Bringolf, Hermann

Objekttyp: **Obituary**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 25

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

Nr. 23): hier wäre vielleicht das Gewünschte gefunden, eine Aufgabe, die Ingenieure *und* Architekten angeht und sie zu gemeinsamer Arbeit verbindet. Schon darin dürfte eine Gewähr für ein befriedigendes Ergebnis liegen, umsomehr, als diese Brücke, im Gegensatz zum Rheinsteg Eglisau (vergl. „S. B. Z." vom 23. Dez. 1916), wirklich ausgeführt werden muss. Man darf hoffen, dass es auch Mellingen und die Aargauer Heimatschutzfreunde nur begrüssen würden, die Angelegenheit so eingehendem Studium übergeben zu können.

Es ist ein nachgerade unerträglicher Zustand, dass der „Heimatschutz" das Gewicht seines populären Ansehens immer wieder für Vorschläge einsetzt, die jedem Gefühl für ehrliche und lebendige Gestaltung schlechthin ins Gesicht schlagen. Seit Jahrzehnten bemühen sich Technische Hochschulen, Gewerbeschulen und Werkbünde, an ihrer Seite auch die „S. B. Z.", in zäher, mühsamer Arbeit weitere Kreise zur Klarheit und Aufrichtigkeit im handwerklichen und baukünstlerischen Schaffen zu erziehen, um damit die wichtigsten Grundlagen für eine geschmackliche Gesundung der vielfach noch in Banalität und Kitsch versunkenen Industrie und Architektur zu legen, und dann kommt der „Heimatschutz", um auf Grund einer Laien-Sentimentalität, die am historischen Aeussern klebt, mit rührseligen Aufrufen allen diesen Bestrebungen in den Rücken zu schiessen. Das ist schlimmer, als wenn ein Verein „Heimatschutz" gar nicht existieren würde: dann wüsste man doch, woran man ist; so aber sehen weite Kreise im „Heimatschutz" eine Art Autorität in aesthetischen Fragen, und die Provinzpresse pflegt alle seine Vernehmlassungen ehrfurchtsvoll abzudrucken. Es muss aber einmal mit aller Deutlichkeit gesagt werden, dass die Juristen und Schullehrer, die im „Heimatschutz" den Ton angeben, durch ihren guten Willen und ihre Vaterlandsliebe allein eben doch noch lange nicht dazu legitimiert sind, über architektonische und überhaupt aesthetische Fragen mitzureden, geschweige denn autoritär zu urteilen. Wie alle Laien haften sie am Détail, am begrifflich Fassbaren, weil ihnen aesthetische Erziehung und Schulung des Auges, das Ganze zu sehen, abzugehen pflegt. Für die Erziehung des öffentlichen Gewissens vollends katastrophal ist dann die Unbelehrbarkeit und obstinate Rechthaberei, mit der man sich jeweils weigert, gemachte Fehler einzugestehen; vielleicht im Gefühl der eigenen Inkompetenz versteift man sich darauf, den Schein und das Vereinsprestige zu wahren. Mit Rücksicht auf den populären Nimbus wagt man nicht einmal den absurdesten Vorschlägen, wie z. B. dieser Mellinger-Brückenkarikatur seine Zustimmung zu versagen, und damit erweist man der Sache, der man dienen will, den denkbar schlechtesten Dienst.

Wenn es sich nur um einzelne Entgleisungen handeln würde, könnte und würde man sie auf sich beruhen lassen, es geht aber um ein *System* von nicht unwesentlicher kultureller Bedeutung, und wir wissen aus Heimatschutzkreisen nicht nur des Aargau selbst, sondern auch aus Bern, St. Gallen, Luzern und Zürich, dass diese unsere Bedenken geteilt werden: es ist höchste Zeit, dass der „Heimatschutz" eine gründliche Revision seines Kurses vornimmt, denn in seiner jetzigen Form droht er nachgerade zur kulturellen Gefahr auszuwachsen.

Peter Meyer.

† Hermann Bringolf.

Wie früher schon gemeldet wurde, ist in der Nacht auf den 2. November dieses Jahres der ehemalige Kantonsingenieur von Basel-Stadt, Hermann Bringolf, gestorben. Er war unseres Wissens der älteste noch lebende Vertreter der Kantonsingenieure, weit über seine Kantonsgrenzen hinaus geschätzt, geehrt und bekannt, sodass wir seinen zahlreichen Freunden, Kollegen und Bekannten einen kurzen Lebenslauf nicht vorenthalten möchten. Seine vielen Verdienste auf dem Gebiete der städtebaulichen Ingenieurwissenschaft verlangen eine nähere Erörterung in dieser Fachzeitschrift. Ueber den Lebensgang ist folgendes zu berichten:



