. bei Maggi, Simplicity (wie Anm. 4), S. 69.

10 Ebd., S. 70.

11 Peter Witschi: Appenzeller in aller Welt: Auswanderungsgeschichte und Lebensschicksale. Herisau 1994, S. 164f.

12 Nicola Navone: The eighteenth-century European reputation of the Grubenmann brothers. In: Maggi/Navone (wie Anm. 4), S. 30–55, hier S. 33. – Zu Jezler oder Jezeler siehe auch: Karin Marti-Weissenbach: Jezler [Jezler], Christoph. In: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 30.1.2008, URL: <http://www.hls-dhs.dss.ch/textes/d/D16625.php> mit weiteren Literaturverweisen.



Profilbildnis von Christoph Jezler, gestochen von H. Lips, ca. 1795.

13 Christoph Jezler: Beschreibung der hölzernen Brücke über den Rhein. In: Andreae, Briefe aus der Schweiz (wie Anm. 2). Als Separatdruck Winterthur 1778.

14 Ebd.

15 Ebd., S. 35.

16 Ebd.

Brücke über den Rhein, enthalten in Andreaes *Briefe[n] aus der Schweiz* (1763) und später als Separatdruck.¹³ Infolge dieser Veröffentlichung ersuchte ihn die Obrigkeit, das Amt des Stadtbau-meisters zu übernehmen, das er mit strengem Regime führte. Allein seine Sanierungsbestrebungen fanden bei den Behörden keine Unterstützung und so demissionierte Jezler im August 1769 mit ausführlichem Schreiben. Um den vielen Anfeindungen zu entgehen, lebte er einige Zeit in Neuenburg, Yverdon und Grandson, wo er Kopien der Schaffhauser Rheinbrücke zeichnete. Hier hatte ihn das Angebot von Bischof Hervey erreicht.¹⁴ Auch die Berufung des Königs von Preussen, als Lehrer in ein Seminar für Landesbaumeister einzutreten, lehnte er ab. Im Sommer 1771 reiste Jezler nach Paris. An der Académie Royal d'Architecture präsentierte Professor Jacques-François Blondel (1705–1774) am 22. Juli 1771 die Pläne der beiden Holzbrücken von Schaffhausen und Wettingen von Hans Ulrich Grubenmann, gezeichnet von Jezler.¹⁵ Dieser schrieb dem Stadtpräsidenten von Schaffhausen über den grossen Erfolg. Blondel und Jean-Rodolphe Perronet (1708–1794), Architekt des Königs, fragten, ob sie die Pläne kopieren dürften. Noch nie hätten sie Zeichnungen von solcher Genauigkeit gesehen, sowohl im Grundsatz wie auch im Detail. In Paris herrschte eine wahre Begeisterung für die Werke der Baumeister Grubenmann.¹⁶

Nach der Rückkehr 1774 übernahm Jezler in Schaffhausen das Amt des Forstmeisters, das er während 12 Jahren zum Schrecken aller Holzfrevler mustergültig besorgte. Später wurde Jezler Professor für Mathematik und Physik am Schaffhauser Collegium humanitatis. Mit seiner pflichtbewussten Einstellung versuchte er auch hier, Missstände zu beseitigen. Ab 1778 setzte sich Jezler für die Waisenerziehung ein. Er opferte den grössten Teil seines Vermögens für den Bau eines Waisenhauses, das zwar nie seiner Bestimmung diente, sondern als Gymnasium gebraucht wurde.

Da er in Schaffhausen so viele Enttäuschungen erleiden musste, beabsichtigte Jezler nach Deutschland auszuwandern. Vor der Abreise machte er noch eine Bergtour in den Alpstein, wo er im September 1791 am Messmer tödlich verunfallte.

