

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 18

Artikel: Reformierte Kirche und Pfarrhaus Wolhusen: Architekt Armin Meili, Luzern
Autor: Meyer, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41687>

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: 17.05.2025

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

Verkehrsströme das Bild von Abb. 5 ergibt. Durch strengere Führung der Randsteine ist ein Verirren nahezu ausgeschlossen, der Fahrer wird durch optische, psychologische Mittel eindeutig gelenkt, und nicht durch Verordnungen. Auf die schematische Abrundung der Insel-Ecken muss durchaus verzichtet werden: Abrundungen treten nur dort auf, wo der Verkehr im Bogen geleitet werden soll, dagegen zeigen scharfe Ecken, wo man nicht einbiegen darf. Abb. 6 zeigt die ganze Platzgestaltung nach diesem Vorschlag; die nicht schraffierten Inseln könnten überfahrbar sein, das heisst, durch einen ganz niedrigen Steinrand mehr optisch als plastisch markiert werden, sodass sie gegebenenfalls zur Vermeidung von Kollisionen dienen können. Man hat mit derartigen flachrandigen Inseln, wie in S. B. Z. vom 26. März d. J. belegt, im Ausland die besten Erfahrungen gemacht; schon bloss Markierung im Pflaster genügt den Fahrzeugen als Richtungsweiser, und dem Fussgänger zur Sicherheit. Mit solchen Mitteln wird sich in wenig Jahren eine reiche Differenzierung der verkehrssichernden Vorkehrungen durchsetzen, gegen die die heutigen, schematischen Verlegenheitsinseln sich höchst primitiv ausnehmen werden. Schon der Vorschlag Martin Abbildung 3 zeigt, namentlich in dem Teil vor dem Bahnhof, dass Genf auf dem besten Wege ist, mit den hergebrachten Vorurteilen zu brechen und anstelle der planimetrischen Symmetrie, also des statischen Elements, die Verkehrsströme, also das dynamische Element zur Grundlage der Platzgestaltung zu wählen. Peter Meyer,

*

Den vorstehenden Ausführungen von Arch. Camille Martin habe ich nicht viel beizufügen. Aus den Verkehrszählungen ergab sich, dass der Kreuzungspunkt K mit etwa $\frac{1}{3}$ des Gesamt-Platzverkehrs belastet ist; daher mein Vorschlag, zu seiner Entlastung für den Bahnhofverkehr auf rechte Hand zu wechseln und dadurch die Abfahrt automatisch in die Rue des Alpes (E) zu locken. Nach Vorschlag Martin könnte man sagen, es solle umgekehrt vom Quai her E zur Anfahrt benutzt werden; das ist aber praktisch kaum durchführbar, weil zur Anfahrt (bei der es mehr pressiert als bei der Wegfahrt vom Bahnhof) instinktiv der „gerade“ Weg zum Ziel gewählt wird, also über K. Wie diese kritische Stelle fahrtechnisch noch verbessert werden kann, hat P. M. gezeigt. Noch ein Wort zur Aufstellung der stationierenden Taxis. Natürlich ist die Aufreihung in Kolonne das Einfachste; sie kann, solange es die Verkehrsdichte erlaubt, ohne weiteres auch nach Plan Abbildung 2 erfolgen. Nachdem aber die mir vorgelegten Zählungen heute schon bis zu 76 gleichzeitig auf dem Platz stationierende Autos ergeben (ohne die 97 dans les environs de la gare!), musste ich eine Lösung mit einem Maximum von Standplätzen suchen. In der Tat zeigt mein Vorschlag 102 Stände vor dem Bahnhof, wogegen Abb. 3 kaum die Hälfte unterbringt; die Quailänge für die Hotelwagen ist in beiden Plänen ungefähr die selbe.

Zum Schluss kann ich nicht umhin, darauf hinzuweisen, wie freimütig hier der Chef des Bebauungsplanes einer grossen Stadt einen Plan *im Entwurf* zur fachtechnischen öffentlichen Diskussion stellt, „pour en susciter peut-être d'autres observations à l'égard de notre propre projet“, wie er selber sagt. Es ist in hohem Masse wohlthuend, einem solchen Baubeamten zu begegnen, der frei ist von der Ambition, „kraft seines Amtes“ stets selbst die richtige Lösung zu finden. Dass durch solche kollegiale Erörterungen neuer Probleme diese am gründlichsten abgeklärt werden, liegt auf der Hand, ebenso, dass daraus die *Oeffentlichkeit* den grössten Nutzen zieht. *Im Entwurf*, nicht erst wenn die amtlichen, parteipolitisch zusammengesetzten Laien-Kommissionen durch ihr placet ein Elaborat sanktioniert haben, soll es fachkundiger Kritik unterstellt werden, denn die Sorge um die Wahrung der behördlichen Autorität macht „nachträgliche“ Verbesserungsvorschläge illusorisch. — Mögen die, die es angeht, sich dieses Genfer Verfahren merken; es gereicht dem der es übt zur Ehre, der Sache zum Nutzen.

