

# Ritratto del conte-vescovo come pontefice. Frederick Hervey e la fortuna europea dei ponti di legno svizzeri

**Nicola Navone (Università della Svizzera italiana)**

Nel giugno del 1768, pochi mesi dopo essere stato ordinato vescovo della ricca diocesi di Derry, Frederick Hervey<sup>1</sup> decise di promuovere una sottoscrizione di 10000 sterline per finanziare la costruzione di un ponte sull'estuario del fiume Foyle, che separava il capoluogo dai territori meridionali della diocesi e poteva essere attraversato soltanto con un servizio di traghetti d'una lentezza estenuante.<sup>2</sup> Per quanto aveva in animo di realizzare, Hervey si propose di prendere a modello i ponti di legno che aveva ammirato in Svizzera nell'autunno del 1766, sulla via del ritorno dal suo primo *Grand Tour*, e in particolare il ponte sul Reno a

- 
- 1 Sulle vicende biografiche di Frederick Hervey (1730-1803), che dal 1779 avrebbe associato al titolo di vescovo di Derry quello di conte di Bristol, si rimanda a William S. Childe-Pemberton: *The Earl Bishop*, 2 vols. (London 1924); Brian Fothergill: *The Mitred Earl. An Eighteenth-Century Eccentric* (London 1974), e la voce relativa in John Ingamells: *A Dictionary of British and Irish travellers in Italy 1701-1800* (New Haven, London 1997) 126-130. Sulla sua figura di collezionista e committente si vedano Nicola Figgis: *The Roman property of Frederick Augustus Hervey, 4th Earl of Bristol and Bishop of Derry (1730-1803)*, *The Volume of the Walpole Society* 55 (1989/1990) 77-103; Peter Rankin: *Irish building ventures of the Earl Bishop of Derry 1730-1803* (Belfast 1972); Brinsley Ford: *The Earl Bishop. An Eccentric and Capricious Patron of the Art*, *Apollo* xcix (1974) 426-434; Kate Anderson: *From Downhill to Ickworth: the evolution of Frederick Hervey, 4th Earl of Bristol and Bishop of Derry, as an architectural patron*, M.A. Research dissertation, Courtauld Institute of Art (London 1996), dattiloscritto; Rebecca Margaret Ricardo Champion: *Reconstructing an Ascendancy world: the material culture of Frederick Hervey, the Earl Bishop of Derry (1730-1803)*, PhD thesis, relatore Alison Fitz Gerald, National University of Ireland (Maynooth 2012).
  - 2 Secondo P. Rankin (*Irish building ventures* [nota 1] 11), un primo progetto per il ponte di Derry fu elaborato nel 1769, senza alcun esito, dall'ingegnere e architetto Davis Ducart (pure attestato come Dukart, Duckart e Duchart), sul quale si veda John Logan: «Dropped into this Kingdom from the clouds»: *The Irish career of Davis Ducart, architect and engineer, 1761-1781*, *Irish Architectural and Decorative Studies* 10 (2007) 34-89.

Sciaffusa, progettato dal carpentiere Hans Ulrich Grubenmann tra il 1756 e il 1758,<sup>3</sup> di cui aveva cercato invano di procurarsi i piani.<sup>4</sup>

La scelta di Hervey non era immotivata, poiché la caratteristica principale di questi ponti consisteva nell'ingegnoso sistema statico che permetteva di raggiungere luci di un'ampiezza inusuale,<sup>5</sup> riducendo al minimo o eliminando del tutto gli appoggi intermedi:<sup>6</sup> un vantaggio non da poco in un fiume profondo come il Foyle, nel quale non sarebbe stato facile fondare e costruire pile in muratura.

Le difficoltà incontrate da Hervey nel reperire una rappresentazione grafica attendibile del ponte di Sciaffusa e il desiderio di dotare la sua diocesi di un'opera tanto singolare, innescarono una reazione a catena destinata ad avere ripercussioni in tutta Europa, Russia compresa. Questa singolare vicenda, indagata per la prima volta da Pierre de la Ruffinière du Prey<sup>7</sup> e oggetto di successivi studi,<sup>8</sup> viene qui

- 3 La costruzione del ponte fu iniziata nel 1756; il 2 ottobre 1758 fu aperto al traffico, ma le centine furono smantellate soltanto nel gennaio del 1759. L'opera fu ideata da Hans Ulrich Grubenmann (1709-1783), il rappresentante più celebre e talentuoso di una famiglia di carpentieri originaria di Teufen, nell'Appenzello. Cfr. Josef Killer: *Die Werke der Baumeister Grubenmann*, Dissertation ETH Zürich (Zürich 1941; II ed. ampliata Zürich 1959, con ed. successive); Eugen Steinmann: *Hans Ulrich Grubenmann (Niederteufen e Herisau [1984])* e gli studi di Rosmarie Nüesch-Gautschi.
- 4 W.S. Childe-Pemberton: *The Earl Bishop* [nota 1] I 95.
- 5 Il termine «luce» applicato a un ponte designa la distanza tra due elementi di sostegno verticali (come le pile o le spalle). Le dimensioni delle campate del ponte di Sciaffusa variano secondo le fonti. 171 e 193 piedi inglesi per ciascuna campata sono le misure fornite da Christoph Jezeler [sic]: *Beschreibung der hölzernen Brücke über den Rhein in Schafhausen [...]* (Winterthur 1778). Per altri autori la campata minore sarebbe stata di 172 piedi, per un totale di 365 piedi (cfr. Robert Fulton: *A Treatise on the Improvement of Canal Navigation* (London 1796), cap. xxi «On Bridges»). J.G. James sostiene che queste misure non tengono conto del pilone centrale, largo 8 piedi; J.G. James: *The Evolution of Wooden Bridge Trusses to 1850*, *Journal Inst. Wood Science* 9 (1982) 124.
- 6 Per una disamina della statica di questi ponti si rimanda al contributo di Massimo Laffranchi, Paolo De Giorgi: *Some remarks on the Grubenmanns' wooden bridge structures*, in: Angelo Maggi, Nicola Navone (ed.): *John Soane and the wooden bridges of Switzerland. Architecture and the culture of technology from Palladio to the Grubenmanns* (Mendrisio 2003) 114-135.
- 7 Pierre de la Ruffinière du Prey: *Eighteenth-Century English Sources for a History of Swiss Wooden Bridges*, *Zeitschrift für Schweizerische Archäologie und Kunstgeschichte* 36 (1979) 31-63 (cit. 51); P. de la Ruffinière du Prey: *The Eighteenth-Century Grubenmann Wooden Bridge System as Eighth Wonder of the World*, in: B. Castel, J. A. Leith, A. W. Riley (ed.): *Muse and Reason. The Relation of Arts and Sciences 1650-1850* ([s.l.] 1994) 134.
- 8 Angelo Maggi, Nicola Navone (a cura di): *John Soane e i ponti in legno svizzeri. Architettura e cultura tecnica da Palladio ai Grubenmann* (Mendrisio 2002); Id.: *John Soane and the wooden bridges of Switzerland* [nota 6].

ripercorsa con un duplice obiettivo: da un lato ribadire il ruolo svolto da Frederick Hervey nell'alimentare l'attenzione attorno alle maggiori opere realizzate dai Grubenmann e nel favorire la loro conoscenza al di fuori del territorio elvetico; dall'altro mostrare come a un tale processo concorrano figure diverse secondo modalità differenziate, a conferma della varietà delle trame che nel Settecento innervano la diffusione della cultura tecnica nel continente europeo.

