

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 20

Artikel: Die reformierte Kirche in Balsthal: erbaut von den Architekten La Roche, Stählein & Cie. in Basel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26712>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

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

INHALT: Die reformierte Kirche in Balsthal. — Die Schweizer Eisenbahnen im Jahre 1906. — Zwei Tessiner Villen. — Vom Biegemoment. — Vorausberechnung und Beurteilung der charakteristischen Kurven von Seriomotoren für Gleichstrom und Wechselstrom hinsichtlich der Bedürfnisse der elektrischen Traktion. — III. Schweizer. Automobil-, Fahrrad- und Motorboot-Ausstellung in Zürich. — Miscellanea: Einfacher Wagen-Kipper. Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel. Schweizer. Motor-

lastwagen-Konkurrenz. Hadwigschulhaus zu St. Gallen. Grössere Wettbewerbsausschreibungen. Amur-Eisenbahn. Elektrische Schmalspurbahn Brig-Gletsch. Bautätigkeit in Alexandrien. — Konkurrenzen: Bezirkskrankenhaus in Martigny. Katholische Landkirche in Landquart. — Nekrologie: Alfred Lanz. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: XXXVIII. Adressverzeichnis. Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.



Abb. 1. Schaubild von Kirche und Pfarrhaus in Balsthal von Osten.

Die reformierte Kirche in Balsthal.

Erbaut von den Architekten *La Roche, Stähelin & Cie.* in Basel.

Im April 1905 beauftragte die evangelische Kirchenbaukommission Balsthal-Gäu die Architekten *La Roche, Stähelin & Cie.* in Basel mit dem Bau der neuen reformierten Kirche in Balsthal nach ihren bereits im Oktober 1904 zur Ausführung bestimmten Plänen. Die schmale und lange Form des sehr schön und frei gelegenen Bauplatzes begünstigte die Anlage einer Langhauskirche und erlaubte das Pfarrhaus in grösserem Abstand hinter der Kirche zu errichten. Um beide Gebäude aber dennoch zu einer einheitlichen und wirkungsvollen Baugruppe zu vereinigen, wurden sie zunächst durch eine Gartenmauer verbunden und dann der Turm, begleitet von Nebengebäuden, neben die Hauptfront der Kirche gestellt, wodurch auch die Schmalseite der Baugruppe möglichst viel Breite und Bedeutung erhielt. Das Innere der mit dem Chor 27,8 m langen und im Langhaus 10,7 m, im Chor 7,4 m breiten Kirche wird durch das Hauptportal sowie die Seiteneingänge im Turm und an der Nordfassade betreten und bietet für 580 Personen Sitzplätze. Eine gewölbte Holzdecke, die bei 6,5 m Höhe beginnt und bis 10,1 m steigt, überspannt den Raum, dessen Kanzel seitlich am Chorpfeiler und dessen Orgel hinter dem Altar im Chor angeordnet sind; eine auf die Turmtreppe zugängliche Empore erhebt sich über dem Haupteingang und einem nach der Kirche zu abschliessbaren Raum, der als Unterweisungszimmer dient, an Festtagen aber zur Erweiterung des Kirchenraumes benutzt werden kann.

Die Bauzeit erstreckte sich vom 24. April 1905 bis 16. Juni 1906, dauerte demnach wenig mehr als ein Jahr.

Der Baugrund besteht aus hartem Lehmbooden; die Mauern sind durchweg in Bruchsteinen von Balsthal ausgeführt, die Dacheindeckungen aus einfachen roten Nasenziegeln. Der 6 m im Geviert messende und 43 m hohe Turm ruht auf einem 1 m dicken Betonfundament von 10 m im Geviert. Da das Gesamtgewicht des Turmes 1000 t beträgt und das Fundament eine Fläche von 100 000 cm² bedeckt, ergibt sich 1 kg Belastung für den cm² Baugrund.