Carl Jegher.



Abb. 1. Umgebung der reformierten Kirche Wolhusen.

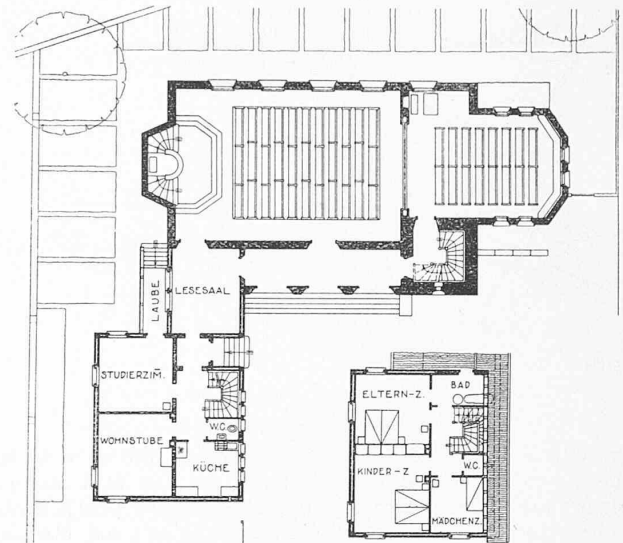


Abb. 2. Grundrisse von Kirche und Pfarrhaus. — Masstab 1 : 400.

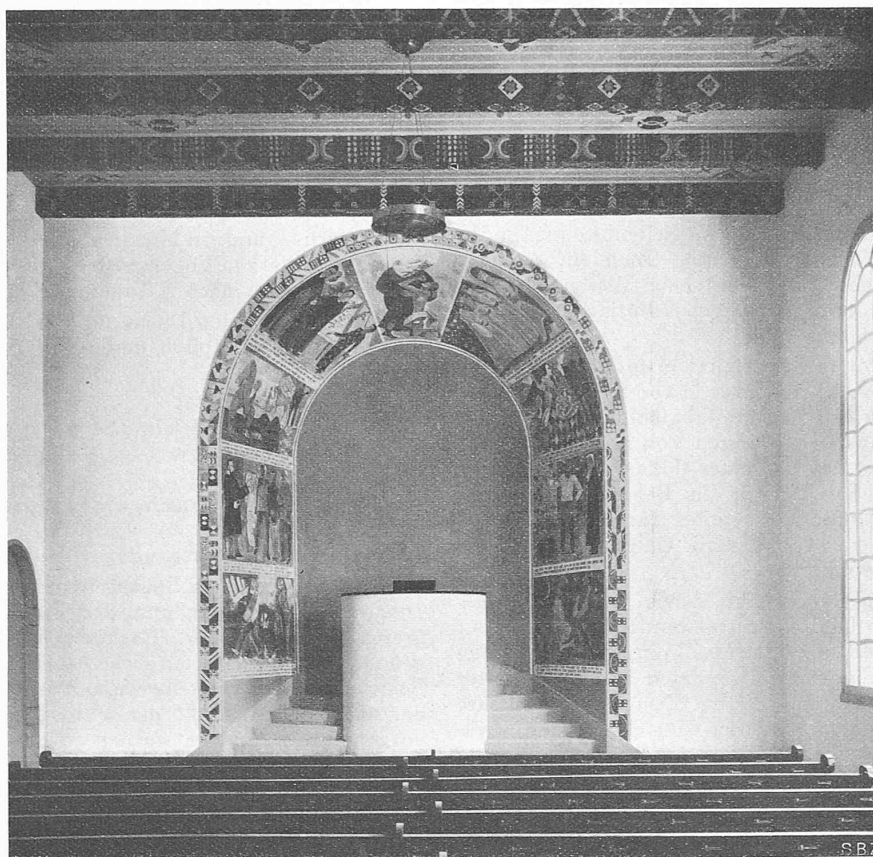
Reformierte Kirche und Pfarrhaus Wolhusen.

Architekt ARMIN MEILI, Luzern.