Le prime precoci testimonianze d'interesse, in Europa, per i ponti dei Grubenmann risalgono agli anni Sessanta del Settecento. Stando a quanto riferisce il grande ingegnere d'origine svizzera Jean-Rodolphe Perronet, nei primi giorni del 1761, in occasione d'una cena nella dimora parigina di Daniel Trudaine, dal 1743 «intendant chargé du détail des Ponts et Chaussées», Anne-Robert-Jacques Turgot, il futuro controllore generale delle finanze, aveva sbalordito i commensali parlando loro «d'un Pont de charpente construit à Schaffhousen en Suisse en une seule travée de 365 pieds d'ouverture» (forse pensando al primo progetto a una sola campata presentato da Hans Ulrich Grubenmann o ritenendo erroneamente, come molti suoi contemporanei, che il ponte a due luci in realtà non poggiasse sulla pila intermedia). Dalla conversazione era nata l'idea di costruire un modello di quel formidabile ponte,<sup>9</sup> di cui tuttavia non troviamo traccia nelle successive annotazioni di Perronet, che neppure accennano ai disegni necessari alla sua costruzione. Esso dovette comunque essere realizzato più tardi, insieme a quello di un'altra opera maggiore dei Grubenmann, il ponte di Wettingen: o almeno così risulta dalla testimonianza rilasciata alla fine del Settecento da Johann Gottfried Ebel.<sup>10</sup>

---

9 «M. Turgot maitre des Requetes ayant diné chez M. Trudaine, a parlé d'un Pont de charpente construit à Schaffhousen en Suisse en une seule travée de 365 pieds d'ouverture dont il se propose de faire faire un modèle»; Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Paris [d'ora innanzi ENPC], ms. 266, *Procès-verbaux de l'Ecole des Ponts et Chaussées, de 1747 à 1773*, Journal des séances de l'assemblée des Ponts et chaussées depuis 1747 tenu par Perronet et écrit de sa main. fol. 120v, 18 gennaio 1761. Sotto lo stesso numero d'inventario è conservato il *Précis des Assemblées des Ponts et chaussées, tenues chez M. Trudaine, Pour l'examen des differens projets*, nel quale leggiamo, alla data 18 gennaio 1761 (fol. 47): «M. Turgot maitre des Requetes ayant diné chez M. Trudaine, a parlé d'un Pont de charpente construit à Schaffhousen en Suisse en une seule travée de 365 pieds d'ouverture. M. Trudaine m'a chargé de m'en procurer les dessins et d'en faire faire un modèle».

10 «Gute Modelle der Schaffhauser- und Wettinger-Brücke findet man in Paris in der Ecole des ponts et chaussées, rue de Grenelle», Johann Gottfried Ebel: *Schilderung der Gebirgsvölker der Schweiz* (Leipzig 1798) 389.

Pochi anni dopo, Johann Gerhard Reinhard Andreae, farmacista alla corte di Hannover, pubblicava la prima descrizione del ponte di Sciaffusa in un *récit de voyage* in forma epistolare apparso tra il 1764 e il 1765 sulle pagine dello *Hannoverisches Magazin*. Andreae vi narrava il viaggio di studio compiuto in Svizzera tra i mesi di agosto e ottobre del 1763, lungo un itinerario che da Basilea, diramando per Sciaffusa, scendeva fino al Gottardo, per poi risalire nell'Oberland bernese dal valico del Brünig e fare ritorno a Basilea attraverso i cantoni romandi e la Svizzera occidentale.<sup>11</sup> La sua descrizione del ponte di Sciaffusa, tuttavia, non era originariamente corredata da illustrazioni, che compariranno soltanto nell'elegante edizione delle *Briefe aus der Schweiz* data alle stampe nel 1776 dall'editore zurighese Johann Caspar Füssli,<sup>12</sup> ed era tanto succinta da suscitare curiosità, piuttosto che appagarla.<sup>13</sup> Quanto alla trattatistica contemporanea, bisogna attendere alcuni decenni per trovare notizie attendibili sulle opere più celebri dei Grubenmann. Ad esempio, nella *Anleitung zur Verfertigung schöner Zimmerwercks-Rissen*, pubblicata nel 1766 da Lukas Voch,<sup>14</sup> l'autore presenta «eine bedeckte Brücke von ganz besonderer Construction» – che egli ritiene una reinterpretazione del progetto di Claude Perrault per un ponte ligneo «à voussoir» –, associandola del tutto erroneamente al ponte di Sciaffusa:<sup>15</sup> al punto che, nel 1780, riterrà opportuno rimediare alla svista pubblicando nella *Abhandlung der Brückenbaukunst*<sup>16</sup> una nuova tavola, la cui fedeltà all'originale, tuttavia, rimane a dir poco dubbia.

Insomma, verso la fine degli anni Sessanta del Settecento il ponte di Sciaffusa era ancora un oggetto misterioso, del quale si aveva per lo più una conoscenza congetturale, mediata da descrizioni verbali o da rappresentazioni grafiche a dir poco approssimative. Dieci anni dopo, invece, il quadro sarà completamente mutato: i ponti di legno svizzeri, e in particolare quelli realizzati dai Grubenmann,

11 Su J.G.R. Andreae cfr. Schlichtengroll Nekrolog 1793, I, 164-180; Allgemeine Deutsche Biographie (Berlino 1967; ed. or. Berlino 1875) I 447; Neue Deutsche Biographie (Berlino 1953) I 282 sgg.; Dizionario Storico della Svizzera [d'ora innanzi DSS], (Locarno 2003) I *ad vocem*.

12 Johann Gerhard Reinhard Andreae: Briefe aus der Schweiz: nach Hannover geschrieben in dem Jahre 1763 (Zürich, Winterthur 1776).

13 Ibid., 39-40.

14 Lukas Voch: Anleitung zur Verfertigung schöner Zimmerwercks-Rissen [...] (Augsburg 1766, II ed. Augsburg 1777).

15 Ibid., 33.

16 Lukas Voch: Abhandlung der Brückenbaukunst [...] (Augsburg 1780) 25.

saranno oggetto di un'attenzione diffusa, di un'ammirazione quasi entusiastica<sup>17</sup> e di pubblicazioni specifiche,<sup>18</sup> mentre si moltiplicheranno in tutta Europa i progetti di ponti lignei di grande luce. Molta parte di questo improvviso e vasto interesse spetta indubbiamente a Frederick Hervey.

Tra l'estate e il primo autunno del 1770, in occasione del suo secondo *Grand Tour*, Hervey aveva attraversato la Svizzera accompagnato da suo figlio John Augustus, appena tredicenne, e dall'architetto irlandese Michael Shanahan.<sup>19</sup> Verso metà settembre la comitiva si era fermata a Sciaffusa, soltanto due settimane dopo il passaggio di Henry Temple, secondo Lord Palmerston, e di William Pars, che aveva ritratto in un acquerello il formidabile ponte.<sup>20</sup> Durante il suo soggiorno nella città renana, Hervey aveva scritto al matematico Christoph Jezler, già *Stadtbaumeister* di Sciaffusa,<sup>21</sup> che allora era ospite di Samuel Rodolphe Jeanneret<sup>22</sup> a Grandson e passava per essere uno dei migliori conoscitori delle opere dei Grubenmann, offrendogli, senza successo, di diventare l'istitutore del figlio e seguirlo in Italia. Quindi, Hervey e suoi compagni di viaggio avevano lasciato Sciaffusa e verso l'11 ottobre erano arrivati a Chiavenna, diretti a Vicenza. Nella cittadina valtellinese, allora sotto il dominio delle Tre Leghe, erano stati accolti dal conte Peter von Salis. Questi aveva informato il padre, residente a Londra, che il vescovo aveva attraversato a cavallo la Francia e la Svizzera, facendo rilevare da Shanahan i ponti incontrati lungo il cammino e in particolare quelli realizzati dai Grubenmann. A questi ultimi Hervey aveva inoltre

17 Per William Coxe, Hans Ulrich Grubenmann fu «l'un des plus ingénieux Architectes de ce siècle» (William Coxe: *Lettres à M. W. Melmoth sur l'état politique, civil et naturel de la Suisse* [Paris, Lausanne 1782] 13): giudizio ripreso dal barone Beat Fidel Zurlauben: *Tableaux de la Suisse, ou voyage pittoresque fait dans les treize cantons [...]* (Paris 1786) 134.

18 Ch. Jezeler: *Beschreibung der hölzernen Brücke [...]* [nota 5].

19 Su Michael Shanahan (1731 ca.-1811) si veda la relativa voce nel *Dictionary of Irish Architects*. URL: [www.dia.ie](http://www.dia.ie), con bibliografia precedente (pagina consultata il 20 aprile 2016).

