Zur Geschichte des Simplon-Unternehmens

Autor(en): **Pestalozzi, S.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 19

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-25429

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Zur Geschichte des Simplon-Unternehmens. (Schluss.) — Erinnerungen an Prof. J. Stadler. (Schluss.) — Die Rekonstruktion der Maximiliansbrücke in München. — Elektr. Zugsbeleuchtung. — Miscellanea: Wasserwerk im Bergell. V. Versammlung von Heizungs- und Lüftungsfachmännern 1905. Monatsausweis über die Arbeiten am Ricken-Tunnel. Eidg. Polytechnikum. Monatsausweis über die Arbeiten am Simplon-Tunnel. Erweiterung des Inselspitals in Bern. Neubau des Rathauses in Dresden. Schweiz. Granitwerke A.-G. in Bellinzona. Brinzerseebahn. Hôtel de l'Univers in Basel. Normalien für Kraftwagen. Schweiz. naturf. Gesellschaft. 10 000ste Lokomobile. — Literatur: Freiburger Münsterblätter. Das Haus des Bürgers. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Hiezu Tafel XII: Erinnerungen an Professor Julius Stadler; Saal aus einem Venetianer Palaste.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Zur Geschichte des Simplon-Unternehmens.

Von Ingenieur *S. Pestalozzi* (†) in Zürich.

(Schluss.)

Am 20. September 1893 schloss die Direktion einen Vertrag ab mit der Unternehmergesellschaft *Brandt, Brandau & Comp.* für Ausführung des grossen Tunnels mit allen dazu gehörigen Anlagen. Diese Unternehmergesellschaft setzte sich zusammen aus den Firmen *Brandt & Brandau* in Hamburg, *Gebrüder Sulzer* in Winterthur, *Locher & Comp.* in Zürich und der *Bank von Winterthur*. Das Projekt dieser Gesellschaft mit allen Beilagen, Plänen, Pflichtenheft, Arbeitsprogramm, Preislisten usw., das schon in den Jahren 1890 und 1891 studiert und bearbeitet worden war, wurde am 24. Oktober 1893 dem Bundesrat eingereicht. Da dieses Projekt nach dem Bericht seiner Autoren in dieser Zeitschrift ausführlich besprochen worden ist[1]), so mögen hier einige kurze prinzipielle Erläuterungen genügen. Die Lage der beiden Tunnelmündungen und ihre Höhe ist nahezu dieselbe wie in den Projekten von 1882 und 1891, die Tunnelrichtung ist aber, abgesehen von Anschlusskurven an beiden Ausgängen, vollständig geradlinig; die Länge beträgt 17 930 *m*. Statt eines einzigen zweispurigen Tunnels werden zwei Parallelstollen in 17 *m* Achsabständen durchgetrieben, von denen der eine als einspuriger Tunnel sofort fertig ausgebaut, der andere aber für einstweilen als blosser Stollen belassen und erst später, wenn die Verkehrszunahme die Anlage der zweiten Spur erfordert, ausgebaut werden soll. Die beiden Parallelstollen werden ungefähr alle 200 *m* durch Querstollen mit einander in Verbindung gesetzt; diese Anordnung ermöglicht einerseits eine kräftige Ventilation, anderseits eine rationelle Abführung der Gebirgswasser, Zu- und Abfuhr von Materialien usw. Als Bauzeit waren für den ersten Tunnel 5 ½ Jahre, für allfälligen spätern Ausbau des zweiten Tunnels 4 Jahre vorgesehen. Was die Kosten anbetrifft, so verlangte die Unternehmergesellschaft für die Installationen auf beiden Tunnelseiten 7 000 000 Fr., für den ersten Tunnel nebst Parallelstollen, Querstollen usw. 47 500 000 Fr., für die Ausweitung und Mauerung des zweiten Tunnels 15 000 000 Fr. Dazu kommen noch verschiedene Posten auf Rechnung der Bahngesellschaft, namentlich für Erstellung der nördlichen Zufahrtslinie mit dem Bahnhof Brig, Lieferung der Oberbaumaterialien, Verwaltungskosten. Alles in allem berechnete die Gesellschaft die erste einspurige Anlage auf 58 820 000 Fr., die vollständige zweispurige Anlage, nicht inbegriffen die Bauzinsen, auf 75 040 000 Fr.

