

Wohnhaus Hirt-Suter in Biel: von Arch. B.S.A. Moser & Schürch in Biel

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **77/78 (1921)**

Heft 24

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-37274>

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.

Wohnhaus Hirt-Suter in Biel.

Von Arch. B. S. A. Moser & Schürch in Biel.

Auf dem Lindenhof-Areal, gegenüber der neuen Zeughaus-Anlage, erhebt sich das von schon vorhandenen Baumgruppen umrahmte Haus, dessen Aeusseres den Berner Landhaus-Charakter zeigt. Es enthält im Erdgeschoss und im I. Stock je eine vollständige Fünfstück-Wohnung, die untere für den Besitzer bestimmt, die obere als Mietwohnung dienend. Im Dachstock sind zu jeder Wohnung je ein Gastzimmer und ein Dienstbotenzimmer vorhanden, deren Unterbringung die Dachaufbauten bedingte.

Die Kunststeinarbeiten sind Imitation von Ostermundiger Sandstein; als Fasadensperputz wurde ein grau getünchter Besenwurf verwendet. Die Fensterläden sind grün gestrichen, das Dach mit engobierten Biberschwanz-Ziegeln eingedeckt. Die photographischen Aufnahmen stammen von M. Roth in Biel.

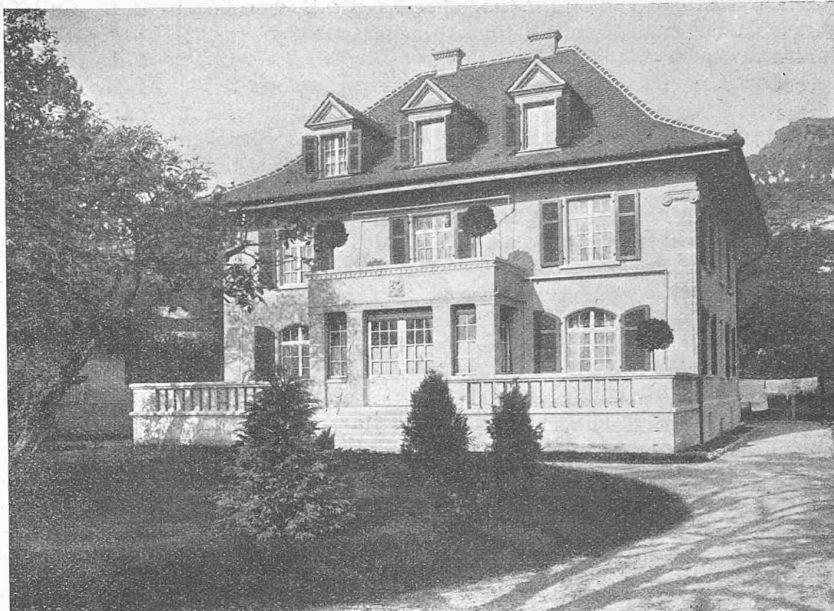


Abb. 4. Wohnhaus Hirt-Suter in Biel. Hauptansicht.

Die Eisenerze der Juraformation im Schweizer Jura.

Mit besonderer Berücksichtigung des Fricktales.¹⁾

Von Prof. C. Schmidt, Basel.

I. Verbreitung der jurassischen Eisenerze in Mitteleuropa. (Minette-Bezirk von Lothringen und von Franken-Schwaben²⁾).

In Zentraleuropa folgen auf die permischen und triadischen Schichten, die grösstenteils aus klastischen Elementen bestehen, die marinen, kalkig-tonigen Ablagerungen der Juraformation. In deren beiden untern Abteilungen, im Lias und im Dogger, sind eisenhaltige Schichten verbreitet. Das Eisenerz ist hier toniger Kalk, mehr oder weniger kieselig, durchweg oolithisch und meist reich an marinen, tierischen Ueberresten. Die baubaren Erze enthalten 20 bis 40% Eisen. Meist sind sie etwas phosphorhaltig (0,5 bis 2,5%), sodass ihre Verhüttung erst nach Einführung

Die heute bekannte Verbreitung der jurassischen, eisenhaltigen Schichten Mitteleuropas ist bedingt durch das Auftreten der hercynischen Horstgebirge. Die mesozoischen Schichten sind den alten Gebirgskernen: Ardennen, Eifel, Hunsrück, Schwarzwald, Vogesen und Zentralplateau von Frankreich an- und aufgelagert.