HERMANN BRINGOLF
INGENIEUR
ALT KANTONSINGENIEUR VON BASEL-STADT
2. Februar 1850 1. November 1925

Hermann Bringolf wurde geboren am 2. Februar des Jahres 1850 in Unterhallau, woselbst sein Geschlecht seit Jahrhunderten ansässig ist. Sein Vater war Strassenmeister des Kantons; oft erzählte der Verewigte mit Freuden aus seiner Jugendzeit, da er seinen Vater auf seinen Gängen begleiten durfte und damals schon der Sinn für das Technische in ihm erwachte. Gern verweilte er bei diesen Jugenderinnerungen und meinte dann, dass er jedenfalls bei seinem Vater das exakte Messen gelernt habe. Als er die Dorfschule durchlaufen hatte, kam er nach Schaffhausen in die Kantonsschule. Er wohnte, wie alle Auswärtigen, im Konvikt, war deshalb etwas strenger gehalten als die andern Kameraden, befand sich aber daselbst sehr wohl. Er war ein begabter Schüler und erwarb sich im Jahre 1867 das Zeugnis der Reife. Mit diesem bezog der erst $17^1/_2$-jährige Student das Polytechnikum in Zürich und studierte dort an der Ingenieurschule bis zum Jahre 1871, in welchem Jahr er die Studien als Bauingenieur abschloss.

Es war damals jedem tüchtigen Absolventen der Technischen Hochschule ohne weiteres die Möglichkeit geboten, an irgend einer der im Bau begriffenen schweizerischen Bahnen Unterkunft zu finden. So kam es, dass der junge Bringolf bei den Jurabahnen Betätigung fand, bei den Vorarbeiten und dem Bau der Linie Biel-Chaux-de-Fonds. Im Jahre 1874 wurde er sodann Bauführer für das erste Baulos der linksufrigen Zürichseebahn. Im selben Jahr kam er nach Basel als Ingenieur der Süddeutschen Immobiliengesellschaft, die die Anlage des Gundeldingerquartiers übernommen hatte. Im folgenden Jahr begann seine Anstellung beim Basler Baudepartement, wo er mit den Projektierungsarbeiten für die städtische Kanalisation betraut wurde. Leider ist diese damals durch Volksabstimmung zurückgestellt worden; Bringolf bearbeitete deshalb in der Folge Projekte für verschiedene Strassenanlagen, namentlich aber die Vorstudien für die Rheinbrückenbauten. Vom Jahre 1867 an leitete er, zuerst als Bauführer und später als Adjunkt des Kantonsingenieurs, den Bau sowohl der Wettsteinbrücke, wie der Johanniterbrücke. Als sein vorgesetzter Kantonsingenieur starb, wurde er im Jahre 1883 definitiv an seine Stelle gewählt.

Die Tätigkeit, die H. Bringolf nun beinahe ein halbes Jahrhundert als Kantonsingenieur entfaltete, ist eine ausserordentlich mannigfaltige und verdienstvolle. Trotz der grossen Verantwortlichkeit und der Mühseligkeit dieses Amtes gelang es dem Verstorbenen, allen Anforderungen, zur grössten Zufriedenheit der Behörden wie der Oeffentlichkeit, zu genügen. Der Verstorbene hat ein ausserordentliches Mass von Arbeit geleistet. Wenn man bedenkt, dass in der Zeitspanne seiner amtlichen Tätigkeit sich die Stadt verdoppelt hat, verdoppelt an Einwohnerzahl und vervielfacht in den Bedürfnissen der wachsenden Hygiene, so ist sein Arbeitserfolg erstaunlich. Die rasche Entwicklung unserer Stadt zur Grosstadt erforderte weitschichtige Bebauungspläne. Die Kanalisation des Stadtgebiets wurde für die Einwohner ein Bedürfnis. Die bestehenden Anstalten, Bahn-

höfe u. dergl., riefen nach Aenderungen, Umbauten und Verlegungen. Der Eisenbahnviadukt der Elsass-Lothringerbahn über den Birsig wurde in eine wichtige Strassenbrücke umgewandelt. Die mittlere Rheinbrücke, die seit der Zeit ihrer Gründung durch Bischof Heinrich von Thun, im Jahre 1225, jahrhundertelang dem Verkehr diente und eine kulturgeschichtliche Vergangenheit aufweist, wie wenig technische Baudenkmäler in der Schweiz, wurde baufällig, zu schmal und konnte dem Verkehr nicht mehr genügen. Trotz aller Pietät und Ehrfurcht, die der Basler der Vergangenheit dieses Bauwerkes nachempfand, konnte, mit Rücksicht auf die stets zunehmende Beanspruchung, ein Neubau nicht weiter hinausgeschoben werden. Bringolf leitete deshalb auch den Bau dieser Brücke, die im Jahre 1905 dem Verkehr übergeben wurde. Nicht zu vergessen ist seine Tätigkeit bei der Umwandlung des Pferde-Omnibusverkehrs zwischen den beiden Bahnhöfen in eine elektrische Strassenbahn. Er sass von Anfang bis zu seinem Tode in deren Kommission, die alle einschlägigen Fragen zu beraten und zu begutachten hatte. Nebenbei hatte er von Amtswegen die vielen Arbeiten zur Anpassung der Strassen an diesen neuzeitlichen Verkehr mit den stets zunehmenden Geleisen zu bewältigen.