Nach Einsichtnahme dieses neuen Projektes durch das Eisenbahndepartement beschloss der Bundesrat am 2. Februar 1894, dasselbe von sich aus einer gründlichen fachmännischen Prüfung zu unterwerfen, gleichwohl aber es der italienischen Regierung zur Kenntnis zu bringen und sie um ihre Meinungsäusserung zu ersuchen. Die Antwort Italiens war noch sehr zurückhaltend; man wollte sich durch Gutheissung nicht in irgend einer Weise verpflichten. Als Experten bezeichnete sodann der Bundesrat am 27. April drei erfahrene ausländische Fachmänner, die Herren *G. Colombo*, Ingenieur in Mailand, *F. Fox*, Ingenieur in London und *C. J. Wagner*, Inspektor der Staatsbahnen in Wien. Diese traten am 29. Mai zusammen, nahmen von allen Plänen, Berichten usw. Einsicht, liessen sich die erforderlichen Erläuterungen geben, besichtigten die Verhältnisse am Simplon in Begleitung von Delegierten des Bundesrates, der Kantonsregierungen und der Baudirektion, und lieferten ihr Gutachten mit Beantwortung aller ihnen vorgelegten Fragen am 16. Juli 1894 ab. Ihr Bericht fiel für das Projekt so günstig aus[1]), dass sich der Bundesrat in der Lage sah, dem Projekt grundsätzlich die Genehmigung zu erteilen.

Jetzt konnten die Verhandlungen mit Italien ihren Fortgang nehmen. Am 13. September 1894 liess der Bundesrat das letzte Projekt nebst Expertengutachten der italienischen Regierung übermitteln, mit dem Ansuchen, diese Vorlagen zu prüfen, und schlug ferner vor, die Fragen betreffend die Ausführung des Tunnels und seiner Zufahrtslinien, den Bahnbetrieb, die Anschlussverhältnisse usw. in einem Staatsvertrag zu regeln und dafür eine Konferenz zu veranstalten. Die italienische Regierung erklärte sich zur Prüfung des Projektes bereit, da es allen von Italien früher aufgestellten Bedingungen genüge, wünschte indessen, dass zunächst eine Vorbesprechung von rein technischem Charakter behufs Erörterung der Konzessionsbedingungen und aller bezüglichen technischen und rechtlichen Fragen stattfinde. Diesem Wunsch wurde schweizerischerseits entsprochen und die Abhaltung der Vorkonferenz auf den 25. Februar 1895 in Mailand festgesetzt. Es nahmen daran Teil: von Seite Italiens die Herren Ingenieur Colombo, Ingenieur Ferrucci und Generaldirektor Massa, von Seite der Jura-Simplon-Bahn die Herren Direktoren Ruchonnet und Dumur, von Seite der Unternehmung die Herren Oberst E. Locher und Ed. Sulzer. Das Resultat dieser Besprechungen war im Allgemeinen befriedigend, indem über die wichtigsten Punkte vollständige Einigung erzielt werden konnte und auf Grundlage des Protokolls die Möglichkeit geboten war, Entwürfe zu einem Staatsvertrag, einem Konzessionsakt und einem damit verbundenen Pflichtenheft auszuarbeiten. Solche Entwürfe wurden denn auch sofort angefertigt, in Beratung gezogen und vom Bundesrat vorläufig genehmigt. Nun schien der Zeitpunkt gekommen, die förmlichen internationalen Verhandlungen zur Vereinbarung des Staatsvertrages beginnen zu lassen. Der Bundes-

[1]) Schw. Bauztg., Bd. XXIV, Nr. 18 bis 20.

[1]) Schw. Bauztg., Bd. XXIV, Nr. 21.

Erinnerungen an Professor Julius Stadler.