Bei der Wahl der Formgebung des Aeusseren wie des Innern war man vor allem bestrebt, mit einfachsten Mitteln ein würdiges Gebäude zu erstellen. Alle Zierformen wurden vermieden und allein durch Gruppierung, Konstruktion, Dachflächen und Verteilung von Mauerflächen und Fenstern eine Wirkung erstrebt. Die Anwendung eines soliden Zementverputzes ermöglichte es sogar, die teuren Hausteine auf Stufen, Türgewände und die Bogenfelder über den Kirchentüren zu beschränken. Dazu geben die gezimmerten Holzgesimse der Ziegeldächer dem Bau den Charakter ländlicher Einfachheit, der im „Bernerdach“ des Turmes seinen besondern Ausdruck findet. So wurde erreicht, dass die Kirche, obschon sie durch keine Höhenlage ausgezeichnet ist sondern mitten in weitem, ebenem Tale liegt, doch vermöge ihrer einfachen Formen und Farben die ganze Umgebung beherrscht und ganz vortrefflich, fast wie selbstverständlich, in die Landschaft sich einfügt. Im Innern dient etwas dekorative Malerei zur Belebung der Wände und zur Dämpfung des allzu starken Kontrastes zwischen den sonst weissen Mauerflächen mit der braunen Holzdecke. Kanzel und Altar, wie die Holzdecke und die Emporenwand sind in äusserster, sachgemässer Einfachheit durchgeführt; ebenso die Orgel, deren Prospekt nur von klingenden Pfeifen gebildet wird. Das Geläute *Es, As* und

C von H. Rüetschi in Aarau hat ein Gesamtgewicht von 2413 kg. Die Turmuhr mit vier Zifferblättern aus schwarz bemaltem Eisenblech mit vergoldeten Messingzahlen schlägt ganze Stunden auf der Glocke *Es* und Viertelstunden auf den Glocken *As* und *C*.

Die allgemeinen Baukosten betragen für das Pfarrhaus Fr. 33 039,81, für die Kirche Fr. 62 146,85; der innere Ausbau (Geläute und Orgel, die gestiftet wurden, mit inbegriffen) beanspruchte Fr. 22 198,35 und die Erdarbeiten, Umgebungsarbeiten, Pläne, Bauleitung, Reisespesen usw. Fr. 13 024,51, sodass sich die Gesamtkosten von Kirche und Pfarrhaus auf Fr. 130 409,52 belaufen.



Abb. 3. Ansicht der Nordfassaden von Kirche und Pfarrhaus zu Balsthal. — Masstab 1 : 500.

Die Schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1906.

(Fortsetzung.¹⁾)

Neue Bahnlinien. Während des Besichtsjahres befanden sich 35 Bahnlinien und Bahnstrecken im Bau (im Vorjahr 29). Davon wurden die folgenden 16 Linien neu in Angriff genommen: Zuger Berg- und Strassenbahn: Strassenbahn Zug-Schöneck und Seilbahn Schöneck-Zugerberg; Tram-

bahnen: Basel-Riehen; Tramway Lugano: Piazza giardino-Bahnhof G.-B.; Montreux-Glion; Göschenen-Andermatt (Schöllenenbahn); Biasca-Acquarossa; Locarno-Minusio; Carouge-Croix de Rozon (Landesgrenze) und Basel-Aesch.

Die im Bau begriffenen Linien geben zu folgenden Bemerkungen Anlass: Simplondurchstich. Bau. In den ersten Wochen des Jahres wurden

zunächst die im letztjährigen Bericht als rückständig bezeichneten Arbeiten derart gefördert, dass am 25. Januar 1906 der erste Normalbahnzug durch den Tunnel fahren konnte. Am 20. bis 22. Februar erfolgte die Uebergabe des Tunnels von der Baugesellschaft Brandt, Brandau & Cie. an die schweizerischen Bundesbahnen. Das bezügliche Protokoll wurde am 23. Februar 1906 unterzeichnet. Es enthielt das Verzeichnis der der Bauunternehmung zur Last fallenden Nacharbeiten, über die am 11. März eine Schlussinspektion stattfand. Vom 19. bis 24. März waren alle Arbeiten im Tunnel eingestellt behufs Vornahme einer Präzisionslängenmessung unter der Leitung der eidgenössischen geodätischen Kommission. Vom 24. bis 31. März wurde vom eidgenössischen topographischen Bureau ein Nivellement durch den Tunnel ausgeführt. Am 22. und 23. Mai fand die amtliche

Kollaudation des Tunnels statt. Es ergaben sich nur einige wenige Rückstände, sodass die Eröffnung des regelmässigen Betriebes auf den 1. Juni gestattet werden konnte.