a) Im Südwesten des Grundgebirges der Ardennen, der Eifel, des Hunsrück und der Vogesen fallen die jurassischen Schichten schwach, mit 1 bis 2%, gegen Westen und bilden, westwärts von jüngeren Schichten überlagert, den Rand des Pariserbeckens. In ihnen finden sich die berühmten Eisenerze, die unter dem Namen Minette bekannt sind. Die Schichtgruppe der „Minette“ gehört dem untern Dogger und dem obersten Lias an (Aalénien und Toarcien-Zone des Amm. Murchisonae, A. torulosus und A. Jurensis). Das Hangende der eisenerzführenden Schichten wird gebildet durch Mergel des Untern Doggers (Bajocien). Die Basis des Lagers bilden grüne, sandige, pyritthaltige Mergel, meist



Abb. 5. Zweifamilienhaus Hirt-Suter in Biel. Rückseite.

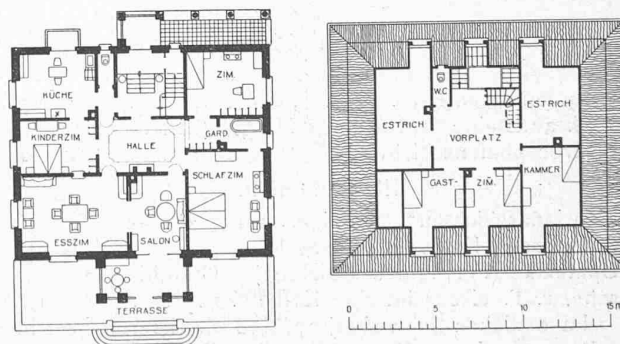


Abb. 1 und 2. Grundrisse vom Hause Hirt-Suter. — 1:400.

scharf nach unten abgegrenzt, dem Obern Lias angehörend. — Die Mächtigkeit der flötzführenden Schichtserie wechselt von Ort zu Ort und schwankt zwischen 30 und 60 m. Die vorhandenen Erzflöze treten in einzelnen Gruppen auf, die von unten nach oben bezeichnet werden als: 1) Schwarzes, 2) Graues, 3) Rotes u. 4) Rotes kieseliges Lager. Es finden sich bis zehn übereinanderliegende Einzelflöze, deren Mächtigkeiten zwischen 1 und 4 m schwanken und im ganzen rund 25 m erreichen.

Die Lothringischen Minetten treten in zwei „Becken“ auf. Das nördliche „Longwy, Briey, St. Privat“ hat eine Ausdehnung von 120000 ha und enthält rund 5000 Mill. t ausbeutbares Erz. Das südliche Becken „Nancy“, ist 18500 ha

des Thomas-Verfahrens allgemein ermöglicht worden ist.

¹⁾ Dieser Aufsatz ist im wesentlichen, unter Beigabe der Literatur-Nachweise und der Abbildungen, die Wiedergabe des betreffenden Abschnittes in: C. Schmidt, Texte explicatif de la Carte des gisements des matières premières minérales de la Suisse. (Besprochen auf S. 83 d. Bd. Red.)

²⁾ The Iron Ore Resources of the World, — Intern. Geol. Congr. Stockholm 1910.

gebnis ist zu erwarten, wenn die Grundswellen statt horizontal mit 1:20 geneigt angelegt werden.

Weiter soll die Unstimmigkeit nicht verschwiegen werden, die hinsichtlich der Wassermenge bei Kehl gegenüber der Annahme in dem Entwurf für die Regulierung Sondernheim-Strassburg besteht. In diesem Entwurf waren $500 \text{ m}^3/\text{sek}$ angenommen, welche Zahl, auch wenn man berücksichtigt, dass damals die seitliche Ableitung von 20 m^3 bei Gerstheim noch nicht bestanden hat, gegenüber dem Ergebnis der mit Sorgfalt ausgeführten Messungen von 1907/1909, fraglos zu gross ist. Es ist denn auch in dem Entwurf erwähnt, dass die Berechnungen für die Strecke zwischen dem Strassburger und Kehler Hafen nur $452 \text{ m}^3/\text{sek}$ ergeben hätten. Würde an dieser Zahl festgehalten und von ihr die Menge von $19 + 20 = 39 \text{ m}^3/\text{sek}$ abgezogen, die Frankreich erst künftig bei Hünningen ableiten will und die damals bei Gerstheim noch nicht abgeleitet wurde, so würden noch $413 \text{ m}^3/\text{sek}$ oder $27 \text{ m}^3/\text{sek}$ mehr bleiben, als oben angenommen sind. Damit würde sich ein Gefälle von $1:1430 = 0,070\%$ ergeben, wie es zwischen Marlen und Ichenheim vorhanden ist, d. h. es könnte lediglich in Frage kommen, ob die Regulierung Sondernheim-Strassburg noch bis Ichenheim fortgesetzt und die oben abschliessende Strecke kanalisiert wird.