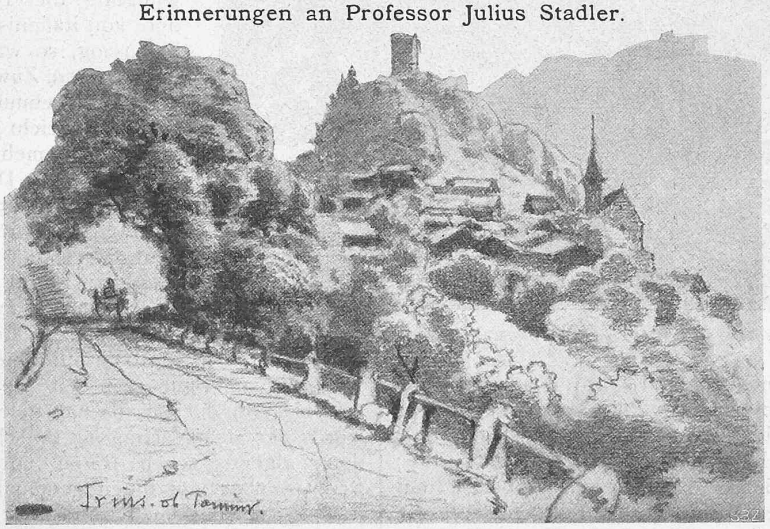


Abb. 6. Trins ob Tamins. — Bleistiftzeichnung aus einem Skizzenbuch.

rat machte mit Note vom 9. Juli 1895 einen dahinzielenden Vorschlag. Die italienische Regierung wollte anfänglich ihre Beteiligung an die Bedingung knüpfen, dass auf jede direkte Subventionsleistung Italiens verzichtet werde, willigte jedoch im Verlauf der Unterhandlungen ein, dass diese Frage mit den übrigen Vertragsbestimmungen zur Verhandlung komme. Die Konferenz konnte hierauf am 4. November 1895 in Bern zusammentreten. Es waren an derselben vertreten: Italien durch die Herren Peiroleri, Gesandter in Bern, und Ferrucci, Präsident des Oberbaurates in Rom; der Bundesrat durch die Herren Zemp, Lachenal und Frey; die Jura-Simplon-Bahn durch die Herren Ruchonnet und Dumur. Nach dreiwöchentlichen Verhandlungen fand die Konferenz am 25. November 1895 durch Unterzeichnung des Staatsvertrages, unter Ratifikationsvorbehalt, ihren Abschluss. Die von Italien an das Unternehmen zu leistende Subvention hatte auf den Betrag von 4 Mill. Fr. festgesetzt werden können. Was die italienische Konzession an die Bahngesellschaft anbetrifft, so kam dieselbe bei den Beratungen auch zur Sprache; da sie aber im Staatsvertrag selber nicht inbegriffen war, sondern zwischen der italienischen Regierung und der Bahngesellschaft geregelt werden musste, so fanden zu diesem Ende im Februar 1896 Verhandlungen zwischen den italienischen Ministern der Bauten, der Finanzen und des Staatsschatzes einerseits, und den obengenannten Direktoren der Jura-Simplon-Bahn anderseits, statt. Die hierbei getroffenen Vereinbarungen wurden am 22. Februar 1896 unterzeichnet, unter Vorbehalt der Genehmigung durch das italienische Parlament.

Waren nun durch alle diese vielfachen mühsamen Verhandlungen und Arbeiten die technischen Fragen erledigt, die rechtliche Grundlage geschaffen und die internationalen Beziehungen geordnet, so galt es schliesslich noch, die finanziellen Mittel zur Ausführung zu finden, vor allem die Subventionen sicher zu stellen. Um über die von der Schweiz zu erwartenden Leistungen volle Klarheit zu erlangen, beschloss der Bundesrat, die Regierungen derjenigen Kantone, die schon Subventionen zugesagt hatten, zu einer Besprechung auf den 6. Mai 1896 nach Bern einzuladen. Bei diesem Anlass ergab sich, dass die Kantone Bern, Freiburg, Waadt und Wallis ihre Beiträge entweder schon fest zugesichert hatten, oder doch entschlossen waren, für Erneuerung ihrer frühern Beschlüsse einzutreten, und dass der Kanton Waadt glaube, auch für die Beiträge der Städte und Gemeinden einstehen zu können. Der Kanton Genf stellte, wenn auch weniger direkt am Simplon interessiert, doch eine Subvention von 750 000 bis 1 000 000 Fr. in Aussicht, Neuenburg dagegen erklärte, wegen sonstiger starker Inanspruchnahme sich nicht finanziell beteiligen zu können. Es war somit grosse Wahrscheinlichkeit vorhanden, dass die ganze für die Schweiz vorgesehene Subventionssumme oder noch etwas mehr zusammengebracht werden könne.

