

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **68 (1950)**

Heft 44

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.

Die grössten Veränderungen erfuhr die Decke, die rückwärtige Partie mit der Empore und der Chorbogen. An Stelle der früher flachen Gipsdecke wurde eine leicht gewölbte Holzdecke eingezogen, die mit dem Täfer an den Seitenwänden einen warmen Ton in den Raum brachte und die akustischen Verhältnisse bedeutend verbesserte. Die Aufteilung der Decke in Längsfelder und die leichte Profilierung bewirken eine scheinbare Verlängerung des etwas kurzen, fast quadratischen Raumes.

Die rückwärtige Partie der Kirche mit der betonierten neuen Empore wirkt trotz ihrer Grösse elegant. Das wurde dadurch erzielt, dass die feingliederte, mit Holz verkleidete Brüstung nicht mehr bis zu den Aussenmauern gezogen, sondern von der Wand abgelöst wurde. Der Empore ist die Schwere genommen. Besonders vorteilhaft treten die jetzt freigelegten hintersten Fenster in Erscheinung, die früher in der Mitte entzweigeschnitten waren. Der in der Mitte unter der Empore liegende Eingang und die seitlich davon angeordneten vergitterten Eingangtüren zur neuen Taufkapelle und zum Emporenaufgang bilden mit den sorgfältig gearbeiteten, in den Ecken eingebauten Beichtstühlen eine räumliche Einheit, die sich dem dominierenden Orgelprospekt unterordnet. Diese Partie der Kirche, früher reichlich verworren, stellt heute trotz ihrer Mannigfaltigkeit eine geschlossene Einheit dar.

Die wesentliche Aenderung im Chor ist die, dass die bisher an den schrägen Wänden angeordneten Fenster zugemauert wurden. Der Chor hat nun nur noch seitliches Licht, das durch die neu erstellten Fenster so günstig einfällt, dass der Hochaltar und die dahinterliegende Bilderwand schön beleuchtet sind, während die einst lästige Blendwirkung weggefallen ist. Der Chorbogen wurde entfernt und durch einen um 2,20 m verbreiterten ersetzt, der mit einer der Wölbung der Kirchendecke entsprechenden Stichbogen abgeschlossen ist. Durch diese Verbreiterung wurde der Blick von allen Sitzplätzen auf den Hochaltar frei. Die ehemals an der Seitenwand angebrachte Kanzel hat man entfernt und links vorne neben dem Chor angeordnet. Auf der rechten Seite befindet sich ein Seitenaltar.

Das grosse dreiteilige Bild über dem Hochaltar von A. M. Bächtiger stellt die Erlösung der Welt in ihrem Vorbild durch die ehernen Schlange, in ihrer Erfüllung durch den Kreuzestod Christi und in ihrer Auswirkung in der katholischen Kirche dar.

Pläne und Bauleitung: Arch. Otto Sperisen, Solothurn. Ingenieurarbeiten: Ing. F. Moos, Biberist.



Bild 1. Katholische Pfarrkirche Biberist, Schiffrückwand vor 1949

## MITTEILUNGEN

**Ein Heimatschutz-Werbeheft.** Die von Dr. Ernst Laur ausgezeichnet redigierte Zeitschrift «Heimatschutz» (Verlag Otto Walter A.-G., Olten), die allein schon einen starken Anreiz zur Erwerbung der Mitgliedschaft der «Schweizerischen Vereinigung für Heimatschutz» auszuüben vermag, hat dem Doppelheft 2/3 des Jahrgangs 1950 programmatischen Charakter gegeben und jedem Mitglied ein zweites Exemplar zur Erleichterung der Mitgliederwerbung zugesandt. Unter dem Kennwort «Der Schweizer Heimatschutz, seine Ziele und sein Werk» bietet der Schriftleiter einen prägnanten Ueberblick über Entstehung und Entwicklung der Heimatschutzbewegung, über die vielgestaltigen Aufgaben der Vereinigung und ihrer Sektionen und über die Organisation des Heimatschut-



