Bersinger, Friedrich

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 19

PDF erstellt am: **19.03.2024**

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

für die momentane Impression und ein ahnendes Fühlen dem Unabänderlichen gegenüber; der Technik aber ist es Bedürfnis, nicht nur das künstlerisch Schöne auf sich wirken zu lassen, sondern den nähern und bestimmenden Ursachen nachzuspüren. Die Kunst kann die Technik nicht befruchten, wohl aber die Technik die Kunst! Nicht der Maler wird die fast seelisch wirkende Spannkraft einer Brücke dem Techniker bewusst vormalen können, sondern dieses Künstlerische ergibt sich aus dem Werk als solchem. Nicht der Maler malt das beste Flugzeug, die beste Maschine dem Techniker vor, sondern *die Technik wird es schaffen unbekümmert um Formen und Linien; denn diese sind lediglich eine logische Folge, aber gerade aus diesem Grunde künstlerisch, weil sie wahrhaftig und sinnvoll sind.* (*Wir* unterstreichen. Red.)

Das Dreigespann, mit dem die Technik der Vollendung entgegenstrebt, heisst: Gefühl, Logik und Tat! B. E.

† Friedrich Bersinger.

Montag, den 5. Oktober, ist alt Kantonsingenieur Friedrich Bersinger in St. Gallen nach langem Krankenlager an einer Herzlähmung verschieden.

Friedrich Bersinger wurde als Sohn von Franz Anton Bersinger, Kantonsrichter, am 7. April 1850 in Schönenwegen bei St. Gallen geboren. Nach Absolvierung der St. Gallischen Kantonsschule bezog er im Jahre 1869 das Eidgen. Polytechnikum in Zürich, das er 1873 als diplomierter Bauingenieur verliess.

In seiner Praxis wandte sich der junge Ingenieur, nach kurzer Tätigkeit bei der Nordostbahn, dem Bau von eisernen Brücken zu und arbeitete während mehreren Jahren bei der Eisenkonstruktionswerkstätte Gubser & Cie. in Wil. Hier hatte er Gelegenheit, eiserne Brücken sowohl zu entwerfen als auch auszuführen, Bauten, die damals durch ihre Grossartigkeit und Kühnheit Erstaunen hervorriefen und den Erstellern alle Ehre machten. Daneben war aber die Firma auch für das Ausland beschäftigt, und so kam es, dass der junge Bersinger im Auftrag der Eisenkonstruktionswerkstätte Gubser & Cie. längere Zeit in Ungarn zu tun hatte.



FRIEDRICH BERSINGER
INGENIEUR
7. April 1850 5. Okt. 1925

Von den Brücken in der Schweiz, an denen der junge Ingenieur hauptsächlich mitarbeitete, mögen erwähnt sein: die Aarebrücke bei Brugg, die eisernen Brücken der Bischofszellerbahn, die Thurbrücken bei Neunforn und Pfyn, die Bogenbrücke über die Murg bei Frauenfeld und die Martinstobelbrücke bei St. Gallen. Am meisten Freude hatte der Verstorbene später noch an der Aarebrücke bei Brugg und es schmerzte ihn tief, als anlässlich der Erstellung des zweiten Geleises der schöne Pauliträger beseitigt werden musste.

Im Jahre 1880 wurde F. Bersinger zum Kantonsingenieur des Kantons St. Gallen ernannt. Es ist daran zu erinnern, dass im Jahre 1877 das Bundesgesetz betreffend die Wasserbaupolizei im Hochgebirge und später, im Jahre 1889, das Gesetz über das Strassenwesen erlassen wurde, und dass auf Grund dieser Gesetze sowohl im Wasserbau als auch im Strassenbau eine grosse Tätigkeit im Kanton St. Gallen einsetzte. Eine grosse Zahl von Wildbachverbauungen, Bach- und Flusskorrektionen und eine Menge neuer Strassenanlagen sind während der Amtstätigkeit Bersingers erstellt worden. Von den Bauten, an denen er sich persönlich hervorragend betätigte, mögen genannt sein: die Strasse Weesen-Amden, die Wallenseestrasse, die Glattbrücke bei Flawil, die Thurbrücke bei Oberbüren, die Strassenbrücke Ragaz-Maienfeld mit Zufahrtstrasse, die Strasse Wittenbach-Bernhardszell mit Sitterbrücke, die Sitterbrücke im Erlenholz, die Hemberger-Strassenanlagen, die Rheinbrücken Haag-Bendern und Sevelen-Vaduz; daneben darf besonders auch noch der Wiederaufbau des abgebrannten Dorfes Rüthi erwähnt werden, bei dem sich F. Bersinger in hohem Masse betätigte; sodann die Berschnerbachverbauung bei Wallenstadt, die Trübbachverbauung in der Gemeinde Wartau, die Simmiverbauung bei Gams und die Thurkorrektion im Bezirk Wil.

