

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 59/60 (1912)
Heft: 25

Artikel: Die Kirche St. Johann in Davos: umgebaut durch Schäfer & Risch, Architekten B.S.A. in Chur
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-30100>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

kurz angesetzte Baufrist bedingten eine Verlängerung des Vollendungstermins, der bis zum 15. August erstreckt wurde. Aber auch dieser Termin konnte von der Baufirma wegen der Unbeständigkeit der Witterung nicht eingehalten werden. Die Inbetriebnahme der Bahn erfolgte sodann am 25. August, ohne dass die gesamte Sportplatzanlage nach Vertrag zur Uebergabe bereit war; hierfür mussten noch weitere drei Wochen in Anspruch genommen werden.

Im grossen und ganzen wurden die Bauarbeiten von der Baufirma rationell betrieben. Für Ableitung der Tag- und Schmutzwasser war die Erstellung eines 1 bis 4 m tiefen und 240 m langen Abzugskanals notwendig. An diesen Kanal wurde eine Querleitung in der ganzen Längsrichtung der Bahn angeschlossen, die, zum Teil als Drainageleitung gebaut, die Tagwasser des Innenraumes und der beidseitigen Strassenanlagen, sowie die Schmutzwasser aus den Kabinen aufzunehmen hat. Im weitem mussten die Abwasser der Haupttribüne, sowie oberhalb fliessende, bestehende Abwasser abgeleitet werden und die tiefliegende Unterführung zum Innenraum entwässert werden.

Am 29. März konnte mit der Abgrabung des Einschnittes und der Erstellung der Auffüllung begonnen werden. Eine annähernde Berechnung hatte eine Materialbewegung von rund 7000 m³ ergeben. Zuzugewandte nachträglicher Hebung der allgemeinen Nivellette um 20 cm, wegen der Entwässerung der Unterführung, sowie infolge des schlechten Ausfüllmaterials und Senkung des Untergrundes unter der Auffüllung, obschon in dieser Voraussicht keine Materialauflockerung in Berechnung gezogen wurde, trat ein Materialmangel von rund 1500 m³ ein, und es mussten deshalb aus einer nahen Materialgrube rund 1200 m³ zugeführt, ausserdem die Auffüllung des Stehplatzes gekürzt werden.

Die Einschaltung der Binderkonstruktionen und der Fahrbahnplatte (Abbildungen 13 bis 15) erforderte eine Unmasse von Schalholz und stellte an die ausführenden Organe ganz bedeutende Anforderungen in bezug auf Geschicklichkeit und praktische Erfahrung, und es darf an dieser Stelle die Tüchtigkeit der beiden Bauführer Fehr und Hoffmann der Firma Sander & Cie. lobend erwähnt werden. Besonders das Betonieren der Fahrbahnplatten in den steilen Kurven war mit grossen Schwierigkeiten verbunden und konnte nur unter Zuhilfenahme einer obren Schalung ausgeführt werden. Ausserdem war im Interesse der Solidität der Anlage die gleichzeitige Ausführung der ganzen Fahrbahnplatte zwischen je zwei Dilatationsfugen samt den zugehörigen Bindern bedingt, was, wie die nachherige Ausschaltung deutlich gezeigt hat, sehr gut gelang. So wurde zum Beispiel am 10. Mai eine Fläche von 333 m² der Fahrbahnplatte in 10 Stunden betoniert, und die Leistung steigerte sich dermassen, dass die letzten Flächen von rund 500 m² mit rund 53 m³ Beton, einschliesslich der zugehörigen Binder, in 12 bis 15 Stunden tadellos betoniert wurden. Aber auch die Absteckung der Fahrbahn, die durch Herrn Baumann, den Techniker des Gemeindeingenieur-Bureau erfolgte, erforderte peinliche Genauigkeit und Gewissenhaftigkeit; mussten doch erst sämtliche Koten des untern und obren Fahrbahnrandes für jeden einzelnen Binder der neuen Bindereinteilung (siehe Abbildung 3, S. 305) umgerechnet und auf dem Felde für jeden einzelnen Binder abgesteckt und kontrolliert werden.