Bei Beginn dieses Jahrhunderts setzten die ersten Versuche der Rheinschiffahrt nach Basel ein. Bringolf erlebte alle die Misserfolge, die die Pionierarbeit unseres hochgeschätzten Ingenieur R. Gelpke anfänglich durchmachte, mit. Trotzdem blieb er ein treuer Mitarbeiter und Förderer der Bestrebungen. Er sah darum auch mit Genugtuung die spätern Erfolge, die das wagemutige und unverdrossene Weiterarbeiten des Schöpfers der Rheinschiffahrt brachte. Zeitlebens ist er ein Anhänger des Rheinschiffahrts-Gedankens geblieben, nachdem es ihm vergönnt war, die Hafen- und Umschlag-Einrichtungen zu bauen und deren Entwicklung zu fördern.

Während und nach dem Krieg liessen die amtlichen Beanspruchungen aus naheliegenden Gründen etwas nach, sodass der im Dienst ergraute Mann allmählich mehr Ruhe bekam. Er verfolgte jedoch immer mit grossem Verständnis und Interesse alle Neuerungen im Ingenieurwesen, die sein Fach beschlugen. Im August des Jahres 1922 trat er endgültig in den Ruhestand, begleitet von den Wünschen und Hoffnungen seiner Freunde und Bekannten, dass es ihm noch vergönnt sein möge, recht viele Jahre in der Zurückgezogenheit verleben zu dürfen. Es sollte ihm dies nicht beschieden sein. Schon nach drei Jahren, d. h. im letzten Spätherbst, zeigten sich Altersgebrechen; er erlitt einen leichten Schlaganfall, und nach zehntägigem Krankenlager entschlief Bringolf am 1. November gegen Mitternacht. Er ward also geboren an Lichtmess und starb zu Allerheiligen.

Als Mensch war Bringolf ein abgerundeter, aufrechter und ganzer Charakter. Ein treuer Sohn des Klettgaues barg er in sich die Herbheit des dort wachsenden Weines, aber auch die Klarheit seines innern Gehaltes. Er war eine karge, stille Natur, die bescheiden sich zurückhielt und nicht viel Wesens von sich machte. Was er als richtig anerkannt, vertrat er unerschrocken, und unbekümmert um jegliche Kritik, die ihn anfocht. Seinen Untergebenen war er durch seine eigene Gewissenhaftigkeit und Pflichttreue ein gerechter und vorbildlicher Vorgesetzter, wenn schon er manchmal nicht alles mit Handschuhen anfasste. Seinen Freunden war er stets treu, zuverlässig und liebenswürdig zugetan; er war von diesen hochgeschätzt. Seiner zweiten Heimat hat der Verblichene grosse Dienste geleistet. Mit Anerkennung und Dank wird man deshalb seines Wirkens gedenken. Er ruhe in Frieden! M.

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft.

Dem Bericht des Amtes über seine Geschäftsführung im Jahre 1924 entnehmen wir übungsgemäss die folgenden Angaben:

Wasserkräfte.

Im Berichtjahre wurden folgende grössere Anlagen in Betrieb gesetzt oder erweitert: Kraftwerk am *Lungernsee*, am 3. Januar 1924, Erweiterung durch eine neue Maschinengruppe von 12000 PS (gegenwärtige Leistung des Werkes 20000 PS); Kraftwerk *Amsteg*, am 23. Oktober 1924, Erweiterung durch eine Maschinengruppe von 13600 PS für Bahnbetrieb; Kraftwerk *Wäggital*, am 15. Dezember 1924, Inbetriebnahme von zwei Gruppen von 15000 PS in der Zentrale Siebnen und einer ersten Gruppe von 20000 PS in der Zentrale Rempen. Beim Kraftwerk Barberine, das bereits Ende 1923 mit einer Leistung von 46800 PS dem Betrieb übergeben war, blieb im wesentlichen im Laufe des Jahres 1925 noch die Krone der Staumauer auszuführen; im übrigen können hier die Bauarbeiten als abgeschlossen betrachtet werden.

Im Bau begriffen waren am Ende des Berichtjahres die Kraftanlagen Chancy-Pougny, Illsee-Turtmann, Davos-Klosters, Vernayaz und Tremorgio.