Im Monat Juni wurde neben der Ventilation die besondere für die Kühlung des Tunnels während des Betriebes bestimmte Einrichtung in regelmässigen Gang gesetzt. Sie besteht in einer Bespritzung der Gewölbewiderlager durch Druckwasser, das aus kleinen Oeffnungen in Röhren von 50 mm Durchmesser auströmt. Diese Röhren befinden sich auf beiden Seiten des Tunnels von Km. 8,210 bis 8,410 und von 9,830 bis 10,230. Das Wasser wird durch

Kreiselpumpen von Brig her geliefert. Die Pumpen machen 600 bis 800 Umdrehungen in der Minute und liefern 10 bis 20 Liter Wasser in der Sekunde mit einem Druck von 15 Atmosphären.

Die vorschriftsmässige, kontradiktorische Längenmessung wurde vom 10. bis 12. Oktober im Anschluss an die Basismessung der geodätischen Kommission vorgenommen. Es ergaben sich dabei u. a. folgende *endgültige Zahlen*:

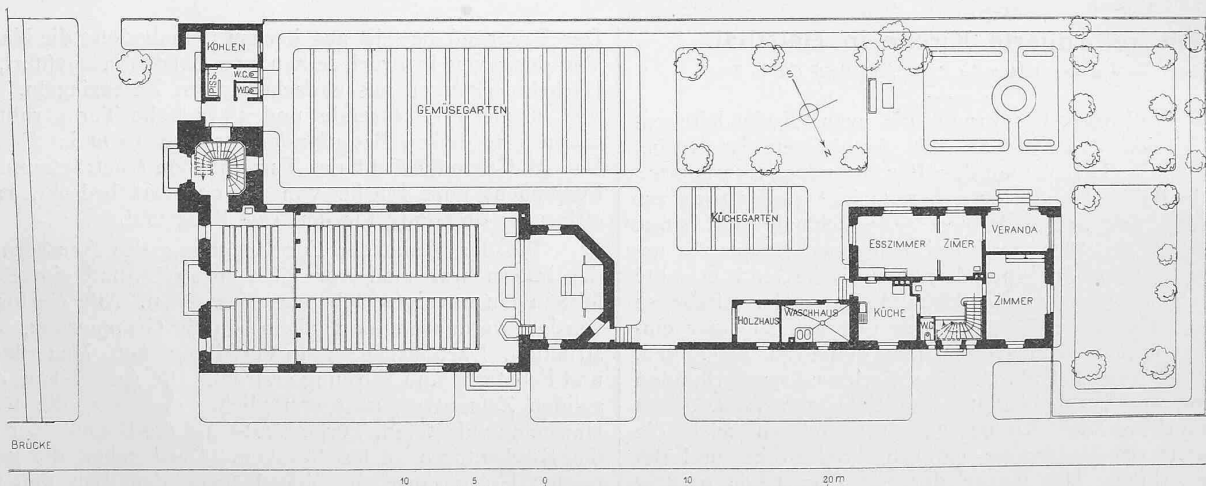


Abb. 2. Grundrisse vom Erdgeschoss der neuen reformierten Kirche und des Pfarrhauses zu Balsthal. — Masstab 1 : 500.

ways lausannois: Strecke Bahnhof S. B. B.-Chauderon und Linie Lausanne (Place du tunnel)-Cugy-Montherond; St. Moritz-Campocologno (Berninabahn); Altdorf-Flüelen; Ramsei-Sumiswald-Hutwil; Monthey-Champéry; Elektrische Strassenbahnen Basel: Strecke Burgfelderstrasse; Städtische Strassenbahn Zürich: Strecke Leonhardsplatz-Universitätsstrasse; Villars-Chesières; Niesenbahn; Rhätische Bahn: Samaden-Pontresina und Davos-Filisur; Langenthal-Oensingen (Langenthal-Jura-Bahn) und Frutigen-Brig (Lötschbergbahn).

Im Stadium der Projektprüfung befanden sich am Ende des Berichtsjahres folgende Linien und Bahnstrecken: Lugano-Tesserete; Gornergratbahn: Verlängerung der Linie mit Verlegung der obren Endstation; Basler Strassen-

¹⁾ Aus dem Geschäftsbericht des Eidgen. Eisenbahndepartements für 1906.