Belastungsprobe. Zum Schlusse sei noch erwähnt, dass eine vier Wochen alte Binderkonsole für die Kurventribüne zwischen zwei Feldern mit 600 kg/m² belastet wurde. Durch einen Messapparat wurde eine Senkung von 0,8 mm festgestellt, die sich nach der Entlastung wieder vollständig aufhob.

Baukosten. Die seinerzeit aufgestellten mutmasslichen Baukosten sind bedeutend überschritten worden; dies lässt sich zum grössten Teil durch Mehrarbeiten, solidere Bauausführung, komplette Instandstellung der Umgebungsarbeiten und sorgfältige Installation sämtlicher Räume und fahrttechnischer Einrichtungen begründen.

Zusammenstellung der Baukosten.

Vorarbeiten	Fr.	2 255,30
Landerwerb (zu 2,20 Fr./m ²)	"	58 026,20
Erdb- und Planarbeiten	"	23 500,00
Kanalisation	"	15 075,20
Strassen, Plätze und Wege	"	11 600,00
Eigentliche Radrennbahn in Eisenbeton	"	77 353,10
Radfahrererkabinen	"	7 872,65
Haupttribüne mit Bestuhlung	"	36 661,45
Bestuhlung d. Kurventribünen, Inventar	"	9 545,45
Kassahäuschen und Einfriedigung	"	10 217,45
Vermessung und Bauleitung	"	2 376,00
Verschiedenes, Bauzinsen	"	7 728,65
Total		Fr. 262 211,45

Die Sportplatzanlage ist Sonntag den 25. August 1912 eröffnet worden. Sechs Renntage, bei vom Glück begünstigten Wetter, sind vorüber und damit die Saison 1912 geschlossen. Die Rennbahn hat sich bautechnisch, fahrttechnisch und betriebstechnisch bewährt. Von Fachleuten und Sportfreunden wird ihr das Zeugnis einer erstklassigen Bahnanlage ausgestellt. Möge ein guter Stern über dem Betrieb der Sportplatzanlage walten, damit auch diejenigen, die grosse finanzielle und geistige Opfer nicht gescheut haben, die wohlverdiente Anerkennung finden.

Die Kirche St. Johann in Davos.

umgebaut durch Schäfer & Risch, Architekten B. S. A. in Chur.
(Mit Tafeln 76 bis 79.)

Unsere Leser erinnern sich des Wettbewerbs, der im Jahre 1907 zur Vergrösserung der Kirche St. Johann in Davos veranstaltet worden war und bei dem die Churer Architekten Schäfer & Risch den I. Preis errungen haben. Sie werden beim Vergleich der damaligen Darstellung des Wettbewerbs-Entwurfs „San Gian Battista“¹⁾ mit dem inzwischen glücklich beendeten Umbau erkennen,