Für die Schifffahrt würde dadurch nichts gewonnen. Die zu Berg und zu Tal gehenden Schleppzüge müssten hier umgespannt werden, wobei an Stelle der Räderboote Schraubenboote und umgekehrt zu treten haben und Zuladungen und Leichterungen möglich sein müssen. Es müsste also hier ein Schutz- und Umschlagshafen und eine Reede vorhanden sein. Solche neu zu schaffen wäre aber schwierig und der Aufwand hierfür stünde fraglos ausser Verhältnis zu den Vorteilen, die dieses kurze Stück Regulierung bringen könnte. *Es läge also selbst in diesem Falle nahe, die Kanalisierung schon bei den nur 17 km unterhalb gelegenen Häfen Strassburg und Kehl beginnen zu lassen, wo diese Voraussetzungen erfüllt sind, und auf die Fortsetzung der Regulierung oberhalb Strassburg zu verzichten.*

Wollte man trotz dieses Ergebnisses an der Regulierung Strassburg-Basel festhalten, so müsste mit einem Fahrwasser, das bis Basel entweder bei 80 m Breite auf eine Tiefe von 1,5 m und weniger oder bei 2,0 m Tiefe auf eine Breite von 60 m und weniger abnimmt, d. h. mit einer wesentlich minderwertigeren Wasserstrasse gerechnet werden.

Die mehrfach geäusserte Meinung, dass die Regulierung bis Basel in einem Zuge ausgeführt werden könne, trifft nicht zu. Die Forderung, wonach der Strom in der verschütteten Strecke um ein erhebliches Mass tiefer zu betten

der Strömung die Tieferbettung auf das erstrebte Mass eingetreten ist. Diese Pause müsste, nach den hinsichtlich der Geschiebebewegung im Rhein gemachten Wahrnehmungen, unter Nachhilfe mit Baggerungen etwa sechs bis acht Jahre dauern. Sie wäre von dem Zeitpunkt ab zu rechnen, wo die Geschiebebewegung aus der oberen Strecke nachlässt und erst nach ihrem Ablauf könnte mit dem Einsetzen der Regulierungswerke in der untern Strecke begonnen werden.

*

Schliesslich seien über *Bauzeiten und Baukosten* für solche Regulierungen noch einige Worte gestattet, da hierüber vielfach falsche Vorstellungen zu herrschen scheinen.

Vor allem wird übersehen, dass dem Strom für den Uebergang aus dem korrigierten in den regulierten Zustand überhaupt eine gewisse Zeit gelassen werden muss; gewalttätige Einwirkungen auf ihn haben sich stets schwer gerächt. Sodann nötigen der Bezug der Baumaterialien, die kurze Bauzeit während des Jahres und die schlechten Fahrwasserverhältnisse während derselben, endlich die an das Personal und die Arbeiter zu stellenden Anforderungen zur Verteilung der Bauarbeiten auf einen längeren Zeitraum.