20 L'acquerello di William Pars (1742-1782) è conservato alla Tate Gallery di Londra, nella collezione Oppé, T08140.

21 Su Christoph Jezler (1734-1791) e sul ruolo da questi avuto nel diffondere la conoscenza delle opere grubenmanniane, sia lecito rinviare a Nicola Navone: *La fortuna dell'opera dei Grubenmann nell'Europa del Settecento*, in A. Maggi, N. Navone (a cura di): *John Soane e i ponti in legno* [nota 8] 32-52.

22 Su Samuel Rodolphe Jeanneret (1739-1826), già studente di matematica a Basilea presso Johann Bernoulli, poi collaboratore della *Encyclopédie d'Yverdon*, si veda il DSS, VII (Basilea, Locarno 2008), *ad vocem*.

commissionato il progetto per un ponte ligneo di 852 piedi di luce per la sua diocesi di Derry, promettendo loro un compenso di 100 Luigi d'oro.<sup>23</sup> Non pago di questa iniziativa, pochi mesi dopo Hervey avrebbe indetto un concorso per il progetto di un ponte sul Foyle «von einem einzigen oder 2. Schwibbögen, wie dergleichen zu Schaffhausen, Reichenau u. Wettingen», facendone pubblicare il bando da diverse gazzette svizzere e tedesche.<sup>24</sup>

Prima di verificare l'esito del concorso, che innescherà un processo di proliferazione di progetti di ponti di grande luce, tanto fertile da sorprendere lo stesso promotore, converrà tornare per un istante ancora sulle ragioni che potevano aver indotto l'eccentrico vescovo a compiere, con quella commistione di energia e incostanza a lui peculiare, i passi cui si è accennato in precedenza. Vi erano, certo, delle motivazioni pratiche di cui si è già detto: ossia le difficoltà poste dalla costruzione di pile in muratura in acque profonde e rapide come quelle del Foyle, alle quali potremmo aggiungere il costo minore di un ponte ligneo rispetto a un manufatto di pietra (con lo svantaggio, tuttavia, di una maggiore deperibilità). Ma vi erano pure, probabilmente, l'impulso narcisistico di profilarsi attraverso una scelta originale e di perpetuare la propria fama attraverso una sorta di «ottava meraviglia» del mondo, frutto prodigioso d'una sapienza artigianale distillata in remote contrade alpine, e una concreta e tenace fascinazione per queste macchine lignee, tese e vibranti, odorose di resina, stagliate su paesaggi oscillanti tra il pittoresco e il sublime: quanto di più lontano si potesse immaginare dalla tradizione classica del «ponte trionfale» che Juvarra e Piranesi avevano contribuito a rinnovare e che nel secondo Settecento era entrata a far parte dei temi di meditazione accademica.<sup>25</sup> E tale fascinazione non derivava tanto dall'aspetto di questi ponti, catafratti dal rivestimento ligneo che preservava la struttura dalle intemperie e che talvolta era ornato, in modo piuttosto incongruo, da particolari desunti dalla grammatica degli ordini o da graziose cornici barocche,

23 Staatsarchiv Graubünden [d'ora innanzi StAGr], Familienarchiv Salis-Bondo, microfilm 50a, Raccolta delle lettere di Peter von Salis-Bondo al padre, lettera 40, Bondo 25 ottobre 1770. Cfr. anche P. de la Ruffinière du Prey: *The Eighteenth-Century* [nota 7] 134-135.

24 Si veda, ad esempio, la *Post und Ordinarî Schaffhauser Zeitung* del 13 marzo 1771.

25 Cfr. David R. Marshall: Piranesi, Juvarra, and the Triumphal Bridge Tradition, *Art Bulletin* lxxxv/n. 2 (2003) 321-352. Il ponte trionfale viene proposto come tema di concorso all'Académie Royale d'Architecture nel 1774, 1779, 1783, 1786 e 1792; come è noto, l'architetto inglese John Soane vincerà nel 1776 la Medaglia d'oro della Royal Academy con il progetto per un ponte trionfale.

ma dall'ingegnosità e dall'audacia della loro struttura: struttura che poteva essere percepita soltanto da chi li attraversava o da chi li osservava denudati della loro corazza di tavole di conifera, come nei rilievi che Michael Shanahan era andato delineando al fianco del suo scostante mentore,<sup>26</sup> secondo un criterio di apprezzamento che accomunava i ponti lignei degli Svizzeri alle macchine per il trasporto dei grandi monoliti, alle centine per la costruzione di ponti o volte in muratura, o alle opere provvisorie utilizzate nei grandi cantieri.<sup>27</sup> Quanto una simile fascinazione potesse rivelarsi contagiosa, è provato dalla vicenda del concorso e dalle sue conseguenze.

Abbiamo notizia dell'esito della competizione promossa da Hervey dalla *Post und Ordinar Schaffhauser Mittwoch-Zeitung* del 18 dicembre 1771, stando alla quale risultarono vincitori, tra i diciotto concorrenti che avevano risposto all'appello, gli svizzeri Hans Jakob Haltiner<sup>28</sup> e Hans Ulrich Grubenmann, seguiti da Johann Georg Spengler e Johannes Müller. I progetti, raccolti nel seminario di Marschlins,<sup>29</sup>

26 Riguardo alla sfortunata vicenda editoriale legata alla pubblicazione dei rilievi redatti da Shanahan (sulla quale torneremo più avanti), cfr. P. de la Ruffinière du Prey: *Eighteenth-Century English Sources* [nota 7] e Angelo Maggi: John Soane e la «sublime semplicità della struttura» dei ponti in legno svizzeri, in: A. Maggi, N. Navone (a cura di): *John Soane e i ponti in legno* [nota 8].

27 Si pensi, fra i molti esempi possibili, alla *Lecture xii* del corso tenuto da John Soane alla Royal Academy; cfr. Sir John Soane: *The Royal Academy Lectures*, a cura di David Watkin (Cambridge 2000) 260-283.

28 Markus Lutz: *Nekrolog denkwürdiger Schweizer aus dem achtzehnten Jahrhundert* (Aarau 1812) 205. Johann Jakob Haltiner, di Altstätten, era cognato di Hans Ulrich Grubenmann, presso il quale aveva mandato suo figlio, Hans Ulrich, che dagli anni Ottanta del Settecento lavorerà sia a fianco del padre, sia autonomamente, soprattutto nella Valle del Reno, nel Toggenburgo e in Turgovia. Cfr. Johannes Huber: *Johann Jakob (1727-1800) und Johann Ulrich Haltiner (1755-1814), Altstätten*, in: *Verein für die Geschichte des Rheintals* (Hg.): *Rheintaler Köpfe* (Berneck 2004) 201-208.

29 Destinato alla formazione della classe dirigente grigionese, il seminario fu fondato nel 1761 nel castello di Haldenstein da Martin Planta e Johann Peter Nesemann con il sostegno finanziario di Ulysses von Salis-Marschlins, figura cospicua dell'illuminismo elvetico. Membro fondatore della *Helvetische Gesellschaft* di Schinznach, di cui ricoprì la carica di presidente durante gli anni 1770-1771, Ulysses von Salis era legato da rapporti di parentela con Peter von Salis e fu proprio questi a presentargli, munendolo di una lettera di raccomandazione, Frederick Hervey, che tanto lo avrebbe sollecitato per il concorso del ponte di Derry. Per la lettera di Ulysses von Salis-Marschlins si veda StAGr, Familienarchiv Salis-Bondo, Lettres, volume 2, Ulysses von Salis-Marschlins a Peter von Salis-Bondo, Marschlins, 7 ottobre 1770. Quanto alla sede dell'istituto educativo, essa fu trasferita in un'altra del castello di Marschlins proprio nel 1771. Su

furono consegnati il 7 novembre 1771 a Michael Shanahan, come lo *Stadtvogt* di Coira Simeon Bavier si era premurato di comunicare a Peter von Salis:

J'ay finalement la satisfaction, Monsieur, de Vous annoncer, que Mons.<sup>r</sup> Shanahan est arrivé icy [à Coire] jeudi passé [idest il 7 novembre 1771], et immédiatement il s'est transferé à Marschlins pour s'aboucher avec Monsieur le Professeur Planta, qui s'est donné la peine de venir icy pour lui servir en qualité d'Interprete dans l'exécution des ordres de l'Eveque son Principal et en sa presence j'ai déboursé à Mr. Shanahan la valeur de Cent Livres Sterlines, qui à raison de f. 12 2/5 Argent icy font la Somme de f. 1240, comme vous verrés par sa Quittance cy jointe; Il est reparti après à Verone pour rendre compte de sa Commission à Son Principal.<sup>30</sup>

Shanahan si era recato nei Grigioni non soltanto per prendere in consegna le diverse proposte concorsuali, ma anche per giudicare il progetto commissionato nell'autunno precedente ai Grubenmann, sostanziato da un modello che aveva suscitato l'ammirazione di chiunque l'aveva visto, come aveva scritto Peter von Salis in una lettera al padre<sup>31</sup> e come avrebbe poi riportato la ben informata gazzetta di Sciaffusa.<sup>32</sup>

Contrariamente a quanto potremmo pensare di primo acchito, l'implicazione di Ulysses von Salis-Marschlins e Martin Planta nel progetto di Frederick Hervey sembra (stando almeno alle testimonianze sinora reperite) marginale, se non

---

Ulysses von Salis-Marschlins si rinvia agli studi di Ruth Theus Baldassarre tra i quali si ricordano: *Formazione e democrazia: Ulysses von Salis-Marschlins e l'esperimento della Pflanzschule di Haldenstein (1761-1771)*, *Annali di storia moderna e contemporanea* vi (2000) 435-451; *Diplomatie und Aufklärung: Ulysses von Salis-Marschlins, Bündner Monatsblatt* 1 (2001) 8-33; Peter Metz: *Ulysses von Salis-Marschlins 1728-1800* (Chur 2000).

30 StAGr, Familienarchiv Salis-Bondo, microfilm 36, I.2 Lettres, volume 4, lettera 123a, Simeon Bavier a Peter von Salis-Bondo, Coira, 13 novembre 1771. Riguardo alla ricevuta rilasciata da Shanahan allo *Stadtvogt* di Coira Simeon Bavier, per «fiorini Mille Due Cento Quaranta moneta Griggiona che fanno il valore di Lire Sterline Cento», cfr. *ibid.*, doc. 123b, Coira 7 novembre 1771. Il denaro fu anticipato a Shanahan da Peter von Salis, a cui John Augustus Hervey aveva scritto da «Vermei» (ossia il villaggio di Vermiglio, presso Ossana, nel Trentino) il 10 ottobre 1771, ragguagliandolo sulle precarie condizioni di salute del padre. StAGr, Familienarchiv Salis-Bondo, microfilm 36, I.2 Lettres, volume 4.

31 StAGr, Familienarchiv Salis-Bondo, microfilm 50a, Raccolta delle lettere di Peter von Salis-Bondo al padre, lettera 52.

32 *Post und Ordinari Schaffhauser Mittwoch-Zeitung*, 1 aprile 1772.

improntata a una certa riluttanza.<sup>33</sup> Planta si limitò a consegnare i progetti di concorso a Michael Shanahan (oltre che a fungere da interprete), mentre l'architetto irlandese, pagato ai Grubenmann il compenso di 100 Luigi d'oro pattuito per il loro modello, era presto ripartito per Verona, dov'era atteso da un Hervey convalescente, recando con sé le diverse proposte per il ponte sul Foyle, di cui non è finora emersa traccia. E se i problemi di salute del vescovo di Derry, e forse più ancora la sua proverbiale incostanza, lo avevano momentaneamente distolto da quel progetto, la notizia delle sue iniziative «pontificali» si stava diffondendo in tutta Europa secondo modalità invero singolari.

Il 19 febbraio 1772, la *Post und Ordinari Schaffhauser Mittwoch-Zeitung* dava infatti notizia dell'arrivo ad Hauptwil, nel Toggenburgo, del modello di un ponte ideato per Hervey da Johann Christian Claus:

Ein nach dem Begehren Herrn Mylord Harvay, durch öffentliche Zeitungen anverlangte hölzerne Brücke ohne Pfeiler, über einen Fluss 827 Schuh breit, in einem extra wohl gemachten und exacten hölzernen Modell, nach dem verjüngten Maassstab ein viertels Zoll vor einen Quadrat-Schuh genohmen [...]. Der Erfinder hiervon ist Joh. Christian Claus von Dresden gebürtig, der in der Königl. Hof- und Modell-Schreinerei seine Jugend zugebracht, dato in Hauptweil wohnt, und denen Liebhabern mit vielen in die Architectur und Maschinen aufzuwarten, auch mit allerhand musicalischen Instrumenten nach unbekanntem Gousto zu vergnügen im Stand ist. Neben diesem Modell ist auch ein etwa schöner geometrischer Riss, von Hand gemacht, von dieser Brücke zu sehen, und von Liebhabern zu examinieren.<sup>34</sup>

Trasportato per brevissime tratte su un carro di foggia bizzarra, nel successivo mese d'ottobre il plastico giunse a Parigi, dove fu esposto per pochi giorni all'hôtel d'Espagne, in rue Dauphine. Jean-Rodolphe Perronet, che qualche mese prima aveva incontrato Hervey, di passaggio a Parigi sulla via del ritorno in Irlanda, ed era stato da questi informato dei progetti per il ponte di Derry,<sup>35</sup> fu avvertito dell'imminente arrivo del modello di Claus, destinato a «Mr. le Baron de

33 «Weil die Directores des Seminarii zu Marschlins, dieses Geschäft betreffend, keine weitere Commission haben, so verbitten sie sich dissfahls fernere Briefe», avverte la *Post und Ordinari Schaffhauser Mittwoch-Zeitung* del 18 dicembre 1771.

34 *Post und Ordinari Schaffhauser Mittwoch-Zeitung*, 1 febbraio 1772.

35 Cfr. ENPC, ms. 2620, Carton H, Pont Projété pour être Construit sur le fleuve D'Ery en Irlande, lettera di Jean-Rodolphe Perronet a Jean-Claude Pingeron, Parigi 22 ottobre 1772.

Traverse Lieutenant général des armées du Roi demeurant rue Notre Dame des Victoires à Paris», da un suo corrispondente, il capitano d'artiglieria Jean-Claude Pingeron,<sup>36</sup> che lo aveva visto transitare per la cittadina di Sarrebourg.<sup>37</sup> Dal canto suo, l'autore del progetto aveva fatto stampare un foglio volante per vantare i pregi «[du] Pont de bois sans piliers tant désiré, & destiné à être bâti sur le fleuve Dery en Irlande»,<sup>38</sup> mentre Georges-Louis Le Rouge aveva inciso e messo in vendita una tavola raffigurante l'insolito ponte.<sup>39</sup>

Ma non è tutto: nei giorni in cui il plastico di Claus veniva esibito in rue Dauphine al pubblico pagante («24 sols par personne, & les personnes de distinction, à leur générosité»),<sup>40</sup> un altro modello del ponte di Derry veniva segnalato a Canterbury diretto in Irlanda.<sup>41</sup> Ne era l'autore un carpentiere appenzellese, Johann Konrad Altherr, una figura davvero singolare che avrebbe fatto della progettazione e della costruzione di modelli di ponti lignei di grande luce la propria specialità.<sup>42</sup> Il plastico sarebbe poi approdato nelle collezioni di Giorgio III, confluendo infine nei depositi dello Science Museum di Londra,<sup>43</sup> mentre Altherr avrebbe avuto modo di cimentarsi in un'impresa analoga a San Pietroburgo, dove si trasferì nella seconda metà degli anni Settanta del XVIII secolo, ideando un progetto di ponte

36 Capitano d'artiglieria al servizio del re di Polonia, il lionese Jean-Claude Pingeron (1735 ca.-1795) fu anche autore di numerose traduzioni dall'italiano, tra le quali vi sono opere di Dragonetti, Algarotti, Rucellai, Milizia e dell'abate Sestini. Per un breve profilo di Pingeron, «ni ingénieur, ni savant, érudit, réaliste, éclectique», cfr. Alain Mercier: Portefeuille industriel: le cas Pingeron, *La Revue du Musée des arts et métiers* 7 (giugno 1994) 43-50.