Ueber die Schwierigkeiten in seiner Amtstätigkeit, die natürlich nicht ausblieben, half ihm sein guter Humor hinweg. Wie in der Jugend, so auch in spätern Jahren wusste er durch einen guten Spruch oder durch einen zur rechten Zeit angebrachten Scherz manch heikle Situation zu überwinden, und viele seiner Aussprüche lösten wie ein Zauberwort den Bann und öffneten einen neuen Weg zur Beilegung der Schwierigkeiten oder beruhigten die Gegner eines Projektes. Es ist klar, dass ohne hohes Verantwortlichkeitsgefühl und volle Hingabe an sein Amt diese Fülle der Arbeit nicht zur Zufriedenheit der Behörden und der Oeffentlichkeit hätte bewältigt werden können. Bersinger waltete denn auch mit einer geradezu ängstlichen Pflichttreue und Gewissenhaftigkeit seines Amtes und war in dieser Hinsicht seinen Mitarbeitern und Untergebenen ein Vorbild. Daneben hatte er aber auch das Wohl seiner Angestellten und Arbeiter und die Hebung ihres Standes im Auge, und wenn heute ein geschultes, von Pflichtbewusstsein durchdrungenes Personal der Strassenverwaltung des Kantons St. Gallen zur Verfügung steht, so ist dies hauptsächlich den Bemühungen Bersingers zuzuschreiben.

Am 1. Juli 1921 trat Friedrich Bersinger von seiner Stelle als Kantons-Ingenieur in den Ruhestand zurück. Er war müde geworden in fast 41-jähriger Amtstätigkeit. Aber auch noch während seines Ruhestandes stellte er seine Kenntnisse und Erfahrungen in den Dienst des Kantons, und mit grossem Interesse verfolgte er die weitere Entwicklung der technischen Werke. Noch vier Jahre lang war ihm ein friedlicher Lebensabend beschieden; allmählich aber zwangen ihn Krankheit und Altersschwäche während kurzer oder längerer Zeit das Bett zu hüten. Er wurde sichtlich schwächer, und entschlief am 5. Oktober 1925 in Schönenwegen, seinem Geburtsort. Er ruhe in Frieden! Sein Andenken aber wird fortleben in seinen Werken, und alle, die ihn gekannt haben, werden ihn in treuer Erinnerung behalten. A. A.

Miscellanea.

Auslegerbrücke über die Meerenge von Carquinez bei San Francisco. Ein beachtenswertes Brückenbauwerk ist zur Zeit bei San Francisco im Bau begriffen. Die Brücke führt über die Carquinez-Strasse und verbindet die Bucht von San Francisco mit dem nordwestlichen und mittlern Teil des Staates Californien. Nach „Eng. News Record" vom 24. September besitzt die Brücke eine Länge von 1 km, wozu noch auf der einen Brückenseite ein Zufahrtsviadukt von 430 m tritt. Die Hauptüberbauten sind eiserne Fachwerk-Gelenkträger, bestehend aus zwei Ankerarmen von 152 m Spannweite, zwei Ueberbauten der Mittelöffnungen von je 336 m Spannweite, die die eingehängten Träger aufnehmen, und einem Mittelstück von 46 m Spannweite über dem als Turmpfeiler ausgebildeten Mittelpfeiler. Für die Brücke waren vergleichende Entwürfe bei Ausbildung als Hängebrücke und als Gelenkträger ausgearbeitet worden, wobei dem letzten System der Vorzug gegeben wurde. Bei gleicher Steifigkeit hätte eine Hängebrücke rund 2 Mill. Dollars mehr gekostet als der vorgeschlagene Gelenkträger. Da an der Brückenstelle mit sehr heftigen Sturmwinden gerechnet werden muss, wurde grosser Wert auf ein in der Querrichtung möglichst steifes Tragwerk gelegt. Auch die schnellere und einfachere Montage war ein weiterer Grund zur Bevorzugung des Gerberträgers. Der Hauptträgerabstand beträgt 12,8 m, rund $^1/_{26}$ der grössten Spannweite, die Trägerhöhe über den Pfeilern 53,5 m. Zwischen den Hauptträgern sind die rund 10 m breite Fahrbahn und zwei je 1,3 m breite Gehwege angeordnet.

Als Baustoffe gelangen für die Hauptträger der Brücke zur Verwendung: 10900 t Kohlenstoffstahl, 3020 t Silicium-Stahl, 1405 t warm nachbehandelter Kohlenstoffstahl für Augenstäbe und 65 t Gusseisen. Die Kosten des Bauwerkes sind auf 5,5 Mill. Dollars veranschlagt. Jy.