Architekt John Soane aus London (1753–1837)

Beat Fidel Zurlauben (1720–1799) publizierte 1780 in Paris seinen zweiten Band *Tableaux de la Suisse*, das wesentlichste illustrierte Werk des späten 18. Jahrhunderts.¹⁷ Es enthält eine Reihe von bibliografischen Porträts, darunter dasjenige von Hans Ulrich Grubenmann, beschrieben als «un des plus ingénieux Architectes de ce siècle».¹⁸ Seit 1770 war eine wachsende Faszination für die Holzbrücken der Brüder Johannes und Hans Ulrich Grubenmann zu spüren. Gelehrte, Kenner und «Grand Tou-

17 B  at Fid  le Antoine Jean Dominique Zurlauben: *Tableaux topographiques, pittoresques, physiques, historiques, moraux, politiques, littéraires, de la Suisse*. 4 Bde. Paris 1780–1788, hier Bd. 2 (1786).

18 Ebd., S. 135.

rists» besichtigten die Brücken, Zeitgenossen bewunderten die konstruktiven Wunderwerke und führende Architekten und Ingenieure wie Jacques-François Blondel und Jean-Rodolphe Perronet und nicht zuletzt John Soane studierten sie.¹⁹

John Soane, geboren in Whitchurch bei Reading, war der Sohn eines Maurers und wurde einer der grössten Architekten Englands. Sein Meisterwerk ist die Bank von England. Er entwickelte einen persönlichen Architekturstil, der besonders ausgeprägt bei der Dulwich Picture Gallery und den zahlreichen Landsitzen, die er nach seinen Entwürfen realisierte, zum Ausdruck kommt.

John Soane konnte dank privater Förderung an der Royal Academy in London Architektur studieren. 1770 startete er seine Karriere mit dem Entwurf für eine Brücke und gewann damit ein Stipendium für eine Italienreise. Schon sehr früh zeigte sich sein Interesse für den Brückenbau. Wie eingangs erwähnt, lernte Soane 1780 in Rom Frederick Hervey kennen. Es gilt als sicher, dass Hervey den jungen Architekten dazu ermunterte, bei seiner Rückreise nach England durch die Schweiz zu reisen, wie es Shanahan zehn Jahre früher getan hatte. In Rom studierte Soane die klassischen antiken Bauwerke und nahm auch Kontakt zu zukünftigen Förderern auf. Hervey, der Bischof von Derry, war somit ein solcher potentieller Auftraggeber. Hervey machte ihn bekannt mit Andrea Palladios *I quattro libri dell'architettura*. Im «Sir John Soane's Museum» in London befindet sich das Faksimile davon, in der Ausgabe von 1775 und mit dem Wappen des Bischofs von Derry auf dem Einband.²⁰ Soanes Neugier wurde angeregt durch die Bücher Palladios und die Beschreibungen des Bischofs über die wunderbaren Brücken der Grubenmann. So reiste John Soane Ende Mai 1780 in die Schweiz. Vom Comersee her, wohl über den Splügenpass, erreichte er Thusis. Auf dem Weg nach Chur, in Reichenau, wo zwei Nebenflüsse des Rheins zusammenfliessen, sah er von der Kutsche aus die beiden berühmten Holzbrücken von Johannes Grubenmann.

Am 27. Mai kehrte er von Chur nach Reichenau zurück. Er verwendete mehrere Tage zur Überprüfung der längeren der beiden Brücken. Kritisch notierte er den schlechten Zustand und beschrieb alle Schäden. Trotz aller Kritik zeichnete er den Aufriss, verschiedene Details und eine Studie des Tragsystems. Er vermass die ganze Brücke genau und bekam einen besseren Einblick in das Konstruktionssystem, als es Shanahan dargestellt hatte. Es ist bezeichnend, dass Soane diese Brücke von Reichenau als eines der vier Beispiele bei seinen späteren Vorlesungen an der Royal Academy verwendete.²¹

Aus dem Tagebuch von Soane erfahren wir von seiner Weiterfahrt. Nach einer weiteren Nacht verliess er Chur am 28. Mai in Richtung Walenstadt und sah unterwegs eine Rheinbrücke mit



John Soane auf einem Porträt aus «A collection of literary portraits from Fraser's Magazine, 1833», Detail.