Der gegenwärtige Ausbau unserer Wasserkräfte ist aus folgender Zusammenstellung ersichtlich:

Ende 1923 installierte Leistung (inkl. kleinere Anlagen) annähernd	1 600 000 PS
Im Laufe des Jahres 1924 in Betrieb gesetzt rund .	80 000 „
Ende 1924 im Bau befindlich (in den Kraftwerken Wäggital noch zu installierende Leistung von 90 000 PS inbegriffen) rund	320 000 „
Ende 1924 installierte und im Bau begriffene Leistung (Vollausbau d. Kraftwerke Wäggital auf 140000 PS inbegriffen) annähernd	2 000 000 PS

In Bezug auf die Ausnützung der Wasserkräfte an Grenzgewässern ist folgendes zu erwähnen:

Rhein-Kraftwerke Augst-Wyhlen, Laufenburg und Eglisau. Die Konzessionäre der Kraftwerke Augst-Wyhlen und Laufenburg hatten in ihren Vernehmlassungen zu den Entwürfen der endgültigen Nachtragkonzessionen vom Jahre 1923 einige wesentliche Abänderungen gewünscht. Die badisch-schweizerische Kommission für den Ausbau des Rheins zwischen Basel und Bodensee musste sich demgemäss in ihrer Sitzung vom 20. bis 22. Mai in Schaffhausen erneut mit diesen Konzessionen befassen. — Die Nordostschweizerischen Kraftwerke reichten im Sommer des Berichtjahres eine ergänzende Vorlage zu ihrem Gesuch vom März 1923 betreffend Stauerhöhung im Kraftwerk Eglisau um 1,0 m ein. Da die anlässlich des Auflageverfahrens erhobenen Einsprachen noch nicht vollständig erledigt werden konnten, suchten die Konzessionäre um provisorische Bewilligung einer Stauerhöhung von einem halben Meter nach, was bewilligt wurde. Die Frage der definitiven Regelung des Höherstaues wird weiter verfolgt.

Projektierte Rheinkraftwerke. Die Konzessionsbewerber für die neu zu konzessionierenden Kraftwerke Schwörstadt, Dogern und Rekingen hatten in ihren Vernehmlassungen zu den Verleihungs-Entwürfen vom Sommer 1923 wesentliche Erleichterungen, namentlich in den wirtschaftlichen Bestimmungen, gewünscht. Im Interesse des Zustandekommens der neuen Rheinkraftwerke hat die badisch-schweizerische Kommission in ihrer Mai-Sitzung die Entwürfe im Sinne solcher Erleichterungen abgeändert. Die Bewerber für Dogern erklärten sich darauf für Annahme der Konzession; diejenigen für Schwörstadt und Rekingen machten neuerdings Abänderungswünsche geltend. Es ist immerhin anzunehmen, dass die Verhandlungen, die sich infolge der ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse zum Teil sehr schwierig gestalteten, nunmehr abgeschlossen werden können.

Die allgemeinen Projektierungsarbeiten für den vollständigen Ausbau der Rheinstrecke Basel-Bodense (Kraftnützung und Schiffahrt) nahmen unter Mitwirkung des Amtes für Wasserwirtschaft ihren Fortgang. Im Herbst des Berichtjahres hatte der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee, dem die Bearbeitung der Strecke Eglisau-Schaffhausen übertragen worden war, den ersten Teil seines Programms, d. h. die Projektierung dreier in Frage kommender Varianten beendigt. Infolge der vielen einander entgegenstehenden Interessen wird die endgültige Abklärung, d. h. die Auswahl der besten Variante durch die zuständigen Behörden, noch längere Zeit erfordern. Das Amt wird auch bei dieser Abklärung mitzuwirken haben.

Kraftwerk Chancy-Pougny. Nachdem im Herbst des Berichtjahres die Bauarbeiten beendigt waren, wurde im Dezember gemäss aufgestelltem Programm mit dem Einstau der auszunützenden Rhonestrecke begonnen. Die Betriebsaufnahme fällt in das Jahr 1925.

Wasserkräfte des Doubs. Im Berichtjahre hat die schweizer. Delegation der internationalen Doubskommission zwei Sitzungen abgehalten, die auf Grund vorangegangener Verhandlungen insbesondere mit dem Kanton Bern, der Beratung der heutigen Lage der Frage der Nutzbarmachung der Wasserkräfte des Doubs dienten. Der Bundesrat hat sich, in Uebereinstimmung mit den interessierten Kantonen und der schweizerischen Delegation, im Laufe des Jahres veranlasst gesehen, in einer an Frankreich gerichteten Note des politischen Departements den schweizerischen Standpunkt erneut zur Geltung zu bringen.