37 ENPC, ms. 2620, Carton H, Pont Projeté pour être Construit sur le fleuve D'Ery en Irlande, lettera di Jean-Claude Pingeron a Jean-Rodolphe Perronet, «au Château de Widerwiller près de Saarebourg», 23 settembre 1772. Il destinatario del modello è il comandante della guardia svizzera al servizio del re di Francia, Johann Viktor von Travers.

38 ENPC, ms. 2620, Carton H, Pont Projeté pour être Construit sur le fleuve D'Ery en Irlande.

39 Paris, Musée des Arts et Métiers, G.L. Le Rouge, Moitié du pont de bois du St Claus dont le modèle a 18 Lignes pour Toises s'est vu à l'Hotel d'Espagne rue Dauphine en Novembre 1772, inv. 13571.163/2. La tavola è menzionata da Jean-Baptiste Rondelet: *Traité théorique et pratique de l'art de bâtir* (Paris 1867, 13 ed.) III 97. Il ponte è pure raffigurato da Armand Rose Emy: *Traité de l'art de la Charpenterie* (Paris 1837-1841).

40 ENPC, ms. 2620, Carton H, Pont Projeté pour être Construit sur le fleuve D'Ery en Irlande.

41 P. de la Ruffinière du Prey: *The Eighteenth-Century* [nota 7] 138-140.

42 Cfr. N. Navone: *La fortuna dell'opera* [nota 21].

43 London, Science Museum, Model of a compound arch and trussed beam bridge. Part of the George III collection, inv. n. 1923-16). Cfr. Robert McWilliam: *The Science Museum, the Construction Industry and a Grubenmann Wooden Bridge Model*, *Construction History* 9 (1993) 85-87.

ligneo destinato a valicare, con una sola immensa campata, le acque della Neva.<sup>44</sup> Basata sull'arco ligneo composito che Grubenmann aveva impiegato nel ponte di Wettingen, la proposta di Altherr rivaleggiava con i progetti ideati qualche anno prima da Ivan P. Kulibin,<sup>45</sup> la cui seconda versione di un ponte a una sola luce sulla Neva coincide cronologicamente, e forse non a caso, con il concorso bandito da Hervey per il ponte di Derry.<sup>46</sup>

Le vicende dei modelli costruiti da Claus e Altherr, qui sommariamente delineate, esemplificano bene l'eco mediatica suscitata dalle iniziative del vescovo di Derry, dietro la quale avvertiamo solo in parte la sua regia. La curiosità accesa da queste opere stupefacenti è debitrice della temperie inaugurata dagli enciclopedisti e dalla rivalutazione da questi compiuta del valore filosofico e del ruolo culturale e civile delle arti meccaniche, manifestando al contempo una dimensione meravigliosa da *Wunderkammer*, aggiornata sul gusto e sulle passioni dell'età dei Lumi, e un carattere chimerico immediatamente rilevato dagli uomini dell'arte. Jean-Rodolphe Perronet, che, trovandosi fuori città, non aveva potuto vedere il modello di Claus mentre era esposto all'Hôtel d'Espagne, ma che ne aveva visto i disegni quando questi erano stati presentati al re dal duca di Vrillière, l'aveva giudicato un'opera del tutto audace, dubitando fortemente che potesse venire eseguita.<sup>47</sup> Tutt'altro, invece, era il giudizio portato dal grande ingegnere sulle opere di Hans Ulrich Grubenmann e in particolare sui ponti di Sciaffusa e di Wettingen: opere ardite che lasciavano ugualmente riconoscere «l'homme ingénieux et l'habile ouvrier», nonché salde fonti d'ispirazione per i suoi emuli: «Le nommé Jean Christian Glauss auteur du modele du pont projectté pour l'Irlande, s'il demeure à

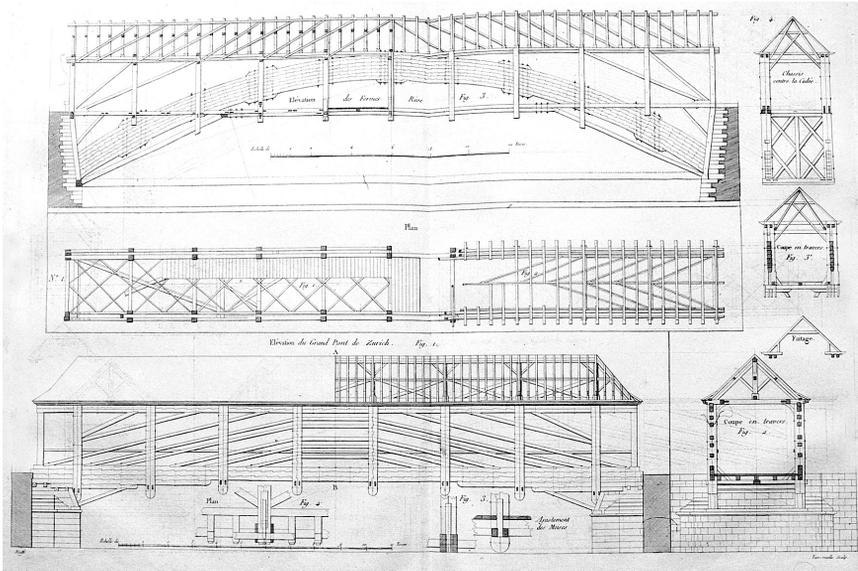
---

44 Il progetto di Altherr è sostanzialmente da un magnifico modello ligneo oggi conservato a Krasnoe Selo, presso Pietroburgo, nel Deposito del Museo Statale delle Vie di comunicazione.

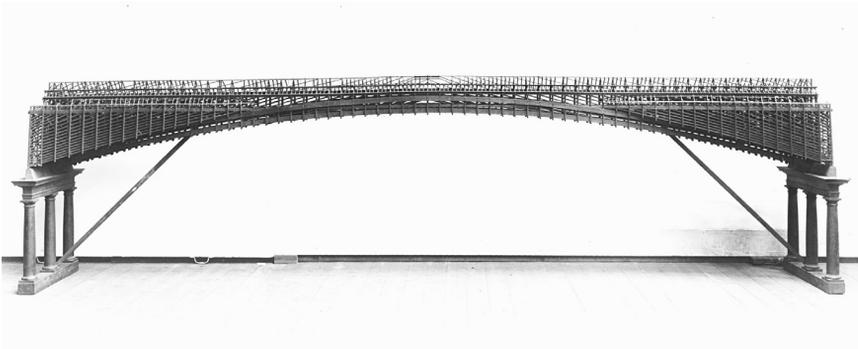
45 Su Ivan P. Kulibin (1735-1818) si veda, tra i contributi più recenti, Simon Werrett: Enlightenment in Russia Hands: The Inventions and Identity of Ivan Petrovich Kulibin in Eighteenth-Century St Petersburg, *History of Technology* 29 (2009) 161-180. Sui suoi progetti per un ponte sulla Neva, cfr. B.V. Jakubovskij: Proekty mostov I.P. Kulibina [I progetti di ponti di I.P. Kulibin], *Archiv istorii nauki i tehniki*, 8 (1936); Vasilij N. Pipun'rov, Naum M. Raskin: I. P. Kulibin (1735-1818) (Moskva, Leningrad 1962).

46 Non è di questo parere Viktor I. Kocedamov: Proekty pervogo postojannogo mosta na Neve [I progetti per il primo ponte stabile sulla Neva], *Arhitekturnoe Nasledstvo* 4 (1953) 189-220 (cit. 190). Per «ponte a una sola luce» s'intende una struttura gettata da una sponda all'altra senza pile intermedie.

47 Cfr. ENPC, ms. 2620, Carton H, Pont Projété pour être Construit sur le fleuve D'Ery en Irlande, lettera di Jean-Rodolphe Perronet a Jean-Claude Pingeron, Parigi 22 ottobre 1772.