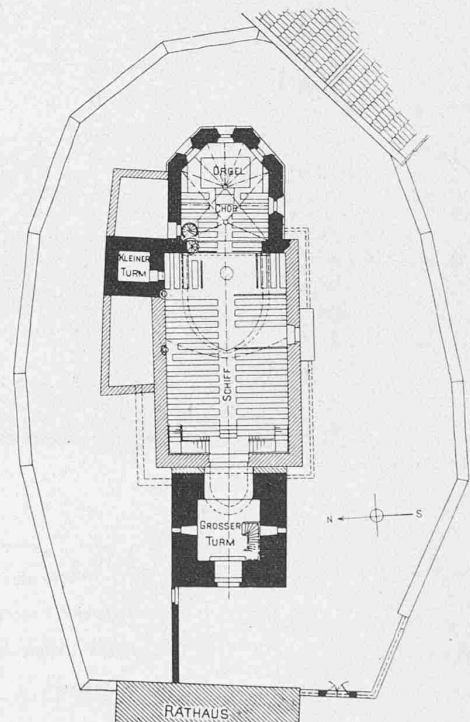
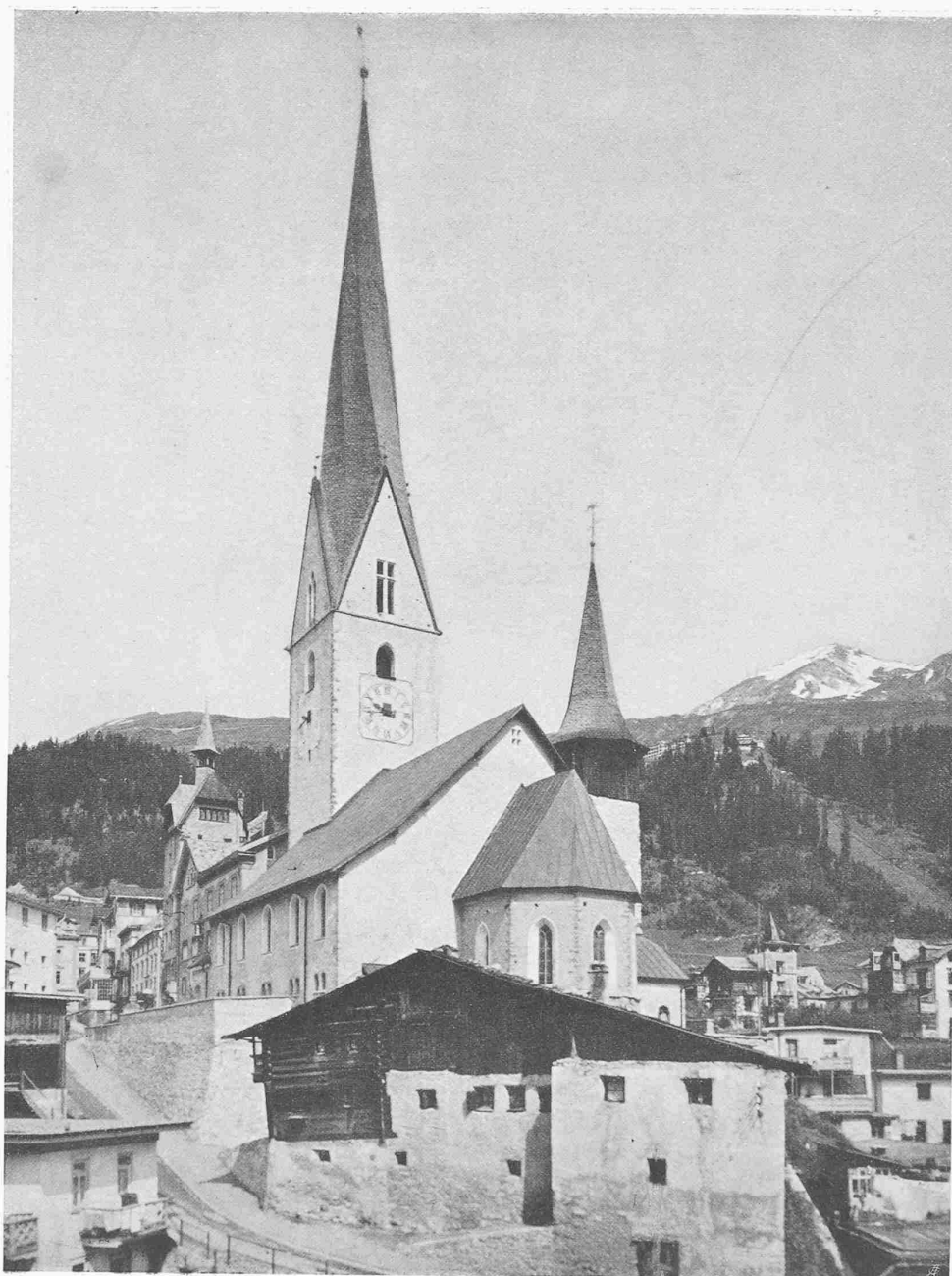


Abb. 1. Grundriss der Kirche vor dem Umbau. — 1 : 500.

dass jener Entwurf fast unverändert zur Ausführung gebracht werden konnte, was, wie beim Neubau der Kantonalbank in Chur²⁾ durch die gleichen Architekten, Zeugnis ablegt von einem gründlichen Studium ihrer betr. Wettbewerbs-Entwürfe.

¹⁾ Bd. IL, S. 155. ²⁾ Wettbewerbs-Entwurf Bd. LIV, S. 329, Ausführung S. 8 laufenden Bandes.