Vom Bundesrat war beabsichtigt, den Staatsvertrag mit Italien nicht eher der Bundesversammlung zur Genehmigung vorzulegen, als bis die Frage der Finanzierung des Unternehmens sich gänzlich abgeklärt und die Subventionen vollständig gesichert wären. Da sich indessen die Bewilligung dieser Subventionen, insbesondere von italienischer Seite, ziemlich lange hinauszog, so war Gefahr vorhanden, dass bei längerem Zuwarten der Bauvertrag mit der Unternehmung nicht mehr erneuert würde, vielleicht gar die Unternehmergesellschaft nicht mehr beisammen bliebe. Deshalb drang die Direktion der Jura-Simplon-Bahn auf baldige Genehmigung des Staatsvertrages und wurde hierin von den subventionierenden Kantonen unterstützt. Der Bundesrat stand nicht an, diesem Wunsche zu willfahren, in der Meinung, dass der Bund mit der Genehmigung keinerlei weitere Garantie übernehme und dass die Bewilligung zum Baubeginn erst erteilt werde, wenn der Finanzausweis von der Gesellschaft geleistet sei. In diesem Sinne wurde der Staatsvertrag mit Botschaft vom 4. Dezember 1896 den eidgenössischen Räten vorgelegt und am 16. und 21. Dezember von ihnen genehmigt. Dasselbe geschah im italienischen Parlament, und zwar in der Deputiertenkammer am 4., im Senat am 21. Dezember, gleichzeitig mit Genehmigung der Konzession an die Bahngesellschaft.

Die wesentlichsten Bestimmungen des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Bau und Betrieb der Simplonbahn sind in dieser Zeitschrift bekannt gegeben worden [1]).

Aus dem Konzessionsakt oder der „Uebereinkunft“ zwischen dem Staat Italien und der Jura-Simplon-Bahn-

[1]) Schw. Bauztg., Bd. XXIX, Nr. 1.

Erinnerungen an Professor Julius Stadler.

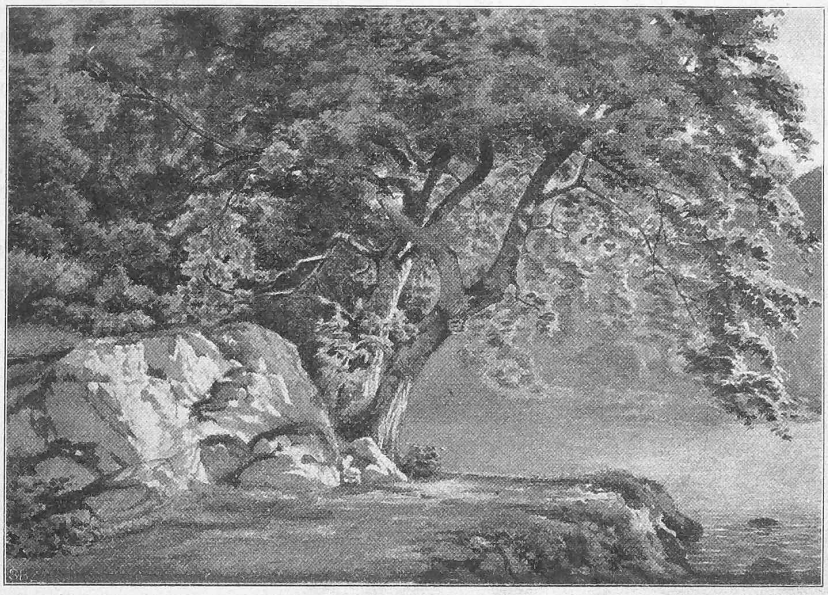


Abb. 7. Landschaft am Luganersee. — Aquarell im Privatbesitz.