19 Vgl. hierzu die Beiträge von Maggi, Simplicity (wie Anm. 4), und Navone, European reputation of the Grubenmann brothers (wie Anm. 12).

20 Maggi, Simplicity (wie Anm. 4), S. 71 (mit Abb.).

21 Ebd., S. 73f.



JONCTION DU HAUT ET DU BAS RHIN,

A Richenau Pays des Grisons.

Le Pont qui est à droite est sur le haut Rhin, et celui qui est à gauche est sur le bas Rhin.

A. P. D. R.

Gravé par Née.

N.° 146.

Die beiden Rheinbrücken von Johannes Grubenmann (1707–1771), erbaut in den 1750er-Jahren, in denen Grubenmann verschiedentlich in Graubünden tätig war, etwa mit dem Palastbau für Oberst Andreas von Salis in Chur (heute Regierungsgebäude). Radierung um 1780 von Née nach einer Zeichnung von Besson.

22 Ebd., S. 74.

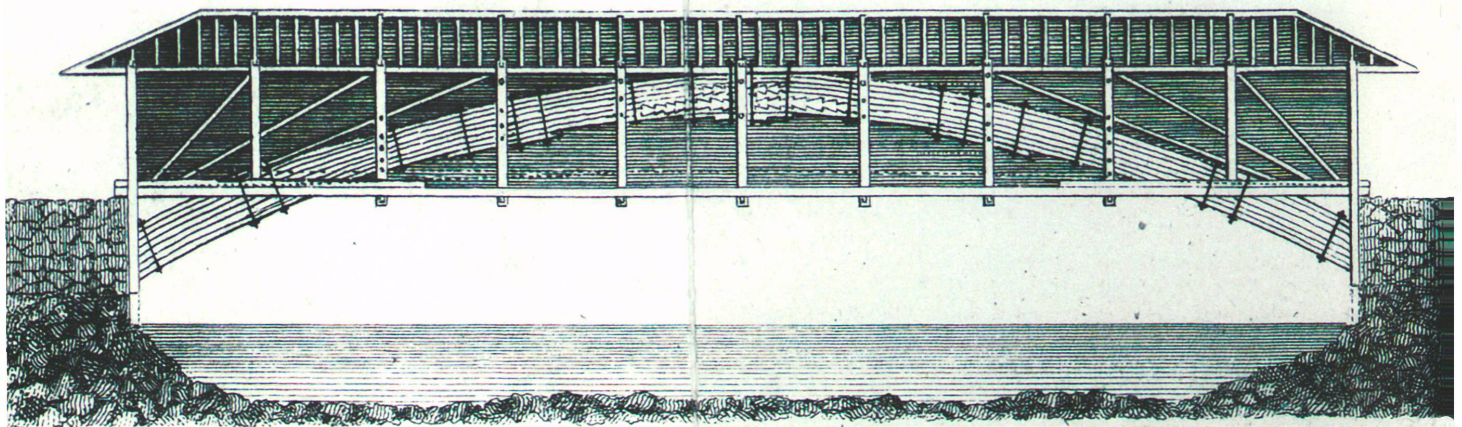
23 Ebd., S. 76.

10 oder 12 Pfeilern, die er nicht identifizieren konnte. Mit einem Boot erreichte er Weesen, wo er über Nacht blieb. Mit einem Bootsführer feilschte er über den Preis für die Schiffsreise nach Zürich. Er passierte auf der Linth eine Brücke von 100 Fuss und beobachtete, dass sie stark gebaut und in gutem Zustande war. Es handelte sich dabei wohl um die von Hans Ulrich Grubenmann gebaute Ziegelbrücke.²²