Bild 3. Chorphatie vor der Umgestaltung

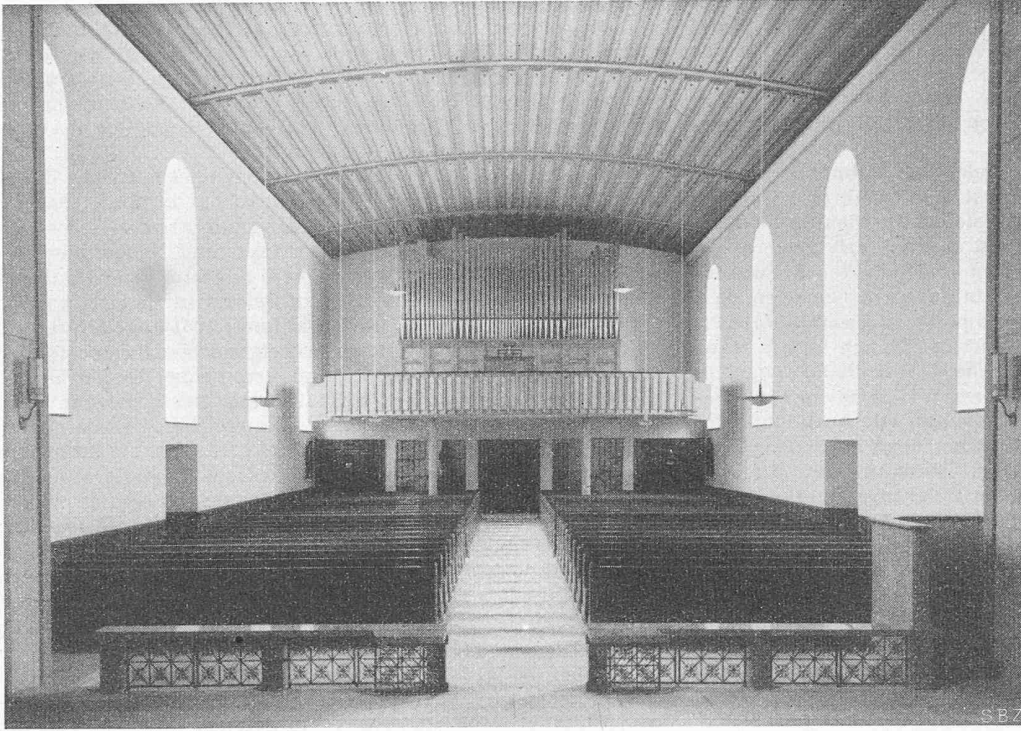


Bild 2. Die Rückwand nach der Umgestaltung durch Arch. OTTO SPERISEN, Solothurn

zes und seine Leistungen auf den verschiedensten Gebieten. Es sei hier besonders hingewiesen auf die Einstellung des Heimatschutzes zum Bauschaffen unserer Zeit, die sowohl in der besonnenen Formulierung des Textes als auch in der Auswahl und der einleuchtenden Beschriftung der Abbildungen klar zum Ausdruck kommt. «Sichtbare und unsichtbare Werte» gilt es zu schützen und zu verteidigen, und die Ablehnung gewisser Zeiterscheinungen soll nichts zu tun haben mit der Altertümelei und Negierung eines gesunden neuzeitlichen Schaffens. In der bewährten Veranschaulichungstechnik der Vorführung von Beispiel und Gegenbeispiel wird gezeigt, wie eine historische Siedlung im Jura ihren Charakter bewahrt hat, während ein Voralpendorf durch die Umwandlung zur Industrieortschaft in bauliche Unordnung geraten ist. Ein weiteres Beispielpaar konfrontiert eine gute Stadt-

die Bilder auch die prunkhaft geschnitzten Möbel, die eine moderne Raumkultur nicht aufkommen lassen. Wertvoll sind sodann die Hinweise auf Restaurationsarbeiten aus «Talgeldern».