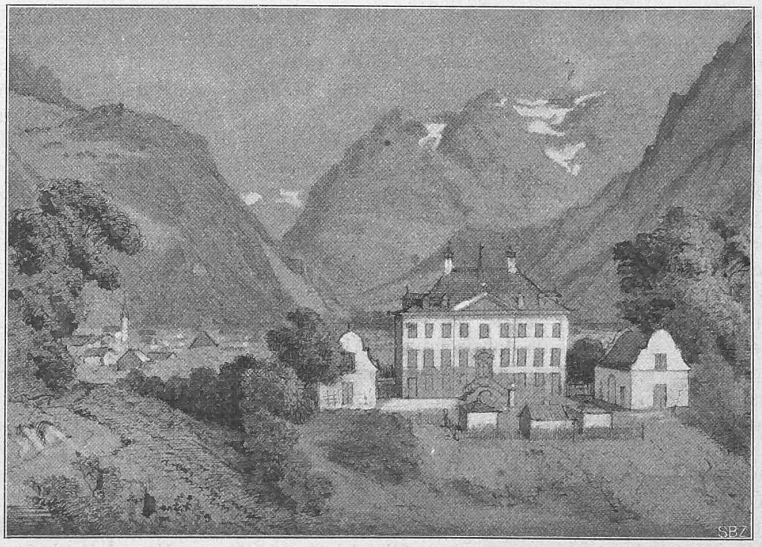


Abb. 8. Das «Haltli» bei Mollis. — Getuschte Zeichnung im Privatbesitz.

Gesellschaft sind folgende Bestimmungen zu erwähnen. Die Konzession wird für die Dauer von 99 Jahren, vom Datum der Eröffnung gerechnet, gewährt. Der Staat überlässt der Gesellschaft die unentgeltliche Benutzung der Wasserkräfte für den Bau und Betrieb der Bahn, und befreit sie von allen Einfuhrzöllen für Maschinen, Baumaterialien, Schienen und sonstige Oberbaubestandteile, Sprengstoffe; doch soll hierbei die italienische Industrie bevorzugt werden. Die von der Gesellschaft zu entrichtenden Steuern und Gebühren werden nach bestimmten Normen berechnet. Die Regierung hat das Recht zum Rückkauf der Bahn vom 30. Jahr nach der Betriebseröffnung an, gegen Rückerstattung aller Kosten der ersten Anlage, abzüglich der von Italien geleisteten Subventionen. Während der Bauzeit wird die Gesellschaft durch einen technischen Repräsentanten in Iselle, während der Betriebszeit durch einen Spezialagenten in Domo d'Ossola vertreten sein, der allen Verkehr mit den italienischen Behörden besorgt. Zivilstreitigkeiten werden in jedem einzelnen Fall durch ein Schiedsgericht entschieden.

Die Verhältnisse mit Italien waren hiermit geregelt, nur die Finanzfrage blieb noch schwebend. Die Geldmittel die ausser den zugesicherten und in Aussicht gestellten Subventionen für die Durchführung des Unternehmens noch erforderlich waren, gedachte die Jura-Simplon-Bahngesellschaft sich durch ein Anleihen im Betrag von 60 Mill. Fr. zu beschaffen. Im Laufe des Jahres 1897 fanden darüber Unterhandlungen statt, in deren Folge nach anderweitigen Anerbietungen ein Konsortium von Kantonalbanken, nämlich derjenigen von Bern, Waadt, Zürich, Neuenburg und Solothurn sich bereit erklärten, das Anleihen in diesem Betrag zu übernehmen für den Fall, dass das damals in Beratung befindliche Gesetz über die Erwerbung der Hauptbahnen durch den Bund angenommen würde, und unter der Voraussetzung, dass der Bund die Garantie für Verzinsung und dereinstige Rückzahlung übernehme. Der Bund konnte eine solche Garantie um so weniger verweigern, als das erwähnte Gesetz in Artikel 49 die Bestimmung enthält: „Der Bund, als Rechtsnachfolger der Jura-Simplon-Bahn, verpflichtet sich gegenüber den subventionierenden Kantonen zur Ausführung der erteilten Konzession einer Simplon-Eisenbahn, sofern die in Art. 12 des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien bedungenen Subventionen geleistet werden." Bei den Verhandlungen, die am 29. Dezember 1897 über diese Angelegenheit stattfanden, sagte der Bundesrat die gewünschte Garantie zu, allerdings erst auf den Zeitpunkt, wenn die Planvorlagen und der Finanzausweis genehmigt und die Ausführung des Unternehmens vollständig gesichert sein würde. Dann beantragte er der Bundesversammlung am 18. März 1898, ihn zu ermächtigen, diese Garantie im geeigneten Zeitpunkt auszusprechen, und letztere stimmte ihm am 19. April bei. Mittlerweile war die Verstaatlichung der Hauptbahnen, also auch der Jura-Simplon-Bahn, mit Uebernahme auf 1903, durch die Volksabstimmung vom 20. Februar 1898 angenommen worden.