Ill. 1 — Il ponte sulla Limmat a Wettingen e il Grand Pont a Zurigo, tavola tratta da Jean-Charles Krafft: *Plans, coupes et élévations de diverses productions de l'art de la charpente...* (Paris 1805).



Ill. 2 — Johann Konrad Altherer e Johann Konrad Langenegger, Modello di un ponte in legno di 900 piedi sul fiume Foyle a Londonderry, c. 1772. Londra, Science Museum (tratto da: N. Navone, A. Maggi [a cura di]: *John Soane e i ponti in legno svizzeri* [Mendrisio 2002] ill. p. 44).

Schaffhausen comme vous le croyez, Monsieur, il aura eu de beaux modeles à suivre dans les ouvrages de Grubenman. Je souhaite qu'il puisse faire mieux, mais il doit être permis d'en douter». <sup>48</sup>

Questa proliferazione di progetti e modelli di ponti lignei di grande luce, per lo più chimerici come i propositi di colui che l'aveva innescata, non va tuttavia considerata una manifestazione eccentrica e irrilevante. Non diversamente da quanto accade in quel medesimo giro di anni nel campo della «filosofia naturale» (si pensi alla diffusione in Europa degli esperimenti basati sui fenomeni elettrici), essa è invece parte del processo che conduce, attraverso l'azione concomitante di diversi fattori, a una più compiuta conoscenza dei ponti realizzati dai Grubenmann. Il piacere provocato dalla meraviglia («l'amour du merveilleux nous séduit toujours», scrive Louis-Sebastien Mercier all'alba della Rivoluzione francese), <sup>49</sup> il «carattere performativo» di queste esibizioni (a conferma delle «fluid boundaries between showmanship and invention, and courtly, academic and scientific projects at this time»), <sup>50</sup> e la loro stessa itineranza contribuirono infatti a suscitare un interesse diffuso nei confronti di queste ardite strutture, che alimentò a sua volta il desiderio di penetrare i segreti delle opere che ne costituivano la più ardita espressione, vale a dire i ponti dei Grubenmann.

Questo desiderio si tradusse, in primo luogo, nella volontà di ottenere una loro rappresentazione grafica (e in seconda istanza plastica) quanto più fedele possibile, come aveva chiesto, già nel 1761, Daniel Trudaine, dopo essere stato informato dell'esistenza del magnifico ponte di Sciaffusa. <sup>51</sup>

Un ulteriore tentativo in questa direzione era stato intrapreso, come si è visto, dallo stesso Frederick Hervey, il quale, durante il suo viaggio in Svizzera del 1770, aveva fatto rilevare da Michael Shanahan i ponti lignei incontrati lungo un itinerario (evidentemente costruito *ad hoc*) che dalla francese Val Romanche (i ponti di Vizille e di Livet) si snodava per il Vallese (il ponte di Leuk), le Alpi bernesi (il

---

48 Ibid.

49 Citato da Simon Schaffer: *Natural Philosophy and Public Spectacle in the Eighteenth Century*, *History of Science* xxi (1983) 2.

50 Simon Werrett: *Enlightenment in Russia Hands: The Inventions and Identity of Ivan Petrovich Kulibin in Eighteenth-Century St Petersburg*, *History of Technology* 29 (2009) 170.

51 Vedi la nota 8.

ponte di Kandersteg),<sup>52</sup> i cantoni di Argovia (Wettingen e Baden), Sciaffusa (il celebre ponte sul Reno) Svitto (ponti di Schindellegi e Einsiedeln) e Glarona (ponti di Reichenburg, Ziegelbrücke, Näfels, Ennenda, Schwanden, Erlen-Schwanden), per concludersi nei territori delle Tre Leghe (i due ponti di Reichenau, nell'attuale cantone Grigioni).<sup>53</sup>

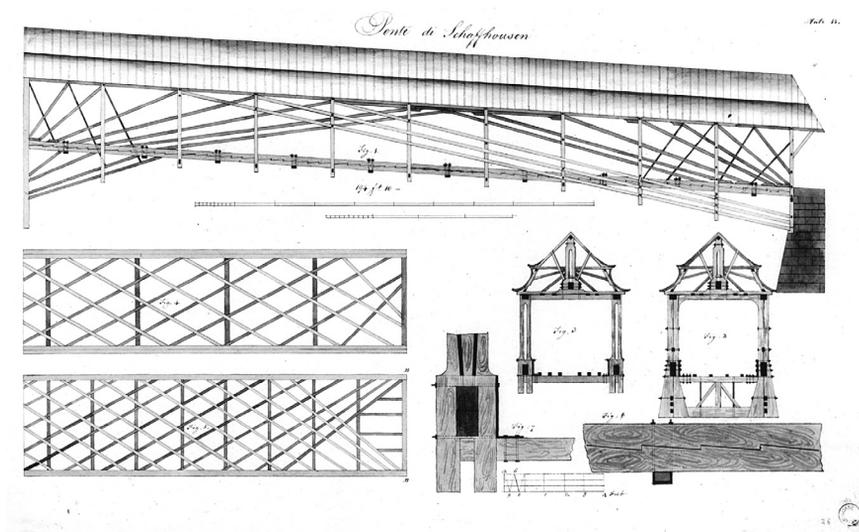
Ora, la grande quantità di ponti considerati tradisce un programma ben più ambizioso del mero rilievo del ponte di Sciaffusa (peraltro di notevole impegno, vista la complessità della struttura) o delle altre opere più note dei Grubenmann, come il ponte di Wettingen e i due ponti di Reichenau. Questo materiale grafico sarebbe stato, infatti, consegnato (dopo essere stato integrato dalla raffigurazione del modello del primo progetto ideato dai Grubenmann per il ponte di Derry, al quale abbiamo accennato poc'anzi, e di alcuni altri ponti situati in territorio francese, italiano e tedesco) al calcografo vicentino Cristoforo Dall'Acqua, affinché li incidesse su rame. Michael Shanahan si era proposto di dare alla luce una raccolta a stampa di disegni di ponti, e specialmente di ponti lignei «alla Svizzera», che di certo gli avrebbe assicurato una certa rinomanza, se solo non si fosse arenata dopo alcune serie di prova. O almeno è quanto pare ragionevole supporre, considerando l'assai esiguo numero di stampe reperite: 12 tavole rilegate in volume conservate a Ickworth House, la residenza degli Hervey nel Suffolk,<sup>54</sup> 32 tavole prive di frontespizio conservate a Londra al Royal Institute of British Architects,<sup>55</sup> e infine la serie più consistente, custodita in una collezione privata del Cambridgeshire (ma di cui esiste una riproduzione fotostatica presso la biblioteca del Trinity College a Dublino), costituita di 39 tavole provviste di frontespizio, la cui iscrizione dedicatoria a Simon Harcourt, «Lord Lieutenant General and

52 Nell'incisione tratta dai disegni di Shanahan l'opera è designata erroneamente come «Ponte di Thun».

53 Non sono stati reperiti documenti che permettano di ricostruire una cronologia attendibile dei rilievi eseguiti da Michael Shanahan, coadiuvato da John Augustus Hervey. La sequenza qui proposta (con una lieve alterazione, determinata dall'aver affiancato il ponte di Baden a quello di Wettingen, invece che nominarlo dopo il ponte di Sciaffusa) deriva dalla numerazione delle incisioni che li raffigurano, sulle quali cfr. infra. Pierre du Prey ritiene tuttavia che «as comprehensive a survey as that just described cannot have been carried out within a few brief months in the summer and early autumn of 1770». P. de la Ruffinière du Prey: *Eighteenth-Century English Sources* [nota 7] 52.

54 [www.nationaltrustcollections.org.uk/object/3164776](http://www.nationaltrustcollections.org.uk/object/3164776) (pagina consultata il 5 maggio 2016).

55 London, RIBA, British Architectural Library, Early Imprints Collection, E.c. 125, per il quale si rinvia a A. Maggi, N. Navone (a cura di): John Soane e i ponti in legno [nota 8] 112, cat. 47.