Am 30. Mai verliess Soane Zürich und erreichte in Wettingen die Brücke über die Limmat. In einer neuen Begeisterung begann er die zweite Besichtigung. Die Eindrücke, die er festhielt, unterscheiden sich stark von denen in Reichenau. Die Konstruktion der Wetzingerbrücke schien ihm viel stärker und interessanter. Hier bestand sie aus einem kompakten Bogen, gefügt aus sieben gekrümmten Balken, befestigt durch Verzahnungen und Verzapfungen. Soane notierte: «Very well put together & no want of Iron.»²³

Am Morgen des 31. Mai 1780 machte sich der Architekt an die letzte Studie seiner Schweizer Brücken. Er untersuchte Hans Ulrich Grubenmanns berühmtestes Werk, die Rheinbrücke in Schaffhausen. Die Brücke entsprach nicht dem Entwurf, den Grubenmann zu bauen hoffte. Das Modell des Teufner Bau-

Limmathbrücke bei Wettingen.



10. 20. 30. 40. 50. 60. 70. Fuss.

Thoenert

meisters zeigte eine Brücke mit einer einzigen Spannweite von 119 m. Der Stadtrat glaubte, dass eine Brücke mit einem Mittelpfeiler weniger kosten würde. Auch als Grubenmann auf sein Modell stieg und es sein Gewicht trug, verlangte man, dass er eine Brücke mit zwei Spannweiten vorlegen und den Pfeiler der alten Brücke benutzen sollte. Soane liess sich von den Anekdoten nicht beeindrucken und konzentrierte sich auf die Konstruktionsart. Die einzige poetische Konzession, die er sich erlaubte, war die folgende: er nannte die Brücke «airy» (luftig), um ihre Leichtigkeit zu bezeichnen. Soane zeichnete die Brücke – er hatte sie exakt ausgemessen – und ergänzte die Skizze durch zahlreiche Detailaufnahmen, wie die beiden Auflager und Eingänge. In der Mitte war eine Wendeltreppe angebracht, um den Pfeiler zu kontrollieren.²⁴ Die wichtigsten Merkmale der Rheinbrücke waren die beiden Hängewerke mit Spannweiten von 52 und 59 Metern. Da der Pfeiler etwas flussaufwärts lag, also nicht in der direkten Verbindung der beiden Eingänge, bildeten die beiden Tragwerke einen stumpfen Winkel.

Limmathbrücke bei Wettingen, gestochen von Medardus Thoenert nach einer Zeichnung von John Soane. In: Ebel, Gebirgsvölker (wie Anm. 3), zwischen S. 390 und 391. – John Soane zeichnete die Brücke im Mai 1780. Eine identische Abbildung findet sich auch bei Coxé (1801), vgl. Maggi, Simplicity (wie Anm. 4), S. 108f.

24 Ebd., S. 77.

Am 1. Juni erreichte Soane Basel, wo er wegen eines Unfalls eine Woche aufgehalten wurde. Er entdeckte, dass der Inhalt eines seiner Koffer von der Kutsche gefallen und verloren gegangen war. Soane war verzweifelt über den Verlust seiner Instrumente, seiner Zeichnungen, die er auf der Reise gemacht hatte, und der

Goldmedaille der Royal Academy. Tief besorgt gab er es auf, weiter Tagebuch zu führen; er entschloss sich, schnell nach Hause zu fahren. Die Blätter mit den Skizzen und Notizen der Brücken von Reichenau, Wettingen und Schaffhausen blieben glücklicherweise heil und stellen heute einen wichtigen Teil des Materials dar, das der Architekt von seiner Grand Tour nach Hause brachte. Unter den verlorenen Papieren befand sich auch die Korrespondenz mit Hervey.²⁵

John Soanes Schweizer Zeichnungen sind ein wichtiger Beitrag zu unserem Wissen über die Hängewerk-Konstruktionen um 1780. Sie sind ferner von Bedeutung für Soanes Leidenschaft für diese Bauart und Technik und stellen eine der Grundlagen für das Ingenieurwissen im Brückenbau des folgenden Jahrhunderts dar.