Den definitiven Abschluss der Subventionsfrage brachte endlich die bundesrätliche Botschaft vom 3. Juni 1898. In derselben wurde konstatiert, dass die aus der Schweiz, nämlich vom Bund, den Kantonen Bern, Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf, den Gemeinden Lausanne und Montreux und der Dampfschiffgesellschaft des Genfersees zugesagten Subventionen im ganzen den Betrag von 16 260 000 Fr. erreicht hatten, somit mehr als die vorgesehenen 15 Mill. Davon kam allerdings durch die sogenannten Heimfallsrechte einzelner Kantone etwas in Abzug. In einigen kantonalen Eisenbahnkonzessionen war nämlich die Bestimmung enthalten, dass die betreffende Bahn nach Ablauf der Konzessionsdauer unentgeltlich an den Kanton übergehen solle; beim Rückkauf durch den Bund fiel dieses Recht natürlich dahin, weshalb die betreffenden Kantone (Freiburg, Waadt, Neuenburg, Genf) eine Entschädigung beanspruchten. Bei den darüber gepflogenen Verhandlungen konnte eine Einigung dahin erzielt werden, dass ein gewisser Geldbetrag für diese Entschädigungen, nämlich im ganzen 4 250 000 Fr., festgesetzt und von der für den Simplon zu leistenden Subvention in Abzug gebracht wurde. Die Subventionen aus Italien werden von einigen Provinzen, Gemeinden und Handelskammern aufgebracht. Was nun die Form anbetrifft, in der die Subventionen zu leisten waren, so hatte die Bahngesellschaft darauf hingewiesen, dass Beiträge ganz à fonds perdu, wie seinerzeit beim Gotthard, wohl schwer erhältlich gemacht werden könnten; dagegen hätte eine Einzahlung gegen Ausstellung von Aktien, sogenannten Subventionsaktien, weit eher Aussicht auf Erfolg. Solche Aktien hätten Anspruch auf Anteil an einem Ueberschuss des Reinertrages, der sich ergebe, wenn die Prioritätsaktien mit 4 ½ % und die Stammaktien mit 4 % Dividende befriedigt wären; ebenso würden sie im Fall der Liquidation an der Rückzahlung partizipieren. Unter den obwaltenden Umständen hielt der Bundesrat den vorgeschlagenen Modus der Einzahlung für gerechtfertigt, ebenso waren die italienischen Subvenienten damit einverstanden, und die Generalversammlung der Jura-Simplon-Bahn genehmigte am 27. Mai 1898 die von ihrem Verwaltungsrat getanen Schritte, sowie den Bauvertrag mit der Unternehmung und den Anleihensvertrag mit den Kantonalbanken. Wegen der Vermehrung des Aktienkapitals durch Ausgabe der Subventionsaktien mussten die Gesellschaftsstatuten etwas abgeändert werden. Das gesamte Aktienkapital betrug nunmehr 121 620 000 Fr. Als Totalkosten des Simplondurchstichs sind für die erste Periode 70 000 000 Fr. vorgesehen, wovon 54 500 000 Fr. als à forfait-Preis für den eigentlichen Tunnelbau, 3 900 000 Fr. für die nördliche Zufahrt und den neuen Bahnhof Brig, 1 300 000 Fr. Verwaltungskosten, 7 200 000 Fr. für Bauzinsen und 3 100 000 Fr. für Verschiedenes angenommen waren. Die Einzahlung der Subventionen sollte in der Weise vor sich gehen, dass ein Fünftel derselben einen Monat nach Ermächtigung zum Baubeginn abgeliefert wurde, das weitere in jährlichen Raten, deren Betrag sich nach dem offiziell konstatierten

Erinnerungen an Professor Julius Stadler.