Ill. 3 — Atelier Soane, Prospetto di una campata, piante, sezioni e dettagli del ponte di Sciaffusa, copia da Cristoforo Dall'Acqua e Michael Shanahan, c. 1792-1793, china a penna e acquerello, 335 x 562 mm. Londra, Sir John Soane's Museum, SM 79/1/26 (tratto da: N. Navone, A. Maggi [a cura di]: John Soane e i ponti in legno svizzeri [Mendrisio 2002] ill. p. 88, cat. n. 27).

Governor of Ireland», consente di datarle agli anni tra il 1772 e il 1777, quando Harcourt ricopriva quella carica.<sup>56</sup>

Se il progetto di pubblicazione coltivato da Michael Shanahan era naufragato miseramente, altre iniziative si erano proposte di conseguire una rappresentazione grafica dettagliata dei ponti dei Grubenmann. Non pare casuale, infatti, la coincidenza tra la pubblicazione del bando di concorso per il ponte di Derry (nel marzo del 1771), l'arrivo a Parigi del matematico di Sciaffusa Christoph Jezler (nella seconda metà di giugno di quello stesso anno) e la presentazione da parte dell'architetto e teorico francese Jacques-François Blondel, nella seduta all'Académie Royale d'Architecture del 22 luglio 1771, di

plans, coupes, élévations et développemens de deux ponts, scavoir, l'un élevé en 1758 à Schaffouse, l'autre à Vettingen, à deux lieues de Zurich, en Suisse, exécutez sur les desseins et la conduite de Jean Ulrik Grebenmann [sic], dessinez par Jetzler, architecte de Schaffhouse[;] l'Académie, après l'examen desd. desseins et s'être entretenu sur

<sup>56</sup> Ibid., 71 e 112.

cette matière, a invité M. Blondel d'engager le Sr Jetzler d'en laisser prendre un double par la Compagnie, et de l'inviter lui-même à venir à la séance prochaine pour donner sur cet ouvrage important des explications particulières.<sup>57</sup>

Christoph Jezler era giunto a Parigi munito di una lettera di presentazione per Blondel e dei disegni dei due ponti che sosteneva di aver delineato durante la sua permanenza a Grandson.<sup>58</sup> L'esame dei disegni dei ponti di Sciaffusa e di Wettingen era proseguito nella seduta dell'Académie Royale d'Architecture del 29 luglio,<sup>59</sup> e il 2 settembre 1771 Blondel poteva finalmente annunciare che erano pronte le copie dei disegni di Jezler,<sup>60</sup> eseguite dall'«architecte Franque», identificabile con l'avignonese François II Franque, accademico di seconda classe dal 1758.<sup>61</sup> Sinora non è stato possibile individuare questi disegni, con i quali va però messa in relazione, con buona probabilità, la bella tavola intitolata *Pont de Wettinguen, Construit sur la Limat à 2 lieues de Zurich dans le C[om]té de Baaden en Suisse par Jean Ulric Grubenmann Constructeur du Pont de Schaffousen*, oggi conservata nell'archivio dell'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées insieme alla documentazione relativa al progetto di Johann Christian Claus per il ponte di Derry.<sup>62</sup> Non firmato né datato, il foglio costituisce verosimilmente la fonte della stampa

57 Henri Lemonnier (dir.): Procès-Verbaux de l'Académie royale d'architecture 1671-1793 (Paris 1924) viii 103-104.

58 Stadtbibliothek Schaffhausen [d'ora innanzi SBS], Nachlass Christoph Jezler, Msc D 67 (=Scaph 144), Biographisches, Briefe von Jezler, Minutario delle lettere dal marzo 1771 al luglio 1772, lettera di Christoph Jezler al borgomastro di Sciaffusa Meyer, Parigi 8 settembre 1771, 39. Ma si vedano pure le lettere al *Seckelmeister* Peyer e al *Lieutenant* Fischer, 8 settembre 1771, *Ibid.*, 41, 44.

59 «L'Académie, étant assemblée, elle a fait remettre sous ses yeux les desseins des ponts de Vettingen et de Schaffouse, de la construction desquels elle s'est entretenue». H. Lemonnier (dir.): Procès-Verbaux [nota 57] viii 104.

60 *Ibid.*, 107. Sui rapporti tra Blondel e Jezler, e sulle ragioni dell'interesse dell'Académie Royale d'Architecture per i ponti di legno dei Grubenmann, sia lecito rinviare a N. Navone: La fortuna dell'opera [nota 21].

61 Su François II Franque (1710-1793) cfr. Béatrice Gaillard: Les Franque: une dynastie d'architectes avignonnais au XVIIIe siècle, thèse doctorale dirigée par Claude Mignot, Paris 4 (2011).

62 ENPC, ms. 2620, Carton H, Pont de Wettingen, N. 21, *Pont de Wettinguen, Construit sur la Limat à 2 lieues de Zurich dans le C.té de Baaden en Suisse par Jean Ulric Grubenmann Constructeur du Pont de Schaffousen*, Scala metrica in tese [12 tese pari a 163 mm], china e acquerello su carta vergata, 385 x 684 mm.

raccolta nel volume di Jean-Charles Krafft, *Plans, coupes et élévations de diverses productions de l'art de la charpente*, apparso a Parigi nel 1805.<sup>63</sup>

Potrebbero avere una relazione con i disegni presentati da Jezler all'Académie Royale d'Architecture anche due magnifiche tavole dell'architetto francese Pierre-Adrien Pâris, conservate tra le sue carte ora alla Bibliothèque municipale de Besançon e intitolate, nell'insieme, *Élévation et Coupes du Ponts de Schaffouse sur le Rhin, Construit en 1770 et 1771 par Jean Ulric Grubenmann Charpentier*.<sup>64</sup> Trascurati dalle ricerche dedicate ai ponti dei Grubenmann, i disegni di Pâris sono pressoché identici, nella raffigurazione del ponte di Sciaffusa, alla tavola che correda la dettagliata descrizione firmata da Christoph Jezler, inclusa nel 1776 nell'elegante edizione zurighese delle *Briefe aus der Schweiz* dell'Andreae e quindi pubblicata separatamente, due anni dopo, con il titolo *Beschreibung der hölzernen Brücke über den Rhein in Schafhausen*.<sup>65</sup>

Ammesso all'Académie Royale d'Architecture nel 1764 e allievo proprio di Blondel, Pierre-Adrien Pâris si trovava nella capitale francese quando i disegni dei ponti di Sciaffusa e Wettingen erano stati mostrati da Jezler all'Accademia.<sup>66</sup> L'ipotesi che le due tavole conservate a Besançon siano una delle copie commissionate da Jacques-François Blondel, si scontra però con il titolo vergato dall'autore, che colloca la costruzione del ponte tra il 1770 e il 1771. Come aveva correttamente ricordato lo stesso Blondel (evidentemente informato da Christoph Jezler) ai

63 Jean-Charles Krafft: *Plans, coupes et élévations de diverses productions de l'art de la charpente exécutés tant en France que dans les pays étrangers* (Paris 1805), tav. xxviii della seconda serie, *Plan Coupe et Elévation du Pont de Wittenghen en Suisse*.

64 Besançon, Bibliothèque municipale, Collection Pierre-Adrien Pâris, vol. 482, n. 107, *Élévation et Coupes du Ponts de Schaffouse sur le Rhin, Construit en 1770 et 1771 par Jean Ulric Grubenmann Charpentier*, china a penna e acquerello, 490 x 2710 mm (la tavola raffigura la sezione longitudinale della campata sinistra e il prospetto della campata destra, compendiati in una sola immagine, e tre sezioni trasversali); *Plan de la Pile et des Culées, Plan au niveau du Plancher, Plan du Comble*, china a penna e acquerello, 356 x 953 mm.

65 Opere citate, rispettivamente, alle note 11 e 5. Benché firmata dallo *Stadtbaumeister* di Sciaffusa Johann Conrad Vogler (che la delinea) e dal calcografo zurighese Johann Rudolf Holzhalb (che la incide), la tavola riprende verosimilmente quella che Jezler aveva dispiegato davanti agli occhi di Jacques-François Blondel.