Während John Soane in London ein Architekturbüro führte, übertrug man ihm 1788 den Auftrag für den Bau der Bank von England, der ihn während 15 Jahren beschäftigte. Ab 1809 wirkte er als Professor für Architektur an der Royal Academy und publizierte eine Reihe seiner Vorlesungen. Diese Veröffentlichungen, mit 1400 Zeichnungen illustriert, stellten eine grosse Herausforderung für den Architekten und sein Atelier dar. Seine Bemühungen galten der Schulung von modernen Architekten; Soane war es ein Anliegen, an der Academy Lektionen über Baukonstruktionen anzubieten, da es in London bisher keine gleichwertige Ausbildung gab, wie an der Ecole des Ponts et Chaussées in Paris. Soane baute eine Bibliothek für Architektur auf und sammelte Zeichnungen von Konstruktionen, ganz speziell von Brückenkonstruktionen, welche er während seiner Vorlesungen zeigte und diskutierte. Er entwarf selber zwei Brücken in Norwegen und Tyringham.²⁶

Ergänzend zur Bibliothek baute Soane weitere Sammlungen auf: Kunstwerke, Architekturfragmente, Bücher und Architekturzeichnungen türmten sich in seinem Haus Nr. 13 Lincoln's Inn Fields. Das Gebäude entwickelte sich mit den Jahren zu einem Museum mit Ausstellungsräumen, überfüllt mit Objekten. 1833 schenkte Soane das Museum dem Staat. Es steht offen für Studierende und Laien und verfügt noch heute über den gleichen Bestand.²⁷

Kein Wort widmeten die Bildungsreisenden den zahlreichen Kirchen mit ihren einzigartigen, weitgespannten Dachstühlen und den bedeutenden Herrschaftshäusern der Baumeisterbrüder Grubenmann.²⁸

2002 eröffnete das Archiv der Akademie für Architektur der Universität in Mendrisio²⁹ eine Ausstellung mit dem Titel *John Soane e i ponti in legno svizzeri. Architettura e cultura tecnica da*

25 Ebd., S. 78.

26 Vorwort von Margret Richardson, Kuratorin im «Sir John Soane's Museum», in: Maggi/Navone, Soane (wie Anm. 4), S. 11.

27 Ebd.

28 Vgl. hierzu neben dem Standardwerk von Killer, Grubenmann (wie Anm. 7), v.a. Eugen Steinmann: Hans Ulrich Grubenmann. Erbauer von Holzbrücken, Landkirchen und Herrschaftshäusern, 1709–1783. Herisau 1984. In den Appenzellischen Jahrbüchern H. 112 (1984), gedr. 1985, S. 3–72, und H. 115 (1987), gedr. 1988, S. 3–28, finden sich zwei Beiträge Steinmanns zu Jakob und Johannes Grubenmann; letzterer abgefasst in Zusammenarbeit mit Peter Witschi. – Die Grubenmann-Expertin par excellence mit einer langen Publikationsliste ist Rosmarie Nüesch [Anm. der Red.], vgl. www.grubenmannsammlung.ch (18. Juli 2009).

29 URL: www.arch.unisi.ch (18. Juli 2009).

Palladio ai Grubenmann. Sie entstand in Zusammenarbeit mit dem Centro di Struttura di architettura Andrea Palladio³⁰ in Vicenza und dem «Sir John Soane's Museum»³¹ in London. Zum ersten Male wurden die Originale aus dem John-Soane-Museum in der Öffentlichkeit gezeigt: Skizzen, Tuschzeichnungen und Aquarelle von Holzbrücken. Die Grubenmann-Sammlung Teufen hatte zuhanden der Ausstellung Modelle und andere Unterlagen ausgeliehen. Die Begleitpublikationen in italienischer und englischer Sprache sind eine wertvolle Ergänzung von bleibendem Wert und Interesse.³²

30 URL: www.cisapalladio.org (18. Juli 2009).

31 URL: www.soane.org (18. Juli 2009).

32 Siehe oben Anm. 4.