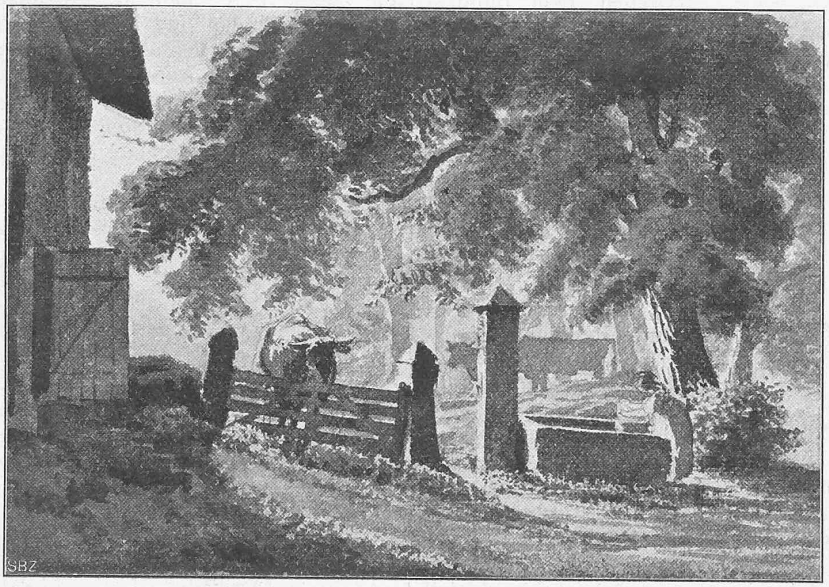


Abb. 9. Landschaft bei Bex. — Aquarell im Privatbesitz.

Baufortschritt zu richten hatte. Die so getroffenen Vereinbarungen wurden am 30. Juni 1898 von der Bundesversammlung genehmigt, womit auch die Subventionsfrage ins Reine gebracht war.

Das übrige konnte sich nun rasch abwickeln. Am 14. Juli genehmigte der Bundesrat den Finanzausweis und sprach für das 60 Mill.-Anleihen die Garantie aus. Am 28. Juli wurden zwischen dem Bundespräsidenten und dem italienischen Gesandten die Ratifikationsurkunden ausgetauscht. Die Bahngesellschaft erklärte am 13. August den Bauvertrag mit der Unternehmergesellschaft Brandt, Brandau & Comp. als in Kraft getreten und stellte ihr das Terrain zum Bau zur Verfügung. Der erste Fünftel der Subventionsgelder wurde auf den 15. September 1898 einbezahlt. In seiner Eigenschaft als Aufsichtsbehörde ernannte der Bundesrat einen Inspektor zur Aufsicht über den Bau und zur Prüfung aller damit zusammenhängenden Fragen, und bewilligte eine Subvention speziell für den geologischen Dienst im Tunnel während der Bauzeit. Damit war nun endlich das grosse Unternehmen aus dem Stadium der Vorbereitung ins Stadium der Verwirklichung getreten, und die Vorgeschichte des Simplontunnels kann als abgeschlossen betrachtet werden. Ueber die Arbeiten selbst und ihren Fortgang bis zu dem nach enormen Schwierigkeiten erfolgten Durchschlag ist in dieser Zeitschrift ausführlich berichtet worden.



Abb. 10. Karrikatur aus dem Skizzenbuch Professor J. Stadlers von einer Exkursion der Bauschule nach Varese.

Erinnerungen an Professor Julius Stadler.

Vortrag von Architekt Professor *Gustav Gull*, gehalten im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein am 1. Februar 1905.

(Schluss mit Tafel XII.)

Den Schülern, die ihm näher getreten waren, blieb Professor Stadler auch in den spätern Jahren ein treuer *Freund* und *Berater* und mancher verdankt ihm die wertvollsten Winke für seinen weitern Studiengang. Nie behandelte er diese Frage schablonenhaft, immer suchte er einen den persönlichen Eigenschaften und Talenten des Ratsuchenden entsprechenden Weg zu finden und mancher wird sich später gesagt haben, wie merkwürdig fein Stadler oft die Sache so zu lenken wusste, dass er bei Befolgung des Rates nicht nur Förderung des Zunächstliegenden, sondern auch Anregung und Hülfe zu weiterer Entwicklung der Persönlichkeit gefunden.



Abb. 11. Karrikatur aus dem Skizzenbuch Prof. J. Stadlers von einer Exkursion der Bauschule nach Varese.

Die *praktische Lehrzeit*, welche die meisten erst nach Absolvierung der akademischen Studienzeit durchmachen, betrachtete er immer als eine sehr wichtige Zeit für das Reifwerden zu künstlerischem Schaffen. Er schrieb mir darüber im Jahre 1880 folgendes:

„Ich nenne *praktische Studien:*

1. *Bauführung*, welche Kenntnis verschaffen soll jedes Details der Organisation der Arbeit, der Qualität der Stoffe, Leistungen der Arbeiter.