**Zur Gewässerkunde Südamerikas.** Unter den Abhandlungen der Deutschen Akademie der Wissenschaften zu Berlin, Jahrgang 1945/46, Nr. 7 (Akademie-Verlag, Berlin), erschien ein Aufsatz von *Adolf Ludin*: «Die physio-geographischen Planungsgrundlagen für den Vollausbau des Rio Negro in Uruguay im Interesse von Wasserkraftnutzung, Schifffahrt und Landeskultur». Der Verfasser gibt einen wissenschaftlichen Rechenschaftsbericht über die von ihm in den Jahren 1929/30 geleisteten hydrographischen und hydrogeologischen Vorarbeiten für den von ihm in der Folge aufgestellten Ausbauplan des uruguayischen Rio Negro. Dieser bedeutendste Nebenfluss des Uruguaystroms entwässert ein Einzugsgebiet von 68 200 km<sup>2</sup>. Die Gesamtfallhöhe von den in Südbrasilien liegenden Quellen bis zur Mündung beträgt auf 850 km Lauf-länge 130 m. Die zwischen 29 und 17 m schwankende Nutzfallhöhe des in den Jahren 1937 bis 44 erbauten Werkes Bonete mit seiner Höchstleistung von 132 000 kW lässt nach den wasser- und energiewirtschaftlichen Untersuchungen des Verfassers eine jährliche Energieausbeute von durchschnittlich 630 Mio kWh erwarten. Der Ausgleich der sehr starken jährlichen und dezennialen Abflussschwankungen gelang durch Schaffung eines Flussspeichers von 15 Mrd. m<sup>3</sup> (bei Kat. H. W.: 18) und nutzbar 11 Mrd m<sup>3</sup> Inhalt im Verbundbetrieb mit einer grossen Dampfkraftzentrale in Montevideo. Die hydrologischen und geotechnischen Untersuchungen hatten die erheblichen Verdunstungsverluste von



Bild 4. Chorpattie seit 1950, von Arch. O. SPERISEN

Photos Heri, Solothurn

landsiedlung mit dem absurden Durcheinander von Mietobjekten, Konfektions-Chalets und Stilvillen, das man an vielen Dorfrändern beobachten kann. Ausdrücklich wird sodann ein kompromissloser Flachdach-Wohnbau, der sich diskret in die Gartenlandschaft einfügt, gutgeheissen, während herausfordernde, pseudo-moderne Einfamilienhäuser am Genfersee und am Zürichsee sarkastisch kommentiert werden. Auch der falsche Heimatstil der Fassaden gewisser Gaststätten, die irgendwelchen Häusern vorgeklebt werden, und die Erstellung eines klotzigen «Unmöbels» (immeuble!) dicht neben einem stilvollen Altbau, die Verwendung von hellem Blech für Dächer in Bergdörfern, die Missgriffe beim Garagenbau, die Reklameseuche längs der Strassen und die Verunstaltung wertvoller Stilbauten werden angeprangert. Unmissverständlich kritisieren

der bei vollem Becken 1400 km<sup>2</sup> bedeckenden Seefläche, die teilweise Durchlässigkeit der Beckensohle und den stark wechselnden Erhaltungszustand des Melaphyrgesteins der Sperrstelle aufzuklären und die sich daraus ergebenden Probleme wasserwirtschaftlicher und bautechnischer Natur zu lösen, was nach den Beobachtungen der ersten fünf Betriebsjahre vollkommen gelungen ist.

**Der Bau und Betrieb von offenen Schwimmbädern** ist in «Eng. News-Record» vom 17. August von Redaktor J. C. Bumstead nach Rücksprache mit zahlreichen Fachleuten äusserst gründlich nach dem heutigen Stand dieses Spezialgebietes geschildert. Der Bau von staatlichen und privaten Schwimmbädern ist in den USA dermassen in Zunahme begriffen, dass Redaktor Bumstead es als dringend notwendig erachtete, baulustigen Interessenten mit praktischen Winken an die Hand zu gehen. So äussert er sich eingehend über die zu erwartenden Besucherzahlen, die beste Form und Ausbaugrösse des Beckens, dann über bauliche Einzelheiten wie Ausbildung der Ueberläufe und der Beckenoberfläche, über Beckenzugänge, Springtürme, Beleuchtung, Duschen, Bureaux usw. Ein weiterer, eingehender Abschnitt ist der Zuleitung und Reinigung des Badewassers gewidmet, unter Beigabe einer interessanten, tabellarischen Zusammenstellung von 28 seit 1947 in den USA erstellten Schwimmbädern verschiedenster Grösse. Ein letzter, origineller Abschnitt macht auf all die Punkte aufmerksam, die für den Betriebsleiter wichtig sind, wie Becken-Reinigung, Bakterien-Kontrolle, chemische Ueberprüfung des Wassers, Desinfektionen, Filter-Reinigung, Temperatur-Kontrolle, Kabinen-Reinigung, Ueberwachung der Badenden, Instruktion des Bade-Personals usw. Aus den empfohlenen Betriebs-Vorschriften seien hier besonders erwähnt: Der Zutritt zum Bade ist untersagt für Personen mit offenen oder verbundenen Wunden. Essen, Trinken und Rauchen ist in der Bade-Zone nicht erlaubt. Jeder Badende muss sich vor Zulassung zum Schwimmbecken mit heissem Wasser und Seife waschen. Zuschauer in Strassenkleidern sind in der Bade-Zone nicht zugelassen.