DIE KIRCHE ST. JOHANN IN DAVOS

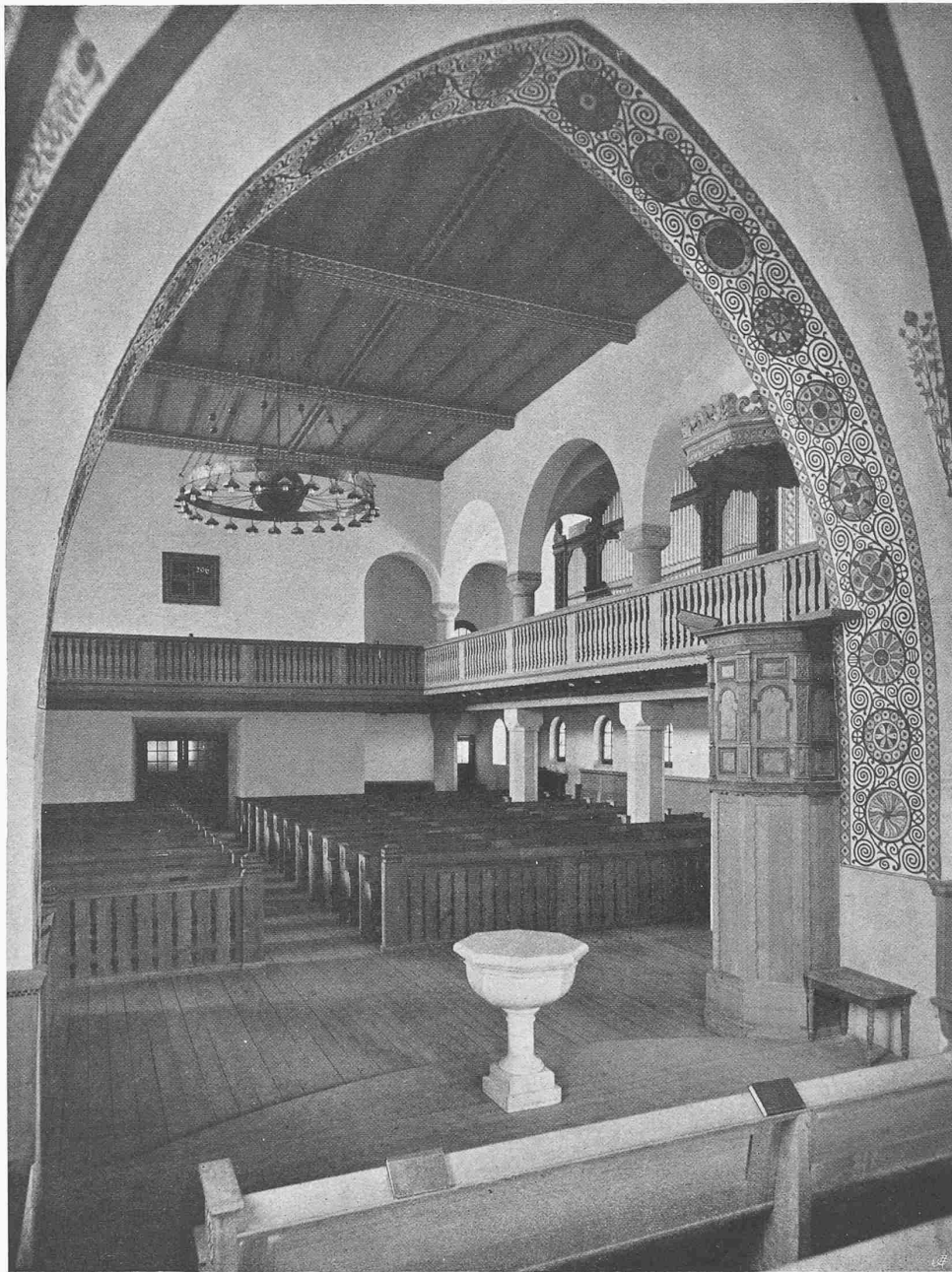
Umgebaut durch SCHÄFER & RISCH, Arch. B. S. A., Chur

