

Zur Innenrenovation der katholischen Pfarrkirche in Biberist

Autor(en): **Burger, W.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 48

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-58122>

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.

hoben werden und ebenso wäre es möglich, durch eine entsprechende Verkleidung der Arme den Luftwiderstand zu vermindern und damit den mechanischen Wirkungsgrad η_m zu heben. Damit würde eine Verbesserung des totalen Wirkungsgrades η_t erzielt.

Interessant ist, dass mit dieser Segnerturbine spezifische Drehzahlen erreicht werden können, die zwischen denjenigen einer eindüsigen Freistrahlturbine und einer langsam laufenden Ueberdruckturbine liegen. Da die Konstruktion der Segnerturbine ausserordentlich einfach und sehr widerstandsfähig ist, könnte ihre Fabrikation auch heute noch ein gewisses Interesse bieten, wenn es sich um Fälle handelt, bei denen keine Drehzahlregulierung unbedingt nötig ist und eine kleine Wasserkraft mit den geringsten Kosten ausgenutzt werden soll.

Zur Innenrenovation der katholischen Pfarrkirche in Biberist

DK 726.5 (494.32)

Dieser in der SBZ 1950, Nr. 44, S. 609* beschriebene Umbau ruft einer Kritik. Die Umgestaltung des Innenraumes verstösst in auffälliger Weise gegen die Grundsätze richtiger Denkmalpflege. Der Unterzeichnete kennt dieses Gotteshaus nur aus dem Beschrieb und den Abbildungen in der SBZ. Doch lässt sich auf Grund dieser Unterlagen ohne weiteres feststellen, dass die Renovation von falschen Voraussetzungen ausgegangen ist und gesamthaft keine gute Lösung darstellt. Es soll hier nicht auf Einzelheiten eingegangen, sondern nur auf die nach meiner Auffassung wesentlichen Mängel des vorliegenden Umbaues hingewiesen werden.

Die Verkehrsgestaltung in der Berner Innenstadt und der Berner Bahnhof

DK 656.21 : 711.4 (494.24)

Von Arch. OTTO SENN, Basel

Wir zeigten in den Nrn. 30 bis 32 des laufenden Jahres das Ergebnis des Wettbewerbes für die Verkehrsgestaltung der Berner Innenstadt ausführlich. Heute lassen wir die Studie eines Teilnehmers dieser Veranstaltung folgen, der sich mit den Empfehlungen und Schlussfolgerungen des Preisgerichtes auseinandersetzt.

Die Entwirrung der bestehenden Verkehrsknoten kann, wie das Ergebnis des Wettbewerbes zeigt, entweder auf einer Ebene (Horizontallösung) oder auf zwei Ebenen (Vertikallösung) versucht werden. Beide Lösungen schliessen Vor- und Nachteile in sich ein, die trotz der stattgefundenen Prüfung durch das Preisgericht nicht ganz klar liegen, denn dieses bekennt sich zur Horizontallösung, die aber bei Bedarf im Sinne einer Vertikallösung durch den Bau eines Strassentunnels erweitert werden soll. Der Einsender, der der Verfasser des von uns ebenfalls veröffentlichten ersten Ankaufes (SBZ Nr. 32, S. 436*) ist, will die endgültigen Entscheidungen in der Stadtplanung von einer gründlichen Prüfung der vorgeschlagenen Massnahmen in technischer und finanzieller Hinsicht abhängig machen. Die Veranstaltung des mit grossen Mitteln aufgezogenen Wettbewerbes fände ihre Rechtfertigung darin, dass die ins Gespräch gezogenen privaten Fachleute auch dann oder gerade dann zu Wort kommen und angehört werden, wenn sie sich für Lösungen einsetzen, die nicht der offiziellen Anschauung entsprechen. Red.

Das Preisgericht richtet die Empfehlungen auf die «Horizontallösung» aus, will aber andererseits auch auf die zusätzliche Anwendung des entgegengesetzten Prinzips, der Anlage unterirdischer Verkehrswege, nicht verzichten. Die Formulierung der «Gesichtspunkte für die Beurteilung der Entwürfe» basiert unverkennbar auf der überlegenen theoretischen Erfassung des Verkehrsproblems. Das Endergebnis des Urteils ist auf die Widersprüchlichkeit in der Nutzenanwendung zurückzuführen. Gerade dieser Umstand lässt es gerechtfertigt erscheinen, die Resultate des Wettbewerbes den Empfehlungen des Preisgerichtes gegenüberzustellen. Die Meinung dabei ist es, es lasse sich bei weiterem Studium doch eine eindeutige und verbindliche Aussage machen über die konsequente, schrittweise zu verwirklichende Lösung des so mannigfaltigen Berner Problems.