**Die Generalversammlung der I. A. T. A.** In San Francisco sind am 16. Oktober Delegierte von Luftverkehrsgesellschaften der ganzen Welt zur ordentlichen Generalversammlung der International Air Transport Association zusammengetreten. Die Swissair war durch Dr. W. Berchtold, Direktionspräsident, Dr. A. Ehinger, Mitglied des Verwaltungsrates und Dr. G. von Meiss, technischer Direktor, vertreten. Den Vorsitz des I. A. T. A. hat Warren Lee Pierson, Verwaltungsratspräsident der T. W. A., übernommen. Der Bericht von Sir William P. Hildred, Generaldirektor der I. A. T. A., enthält aufschlussreiche Zahlen über die Entwicklung des internationalen Luftverkehrs im Berichtsjahr. Darnach haben die Flugzeuge der 66 Mitgliedsgesellschaften der Organisation im Jahre 1949 rd. 1,4 Mrd km (10 % mehr als im Vorjahr) oder 35 000 mal den Erdumfang, zurückgelegt. Im Linienverkehr sind 27 Mio Passagiere befördert worden, 3 Mio mehr als im Vorjahre. Einen besonders erfreulichen Aufschwung hat der Luftfrachtverkehr erfahren; die Leistung von 600 Mio tkm übersteigt diejenige von 1948 um 20 %. Die Abwertung zahlreicher Währungen hat die Tarifstruktur der Gesellschaften wohl erschüttert und einen vorübergehenden Rückschlag verursacht; sie vermochte aber die weitere Ausdehnung des Luftverkehrs nicht aufzuhalten. Zwischen Oktober 1949 und März 1950 haben 50 000 Personen (35 % mehr als in der gleichen Zeit im Vorjahr) den Atlantik in Richtung Europa im Flugzeug überquert.

**Der deutsche Gross-Schaukelradbagger.** Zur Abraumgewinnung im Braunkohlen-Tagebau, im besondern zur Aufschliessung des Barbarafeldes der Reichselektrowerke A.-G. in Mitteldeutschland, wurde während des Krieges ein Grossbagger von 3500 m<sup>3</sup>/h theoretischer Förderleistung gebaut, der bei Kriegsende auf der Baustelle zum grössten Teil zusammengebaut war, aber nicht mehr fertig gestellt werden konnte. Er wird in «Z. VDI» Nr. 16 vom 1. Juni 1950 eingehend beschrieben. Die gewaltige, rd. 100 m lange, rd. 40 m hohe Maschine von etwa 6200 t Dienstgewicht enthält 92 Elektromotoren von insgesamt 8000 kW Leistung (einschliesslich 2600 kW der Leonardsätze). Sie stellt auf ihrem Gebiet eine Spitzenleistung dar, nicht nur in bezug auf ihre Abmessungen und Leistungen, sondern auch wegen der folgerichtigen Berücksichtigung aller mit derartigen Geräten gesammelten Betriebserfahrungen. Wenn man bedenkt, dass mit derartigen Riesengeräten grösstenteils landwirtschaftlich genutztes Kultur-

land abgeräumt werden soll, um Brennstofflager freizulegen und so unseren Energiehunger zu stillen, so wird man die hervorragende Bedeutung einer sinnvollen Energiewirtschaft nicht verkennen können und den Appell zu sparsamstem Gebrauch von Energie jeglicher Form im kleinen wie im grossen ebenso ernst nehmen, wie wir es bezüglich des täglichen Brotes gelehrt worden sind.