Ansicht von Südost



DIE KIRCHE ST. JOHANN IN DAVOS

Blick von der Empore auf Kanzel und Chor



UMGEBAUT DURCH DIE ARCHITEKTEN B. S. A. SCHÄFER & RISCH

Blick aus dem Chor gegen den Haupteingang



DIE KIRCHE ST. JOHANN IN DAVOS

Umgebaut durch SCHÄFER & RISCH, Arch. B. S. A., Chur

Ansicht von Norden

Es handelte sich hier um den Umbau eines alten Kirchleins, dessen Grundriss in unserer Abb. 1 dargestellt ist. Sein ältester Teil, das Schiff und der kleine Turm in der nordöstlichen Ecke, stammen aus dem Anfang des XIV. Jahrhunderts, das Chor und der grosse Turm sind spätere Anbauten. Die Aufgabe des Wettbewerbs erhielt ihren besonderen Reiz durch die Notwendigkeit, das charakteristische Dorfbild, dessen Wahrzeichen die alte Kirche war, möglichst wenig zu verändern. Dies gelang den Architekten vorzüglich, indem sie zwischen die beiden Türme und das Chor ein neues, verbreitertes Schiff setzten, wie es der Grundriss (Abb. 2) auf Seite 337 zeigt. Beibehalten sind demnach die im alten Grundriss (Abb. 1) schwarz angelegten Bauteile.

Bei der Bauausführung erwies sich der grosse Turm als so wenig tief fundiert, dass der Boden des Kirchenschiffs nicht, wie beabsichtigt, tiefer gelegt werden konnte. Um die erforderliche Höhe des Innenraumes dennoch zu erhalten, ohne die Dachfirst noch höher zu legen, musste man zu einer etwas geringeren Dachneigung sich entschliessen. Die Firsthöhe über Fussboden, die im Entwurf mit etwa 19,5 m vorgesehen war, beträgt nach der Ausführung rund 18 m, bei unveränderter Breite (Schnitt Abb. 4). Bei der alten Kirche lief die First des Chores in gleicher Höhe über das Schiff bis an den grossen Turm; durch die Vergrößerung der Masse des Schiffs nach Breite und Höhe sind die Gesamtverhältnisse der Kirche wesentlich verbessert worden. Chor und kleiner Turm, Schiff und grosser Turm stehen jetzt in angenehmen Verhältnissen zu einander, wie die Tafeln 76 und 79 zeigen. Zweckmässige Verbesserungen in dieser Hinsicht liegen auch darin, dass das Schiff den grossen Turm seitlich umfasst (Abb. 2 und 3) und dass durch einen niedrigeren Zwischenbau mit wind-

farbige Ornamente belebt wird. Kanzel und Schalldeckel in feiner Renaissance-Schnitzerei sind aus der alten Kirche beibehalten worden; der Untersatz der Kanzel ist neu. Die Säulen, die Empore und Decke tragen, sind aus Granit, die weissen Kreuzgewölbe über den Emporen Rabitz. Das Material des grossen Leuchters ist Schmiedeeisen, in den Ketten leuchten rote Holzkugeln.