Die Standortfrage des Bahnhofs braucht nicht erörtert zu werden. Das Preisgericht bejaht mit Recht die Forderung der Experten (Gutachten vom 16. 1. 1948), den alten Platz

Die Kirche ist noch vor der Mitte des 19. Jahrhunderts in klassizistischem Stil erbaut worden. Es haben an diesem Bau also Handwerker mitgewirkt, die noch im 18. Jahrhundert geboren sind. Die Abbildungen des alten Bauzustandes zeigen denn auch, dass es sich um einen schön gegliederten, feierlichen Kirchenraum gehandelt hat. Aus kunsthistorischen und allgemeinen künstlerischen Gründen hätte es sich sehr gelohnt, wenn man sich hauptsächlich darauf beschränkt hätte, die jüngeren Zutaten aus dem Anfang des 20. Jahrhunderts zu entfernen. Die Gegenüberstellung des alten und des neuen Zustandes (Bild 1 u. 2) zeigt im allgemeinen Raumeindruck keine Verbesserung. Der alte Raum wirkt einheitlicher und geschlossener. Er scheint aus einem Geist heraus geschaffen trotz der hohen Empore und dem entzweiggeschnittenen und heute «freigelegten» hinteren Fenster. Die Wände sind mit Bogenfenstern und Pilastern gegliedert. Den Rundbogen der Fenster antworten die Bogen der Eingangstüre und des Chores. Das kräftige, typische Abschlussgesims der Wand trennt klar die Wand von der Decke. Der Uebergang erfolgt mittels einer grossen Hohlkehle. Der strengen Gliederung — auch der Empore — entspricht die waagrechte Gipsdecke. Die im heute so beliebten flachen Bogen gewölbte schwere Naturholzdecke passt auch in den stark veränderten klassischen Raum nicht hinein. Ebenso die bühnenmässige Abtrennung des Chores.

Das Innere dieser mehr als hundert Jahre alten Kirche wurde ohne Berücksichtigung denkmalpflegerischer Gesichtspunkte in einer modischen, an den Heimatstil anlehenden Auffassung renoviert. Es stellt sich nun auch noch die Frage, wie das klassizistische Aeussere dazu passt.

Arch. W. Burger, Winterthur

beizubehalten. Gerade von Basel aus kann den beneidenswerten Vorzügen der Berner Verhältnisse besonderes Verständnis entgegengebracht werden. Des weiteren wird von der Voraussetzung ausgegangen, auch auf weite Sicht sei die Altstadt zwischen Zeitglocken und Bubenbergplatz als Schwerpunkt des Geschäftslebens zu betrachten. Es handelt sich im folgenden darum, ausgehend von dieser Basis, die grundlegenden Fragen des Verkehrsproblems darzulegen. Die städtebaulich-architektonischen Aspekte und die speziellen Fragen der Gestaltung des Bahnhofes und der Post werden hier nicht erörtert. Vorausgeschickt sei die Umschreibung der verwendeten Begriffe. Diese gehen zurück auf den Bericht des Preisgerichtes, dem im übrigen sämtliche Zitate entstammen, soweit sie nicht dem Programm entnommen sind.

Die «Horizontallösung» ist identisch mit den Empfehlungen des Preisgerichtes, das sich auf die preisgekrönten Projekte stützt: Die Verkehrswege im Bahnhofgebiet werden geändert, nach Massgabe der gesteigerten Belastung

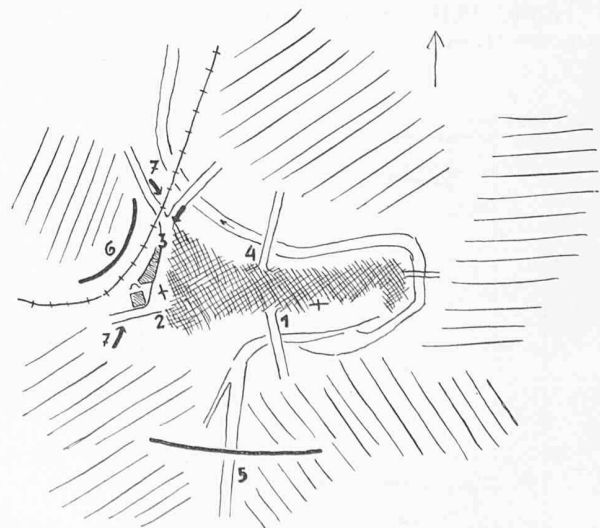


Bild 1. Radialverbindungen und Umfahrlinien. 1 Kirchenfeldbrücke, 2 Bubenbergplatz, 3 Bollwerk, 4 Kornhausbrücke. Die Umfahrlinien: 5 projekt. Aarebrücke, 6 Grosse Schanze oder weiter nördlich, 7 Strassentunnel, eine Fehldisposition