**Diesel-Schnelltriebwagenzüge in Irland.** Die irische Bahngesellschaft «Great Northern Railway» hat anfangs 1948 die Anschaffung von 20 Diesel-Triebwagen zum Ersatz von Dampflokomotiven für den Dienst auf Haupt- und Nebenlinien beschlossen, von denen die ersten zwei Züge im Verlaufe dieses Sommers auf der Strecke Dublin-Belfast in Betrieb kamen, während die übrigen Wagen bis anfangs 1951 abgeliefert sein werden. Es ist beabsichtigt, sie zu dreigliedrigen Kompositionen zusammenzustellen, bestehend an den beiden Enden aus je einem Triebwagen und in der Mitte aus einem gewöhnlichen Personenwagen. Die ganze rd. 60 m lange Komposition (Spurweite 1600 mm) weist 24 Sitzplätze I. Klasse, 118 Sitzplätze III. Klasse sowie eine Bar und zwei Gepäckabteile auf. Die von der A. E. C. Ltd., Southall, Middlesex, gebauten Wagen sind in «The Railway Gazette» vom 2. Juni 1950 beschrieben; sie sind für eine Höchstgeschwindigkeit von 112 km/h (obere Stufe) bzw. von 75 km/h (untere Stufe) gebaut. Sie weisen zwei zweiachsige Drehgestelle auf; ihr Dienstgewicht beträgt 38,5 t. Die unter dem Fussboden angeordneten sechszyindrigen A. E. C.-Dieselmotoren von 140 mm Bohrung und 142 mm Hub leisten bei der grössten Drehzahl von 1800 U<sub>min</sub> 125 PS. Das Drehmoment wird über eine bewegliche, gekuppelte Zwischenwelle und ein fünfstufiges Rädergetriebe auf die Radaxen übertragen. Die beiden Brennstoffbehälter fassen je 227 l.

**Ein Oelabscheider für Kesselspeisewasser** wird nach amerikanischen Lizenzen von der Firma G. und J. Weir, Ltd., Cathcart, Glasgow, in verschiedenen Grössen hergestellt. Er ist in «Engineering» vom 4. August 1950 beschrieben. Er besteht aus einem zylinderförmigen Gefäss mit vertikaler Achse, in das das zu reinigende Wasser tangential eingeführt wird. Das Wasser durchstreicht dann mit sehr kleiner Geschwindigkeit kreisringförmige, konzentrisch angeordnete Filtereinsätze radial einwärts, um schliesslich durch ein zentrales Rohr gereinigt abzufließen. Die Filtereinsätze bestehen aus geknittertem Stahldraht, der nach einem besonderen Verfahren gewalzt und aufgewickelt wird, derart, dass der so hergestellte Filtereinsatz das Wasser in sehr dünne Fäden aufteilt und sich die Oeltröpfchen an den sehr grossen Beschlagflächen festsetzen; diese vereinigen sich zu grösseren Tröpfchen und steigen allmählich durch den Filtereinsatz nach oben, wo sie sich in kleinen Behältern ansammeln. Der Oelstand ist dort an Anzeigegläsern sichtbar. Das Oel kann von Zeit zu Zeit abgelassen werden.

**Persönliches.** Der Nobelpreis für Physiologie und Medizin ist gemeinsam den Professoren Dr. Philip S. Hench (Rochester), Dr. Edward C. Kendall (Rochester) und Ing.-chem. Dr. Tadeus Reichstein (Basel), Mitglied der G. E. P., verliehen worden, und zwar für ihre Entdeckungen auf dem Gebiete der Hormone der Adrenalcortex (Rheuma- und Arthritis-Behandlung).

**Der Bau von Luftschutzräumen in den USA** wird gegenwärtig von manchen Städten ernsthaft erwogen, wie «Eng. News-Record» vom 17. August zu entnehmen ist. Das Projekt für New York im Kostenbetrage von 450 Mio Dollars sieht zahlreiche, unter Pärken und Spielplätzen verteilte Grossschutzräume vor, die in Friedenszeiten als Auto-Parkplätze benutzt werden könnten.

**Wohnbauten im Horburg-Areal der Ciba in Basel.** Nachzutragen ist, dass die in Nr. 40 auf den Seiten 554 bis 557 wiedergegebenen Photos dieser Siedlung von *Photographin Elisabeth Oberrauch* stammen.

## NEKROLOGE

† **Walter Kienast**, Dipl. Bau-Ing., G. E. P., von Zollikon, geb. am 30. Juni 1891, ist am 4. Oktober in Winterthur nach langem, schwerem Leiden verschieden.

Walter Kienast wuchs in Bern auf und besuchte das dortige städtische Gymnasium. Im Jahre 1910 bestand er mit Auszeichnung die Maturität. Hierauf siedelte er nach Zürich über, um am Eidg. Polytechnikum Bauingenieurwesen zu studieren. 1914 verliess er die Hochschule mit dem Diplom. Seiner speziellen mathematischen Begabung und der besonderen