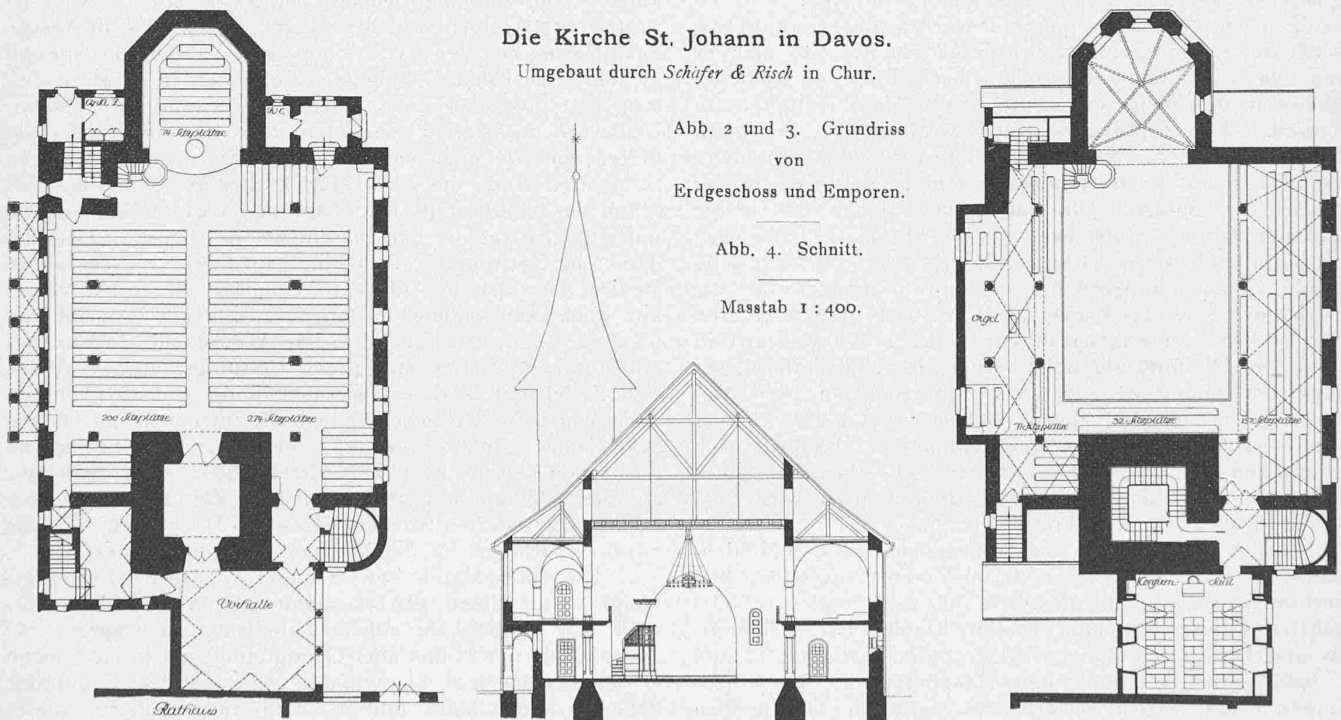
So hat der Umbau mit der bedeutenden Vergrößerung und Verbesserung der Kirche nicht nur keine Schädigung, sondern im Gegenteil, innen wie aussen, eine sehr glückliche Hebung des Gesamteindrucks zur Folge gehabt.

† L. Zodel.

(Mit Tafel 80.)

Einer der hervorragendsten unter den schweizerischen Turbinenbau-Ingenieuren, Louis Zodel, Direktor der A.-G. der Maschinenfabriken von Escher Wyss & Cie. in Zürich, ist nach kurzer Krankheit im Alter von nur 50 Jahren am 9. Dezember d. J. verschieden. Die grossen Erwartungen, welche unser Turbinenbau und die zahlreichen Freunde und Verehrer des Verstorbenen in sein ferneres Wirken zu setzen berechtigt waren, sind damit jäh zu nichte gemacht worden, wenn wir auch hoffen dürfen, die Mehrung des Ansehens für diesen Zweig des schweizerischen Maschinenbaues, die wir der rastlosen Tätigkeit Zodels in Europa sowie auf dem ganzen Erdenrund verdanken, werde anhaltend noch weiter gute Früchte zeitigen.

Zodel war ein Mann, der ganz aus eigener Kraft gross geworden ist. Seinen Beruf hat er mit idealer Begeisterung erfasst und neben dessen Ausübung auch in ebenso idealem Sinn an allem Schönen und Erhebendem teilgenommen, was ihm Kunst und Wissenschaft zu bieten



geschützter Vorhalle und Unterweisungszimmer eine schliessende Verbindung mit dem benachbarten Rathaus bewerkstelligt wurde.

Im Innern ist der Raum rein weiss; nur im Chor sind die Gewölberippen ziegelrot gestrichen und mit Blumenornamenten leicht geziert und die Leibung des grossen Stichbogens in der östlichen Stirnmauer des Schiffes ist farbig ornamentiert (Tafel 77 und 78). Braun geräuchert ist die tannene Bestuhlung, Emporenbrüstung und Orgel, wie die flache Balkendecke, die ebenfalls durch leichte

vermochten, und das er in seinem rastlosen Tätigkeits- und Bildungsdrang erfassen konnte.

Louis Zodel wurde zu Engetweiler, im Oberamt Waldsee des württembergischen Donaukreises am 28. Februar 1862 geboren. Im ersten Schuljahre erlitt er einen Unfall, der ihn ein halbes Jahr ans Bett fesselte und Ursache wurde, dass der Anfangsgrund seiner Schulbildung von einer Anverwandten mit besonderer Hingebung gelegt wurde; später kam er nach Altann in die Schule, wo ein eifriger junger Lehrer an dem aufgeweckten, strebsamen