Um welche *Materialmengen* es sich handelt, mag aus der Tatsache ersehen werden, dass auf der 84 km langen Strecke Sondernheim-Strassburg zu Anfang 1918 insgesamt rund vier Millionen Faschinen und 600 000 m^3 Steine verbaut waren. Der Bezug dieser Materialien von Plätzen, die weit ab vom Rhein liegen, ist ausgeschlossen, wenn die Kosten nicht ins Ungemessene wachsen sollen. Die Faschinen, zu denen sich nur bestimmte Holzarten von gewisser Stärke eignen, können nur aus den Rheinwaldungen unter Einhaltung eines Wirtschaftsplanes gewonnen werden und für den Bezug der Steine kommen nur die Vogesen mit Anfuhr auf dem Hünninger und Breisacher Kanal und die Vorberge des Schwarzwaldes mit Anfuhr auf Landfuhrwerken in Betracht. Als *Bauzeit* sind in der Hauptsache nur die Niederwasserperioden, d. h. das Spätjahr und der Winter zu rechnen, und in dieser Zeit sind die Fahrwasserverhältnisse so schlecht, dass die Fahrt mit Schleppdampfern, also die Fahrt zu Berg ganz ausgeschlossen ist und die Zufuhr der Baumaterialien nur zu Tal mit kleinen Schiffen von 10 bis 15 t Tragfähigkeit erfolgen kann. Die Führung dieser Schiffe und die Beaufsichtigung der Arbeiten auf dem Strom erfordert mit den Stromverhältnissen durchaus vertraute, in langjähriger Uebung geschulte Leute, die heute nur noch in geringer Zahl vorhanden sind. Diese Verhältnisse liegen oberhalb Strassburg noch ungünstiger, als sie es unterhalb waren, und wenn man dort mit einer Bauzeit von 14 Jahren gerechnet hat — in Wirklichkeit wäre auch nicht mehr zu leisten gewesen — so wird man sicher nicht zu hoch greifen, wenn man oberhalb Strassburg die Bauzeit für den Kilometer Strecke mit der gleichen Dauer, d. h. mit $14:84 = 0,17$ Jahre, ansetzt und diese Zahl auf 0,2 abrundet mit Rücksicht auf die durchgehende Verbauung der Sohle mit Grundswellen, die unterhalb Strassburg nur vereinzelt notwendig wurde. Von der Bauzeit würde erfahrungsgemäss etwa die Hälfte vergehen, bis sich eine Besserung des Fahrwassers gegenüber dem bisherigen Zustand einstellt.¹⁾ Hiernach wären für die obere 70 km lange Strecke bis Sasbach 14 Jahre Bauzeit nötig, wovon sieben Jahre, während denen die Schifffahrt kaum in dem bisherigen Umfang und nur unter erschwerenden Umständen aufrecht erhalten werden könnte. Sodann hätte eine Pause von etwa sieben Jahren bis zur Inangriffnahme der 53 km langen untern Strecke zu folgen, für die als Bauzeit zehn Jahre, wovon fünf Jahre als die Schifffahrt erschwerend, anzunehmen wären.

Die Baukosten dürften mit Rücksicht auf die oberhalb Strassburg schon im Frieden höheren Löhne und Materialpreise und die Verbauung mit Grundswellen nicht unter 240 000 Mk./km anzunehmen sein. (Schluss folgt.)

¹⁾ In den ersten Jahren nach Beginn der Bauarbeiten zwischen Sondernheim und Strassburg verschlechterte sich das Fahrwasser zunächst so sehr, dass von den Schifffahrttreibenden das Regulierungsunternehmen vielfach als verfehlt bezeichnet wurde.

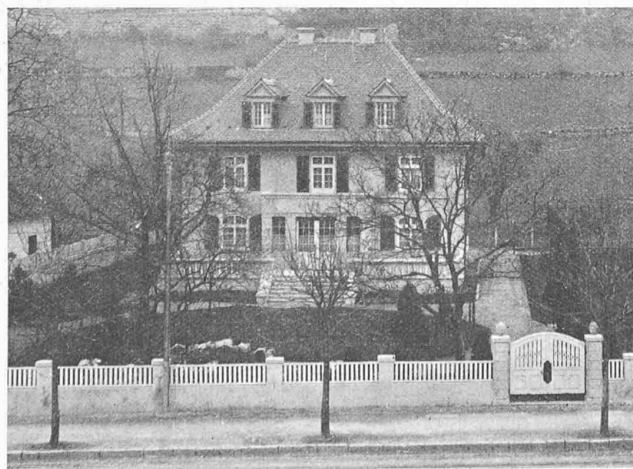


Abb. 3. Haus Hirt-Suter in Biel. Hauptfront.

ist, kann nur dadurch erfüllt werden, dass zunächst die Geschiebezufuhr von Oberstrom zum Stillstand gebracht wird, damit in ihr die bisher durch den Transport verbrauchte Stromkraft für die Erosionsarbeit frei wird. Sodann wäre zuzuwarten, bis unter dem verstärkten Angriff