1. Entfernung von der Mitte des alten bis zur Mitte des neuen Aufnahmegebäudes Brig 374,42 m
2. Mitte des neuen Aufnahmegebäudes Brig bis Landesgrenze 10 706,90 >
3. Landesgrenze bis Einfahrtsweiche Iselle 10 966,04 >
4. Landesgrenze bis Mitte Station Iselle 11 222,81 >
5. Brig-Iselle transit (2. und 3.) 21 672,94 >
6. Brig-Iselle (Station) (2. und 4.) 21 929,81 >
7. Baulänge von Abzweigung von der alten Strecke Visp-Brig bis Einfahrtsweiche Iselle 23 049,63 >
8. Länge des Tunnels zwischen den Portalen 19 803,00 >

Die Gesamtausgaben für die Strecke Brig-Iselle belaufen sich auf Ende 1906 auf Fr. 68 280 072,10.

Die reformierte Kirche in Balsthal. — Erbaut von den Architekten *La Roche, Stähelin & Cie.* in Basel.

Abb. 4. Schaubild von Kirche und Pfarrhaus von Süden.

Auf der *Rickenbahn* wurde der Bau des 8604 m langen Rickentunnels eifrig fortgesetzt und dank den andauernd günstigen Verhältnissen wesentlich gefördert. Der Stollenvortrieb erfolgte, wie bisher, auf beiden Seiten ausschliesslich von Hand. (Wir verweisen auf die regelmässig von uns veröffentlichten Monatsausweise über den Stand der Arbeiten.)

Ausserhalb des Tunnels wurden die Unterbauarbeiten auf den Strecken von Km. 2,9 bis zum Südportal und vom Nordportal bis in die Nähe der Station Wattwil in der Hauptsache vollendet. Die Anschlussstrecke in Uznach ist noch nicht in Angriff genommen. Für die Stationen Uznach und Wattwil, die im Hinblick auf die Einführung der Rickenbahn bedeutend erweitert werden müssen, wurden Projekte genehmigt, deren Ausführung demnächst beginnen wird.

Auf der Linie *Frutigen-Brig* (Lötschbergbahn) ist das Hauptobjekt, der zwischen Kandersteg und Goppenstein gelegene Lötschbergtunnel, an beiden Portalen am 29. Oktober und 1. November in Angriff genommen worden. Der Lötschbergtunnel wird mit 13 735 m der drittlängste der Schweiz sein.¹⁾

Auf der *Solothurn-Münster-Bahn* (Weissensteinbahn) erfolgte am 23. September der Durchschlag des 3698 m langen Weissensteintunnels.

¹⁾ Auch hier verweisen wir auf unsere Monats- und Vierteljahrsberichte.

Die beidseitigen Zufahrtsrampen sind auf grosse Strecken fertig erstellt, sodass die Vollendung der ganzen Linie auf den Herbst 1907 zu erwarten ist. Die von den Bundesbahnen mehrmals reklamierte Vorlage für die Einführung der Linie in den Bahnhof Alt-Solothurn ist indessen immer noch ausstehend.

Nach dem derzeitigen Stand der Bauarbeiten auf der normalspurigen Nebenbahn *Bern-Schwarzenburg* wird die Eröffnung dieser Linie voraussichtlich im Sommer dieses Jahres stattfinden können.

Die normalspurige Nebenbahn *Reinach-Münster* wurde vollendet und programmgemäss am 1. Oktober in Betrieb gesetzt.

Auf der normalspurigen Nebenbahn *St. Gallen-Wattwil*, beziehungsweise *Lichtensteig* (2. Sektion der Bodensee-Toggenburgbahn) war im Berichtsjahre nur der Stollen des 3549 m langen Wasserflutunnels zwischen Brunnadern und Lichtensteig im Bau. Die Länge dieses Stollens betrug am 31. Dezember:

auf der Westseite	
(Lichtensteig)	472 m
auf der Ostseite	
(Brunnadern)	399 m
im ganzen	871 m



Abb. 5. Blick in den Kirchenraum gegen das Chor.

Das durchfahrene Gestein wechselt zwischen Nagelfluh, die vorherrscht, und Mergelsandstein.

Für die übrigen noch nicht genehmigten Strecken der Linie wurden nach und nach die allgemeinen Bauvorlagen eingereicht und in Behandlung