66 Pâris partì per l'Italia nel mese di settembre del 1771, dopo che l'architetto Louis-François Trouard, suo mentore, ebbe postulato presso il marchese di Marigny affinché fosse accolto a Palazzo Mancini, allora sede romana dell'Académie de France. Cfr. Pierre Pinon: *La vie de Pierre-Adrien Pâris*, in: *Le cabinet de Pierre-Adrien Pâris. Architecte, dessinateur des menus-plaisirs* (Paris 2008) 13-29.

collegli riuniti il 22 luglio 1771, il ponte era stato portato a termine dai Grubenmann nel 1758; ed è pertanto difficile immaginare che Pâris avesse potuto commettere un simile errore qualora avesse ricevuto da Blondel l'incarico di copiarne i disegni.

Potremmo chiudere qui la digressione, se le date 1770 e 1771 (quali presunti estremi della costruzione del ponte di Sciaffusa) non riemergessero in modo del tutto inaspettato nella già menzionata lettera inviata il 22 ottobre 1772 da Jean-Rodolphe Perronet a Jean-Claude Pingeron, laddove il grande ingegnere paragona il progetto di Claus per il ponte di Derry al «pont de Schaffouse construit sur le Rhin en 1770 et 1771 par Jean Ulric Grubenman, charpentier du canton d'Appenzel». <sup>67</sup> Lapsus invero singolare, se consideriamo che nel 1761 Perronet, come abbiamo visto, era già a conoscenza, attraverso la conversazione tra Turgot e Trudaine, dell'esistenza del ponte sul Reno. Andrà inoltre rilevato come queste stesse date ricorrano nell'incisione di medesimo soggetto pubblicata nel 1805 da Jean-Charles Krafft, che la munì del titolo *Pont de Schaffouse, de 355 pieds 7 pouces de France d'ouverture entre les Culées, sur 15 pieds 6 pouces de largeur entre les fermes de Rive, construit sur le Rhin en 1770 et 1771 par Jean Ulric Grubemann Charpentier*. <sup>68</sup> circostanza che fa supporre una stretta relazione tra le parole di Perronet (1772), i disegni di Pâris (non datati) e la tavola pubblicata da Krafft (1805). E se qui non è possibile precisare tale relazione, andrà almeno rilevata la minuzia di dettagli che caratterizza le tavole pubblicate da Jezler e da Krafft, e i notevoli disegni di Pâris. Una minuzia che si manifesta in tutta la sua flagranza confrontando queste raffigurazioni con l'analoga tavola pubblicata da Cristoforo Dall'Acqua sulla scorta dei disegni di Michael Shanahan. <sup>69</sup> Sorrette da una ferrea istanza di razionalità, queste raffigurazioni contribuiscono a sottrarre il celebre ponte alla categoria estetica del sublime e al fascino del meraviglioso che operano nei modelli di ponti lignei di grande luce, cui abbiamo accennato poc'anzi, offrendo una preziosa testimonianza grafica della sua struttura, secondo un approccio non troppo dissimile da quello che sarà palesato dal grande

---

<sup>67</sup> Ibid.

<sup>68</sup> J. C. Krafft: Plans, coupes et élévations [nota 63] tav. XXVII e XXVII bis della prima parte. Krafft si attribuisce il disegno della tavola, mentre la sua incisione è opera di Van Maelle.

<sup>69</sup> Una copia della tavola incisa da Cristoforo Dall'Acqua su disegno di Michael Shanahan, eseguita tra il 1792 e il 1793 nell'atelier di John Soane, è pubblicata in A. Maggi, N. Navone (a cura di): John Soane e i ponti in legno [nota 8] 88, cat. n. 27.

architetto inglese John Soane, il cui fecondo interesse per i ponti dei Grubenmann è già stato indagato in un'altra occasione.<sup>70</sup>

Un singolare *Grand Tourist* come Frederick Hervey, architetti, ingegneri, matematici, abili carpentieri e «meccanici», senza dimenticare gli autori di numerosi *récits de voyage*: l'elenco delle personalità che contribuirono alla fortuna europea dei ponti costruiti dai Grubenmann e le specificità dei loro apporti sono ampi e variegati, e sono compendiate solo in parte dalle pagine precedenti. Di certo, questo singolare episodio merita ulteriori approfondimenti, al fine di ricostruire più compiutamente la variegata trama di relazioni, istanze e obiettivi che favorì la conoscenza di queste straordinarie opere.

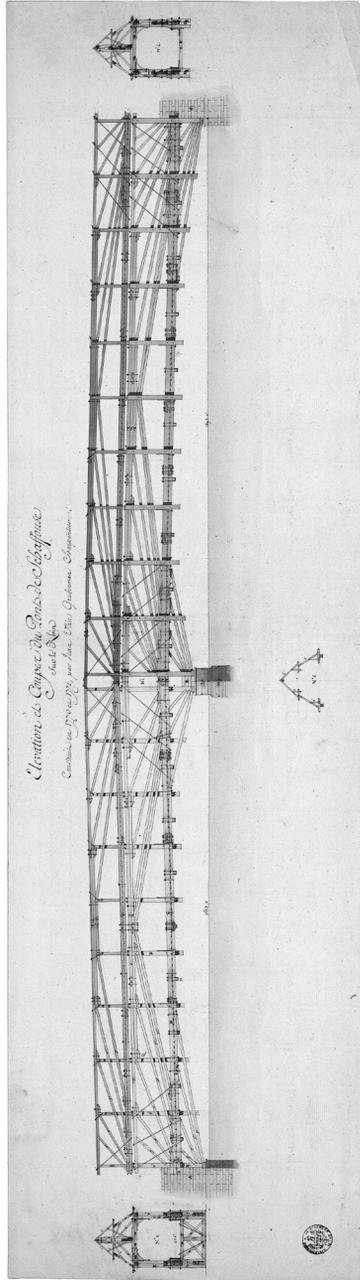
Quanto al primo movente di questa vicenda, vale a dire il sogno di Hervey di costruire sul Foyle un ponte «alla Grubenmann», non stupisce che rimanesse irrealizzato, tant'è che si dovette attendere sino al 1789 affinché un ingegnere di Boston, Lemuel Cox,<sup>71</sup> collegasse le due rive ricorrendo a un sistema costruttivo semplice, di rapida esecuzione e poco costoso.<sup>72</sup> Le turbinose iniziative promosse dal vescovo di Derry avevano però contribuito in larga misura ad accendere, in tutta Europa, l'interesse per l'opera dei Grubenmann. Un interesse che si sarebbe protratto sino ai primi decenni dell'Ottocento, caricandosi però di nuove connotazioni, ammantate d'una vaga nostalgia, giacché nel frattempo grandissima parte delle loro opere era stata distrutta durante la campagna militare del 1799, e tra queste i ponti di Reichenau, di Wettingen, di Sciaffusa. Quest'ultimo fu incendiato la sera del 13 aprile 1799, dopo essere stato farcito di fascine e paglia affinché bruciasse più rapidamente. Le fiamme avvamparono altissime illuminando a giorno la cittadina; poi, con un rumore sinistro, di fasciame di nave che si spezza, la struttura piombò sfrigolando nell'acqua e i detriti furono portati a valle dalla corrente del Reno, dispersi dalle sue cascate, inghiottiti nel gorgo della Storia.

---

70 A. Maggi, N. Navone (a cura di): John Soane e i ponti in legno [nota 8].

71 Walter Kendall Watkins: Lemuel Cox, bridge-builder and inventor, 1736-1806 (s.l. 1907).

72 Alistair Rowan: The Building of Ireland: North West Ulster (Harmondsworth 1979) 368.



Ill. 4 — Pierre Adrien Pâris, *Élévation et Coupes du Ponts de Schaffouse sur le Rhin, Construit en 1770 et 1771 par Jean Ulric Grubenmann Charpentier*, post 1771, china a penna e acquerello, 490 x 2710 mm. Besançon, Bibliothèque municipale, Collection Pierre-Adrien Pâris, vol. 482, n. 107.