2. *Buchführung und alles was zur Geschäftsführung gehört.*

Das Studium dieser genannten praktischen Seiten ist kein Hindernis für die künstlerische Produktion, sondern dient vielmehr dazu, das Schöpferische abzuklären, die Auswüchse phantastischer Produktionen abzuschneiden und die künstlerisch schaffende Phantasie mit der Geistestätigkeit zu verbinden und in Einklang zu bringen. Phantastischen Auswuchs nenne ich es, wenn der Bearbeiter jede noch so geringe Aufgabe zum Ungeheuerlichen auftreibt, all sein Wissen und Können daran verschwendet und ohne Rücksicht auf Ausführbarkeit ein Werk herstellt, das schliesslich der Aufgabe nicht entspricht und darum unbrauchbar ist.

Nur das ist ein wahres Kunstwerk, das sowohl der Aufgabe, dem geistigen Stoff, wie dem Material und seiner Bearbeitung gerecht wird. Das erlernt man aber weder in der Schulstube noch im Kunstatelier."

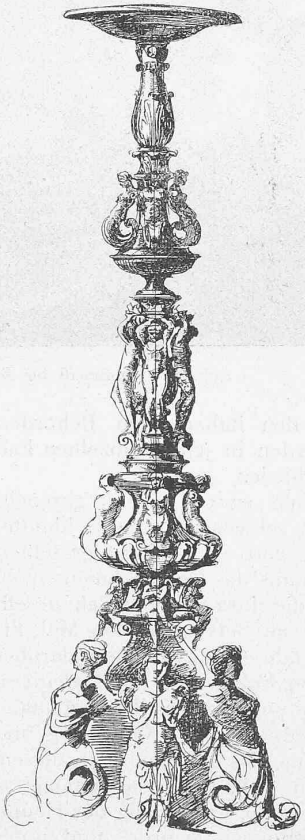


Abb. 12. Kandelaber. Federskizze von Prof. J. Stadler im eidg. Polytechnikum.

Er verlangte, dass der junge Techniker in der praktischen Lehrzeit seinen vollen Mann stelle und seine Kräfte nicht zersplittere. Es ist ja durchaus begreiflich, dass der junge Architekt darauf brennt sein Können baldmöglichst zu erproben und da ihm dies in der ersten Bureaupraxis meist nicht genügend ermöglicht scheint, reizt es ihn, seine freie Zeit zur Beteiligung an architektonischen Konkurrenzen zu verwenden. In einen solchen Zwiespalt ist seiner Zeit auch der Vortragende geraten und als er solche Absichten in einem Brief an seinen hochverehrten Lehrer äusserte, erhielt er als Antwort eine *Epistel über die Pflichten eines jungen Architekten:*

„Wenn ich erfahren würde, dass Bureauangestellte sich an Konkurrenzen beteiligten, so würde ich sie momentan entlassen, auch wenn sie nichts in ihren Arbeiten versäumten. Denn dem Angestellten soll alles, was er im Bureau hört und sieht, Amtsgeheimnis sein, das zu veräussern ihm kein Recht zusteht.

Ein Meister, der weiss, dass seine Zeichner Konkurrenz-Arbeiten machen, kann sich eines Gefühls des Misstrauens nicht erwehren und er muss sich in allem hüten, kein Skizzchen, keinen Gedanken preiszugeben; denn wenn auch nicht die Absicht vorliegt, sich dessen zu bedienen, befestigt sich das Gehörte und Gesehene im Gedächtnis und man wird unwillkürlich influenziert. Und dann? weiss der Angestellte sicher, ob der Chef nicht selbst konkurriert oder in nähern Beziehungen zur ausschreibenden Behörde steht? Ist dies der Fall und dem Konkurrierenden bekannt, so verdient er die Rute. Solcher, werter Herr, gibt es viele und gerade hier laufen eine Menge herum, die mit ihres Meisters Gedanken sich Preise erworben haben.

Bei uns, wo die Gelder nicht im Ueberfluss gegeben werden, ein Bureau aus der möglichst geringsten Zahl von