Diese ansprechende Baugruppe ist 1924/25 in höchst unerfreulicher Umgebung entstanden (Abbildung 1). Am linken oberen Bildrand ist die katholische Kirche sichtbar, zwischen den Häusern läuft die Strasse nach Luzern parallel zur Kirche; Häuser aus den unglücklichsten Architekturzeiten sind spielzeugartig kreuz und quer gestellt, sodass nirgends räumliche Situationen und plastische Gruppen entstehen. Der Architekt hat es sich deshalb mit Recht zur Hauptaufgabe gemacht, Pfarrhaus und Kirche zu einer raumbildenden Gruppe zusammenzufassen, was ihm im besten Mass gelungen ist. Im übrigen befreit sich die Kirche einer verdienstlichen Einfachheit, die konsequente Durchführung des Rundbogens mit schräger Leibung an Kirchenkörper, Turm und Chor sorgt für straffe Einheitlichkeit; man ist dankbar, dass hier der Architekt nirgends zu kunstgewerblichen Extravaganzen seine Zuflucht genommen hat. Das Innere zeigt Seite 239. Auch hier ist die frische farbenfrohe Haltung, die durch einfache, auf Kanzelnische und Decke konzentrierte Mittel erreicht ist, gegenüber dem faden Geschmäckeltum so vieler klassizistischer Kirchen begrüssenswert, wobei man die ganz besondere Schwierigkeit betonen darf, einer so unscharf umschriebenen Aufgabe, wie sie die reformierte Kirche stellt, ein passendes Gehäuse zu geben, das irgendwo in der Mitte zwischen Kult- und Vortragsaal unsicher pendelt — wofür die Schuld



REFORMIERTE KIRCHE MIT PFARRHAUS IN WOLHUSEN
ARCHITEKT ARMIN MEILI, LUZERN



nicht beim Architekten, sondern eben in der Aufgabe liegt. Ein vielleicht nicht unbedingt nötiges mystisches Element kommt durch die gelbgrüne Fensterverglasung in den Raum (im ungefähren Ton gewisser grüner Schneebillen, die die angenehme Illusion erwecken, es herrsche auch mitten im Schneesturm Sonnenschein). Die Kanzelnische, ein Rudiment katholischer Apsiden, ist mit graphisch schön verteilten und farbenfrischen Bildern (in Kaseinfarben auf Putz) von August Babberger, Karlsruhe, ausgemalt, die biblische Gleichnisse darstellen, und die vielleicht durch ihre holzschnittartige Drastik dem Redner und den Gläubigen eine Mahnung sind, dass es die Hauptsache ist, auch das Ideelle praktisch und diesseitig zu betätigen. Eine grosse Abbildung des Innern findet sich im „Werk“ (Heft 1) von Januar 1926.

Zwischen Kirchenschiff und Gemeindesaal (siehe Grundriss Abbildung 2) befindet sich eine versenkbare Wand aus armiertem Beton; auch das Turmfundament ist eine armierte Platte. Die Kirche ist elektrisch geheizt (unter den Fusschemeln). Sie hat rund 120 000 Fr. gekostet, das Pfarrhaus, das noch ein Gemeinde-Lesezimmer enthält, weitere 50 000 Fr. P. M.

Der Umbau des „Viaduc du Day“ auf der Linie Lausanne-Vallorbe der S. B. B.

(Schluss von Seite 229.)

Für die *Bauausführung*, nach dem früher schon kurz geschilderten Vorgange, war eine grundlegende Bedingung die vorübergehende Aufhebung des doppelspurigen Betriebes und die Einrichtung nur eines Betriebsgeleises in der Brückenaxe, welche Massnahme unter Benützung der beiden vorhandenen Längsträgerpaare ohne nennenswerte Aenderungen an der Eisenkonstruktion durchführbar waren. Dadurch ergab sich aber noch nicht jene Entlastung der alten Brücke, die ohne weiteres die Beseitigung der hängewerkförmigen Hauptträgerverstärkungen in der Mittelöffnung gestattet hätte, die dem Einbau der neuen Gewölbe hemmend im Wege standen. Es waren daher noch weitere vorbereitende Arbeiten zu treffen, die darin bestanden, dass man durch erneuten Zusammenschluss der beiden Öffnungen die schwachen Stellen der Gurtungen entlastete. Die geschaffene neue Kontinuitätsverbindung jeder Tragwand wurde mit Presstöpfen in etwa 60 t Anfangsspannung versetzt, bei einer ermittelten möglichen Höchstbelastung von 150 t. Das am Ende der kleinen Seitenöffnung nötige künstliche Gegengewicht wurde durch einen mit Kies gefüllten Holzbehälter geschaffen, und nach diesen vorbereitenden Arbeiten konnten die hängewerkförmigen Verstärkungen demontiert werden.

Unterdessen erfolgte die Installation des Bauplatzes. Sie bestand in der Hauptsache aus zwei je 180 m langen Kabelkranen beidseitig der Brücke, mit Tragfähigkeiten von 2,5 bzw. 2,0 t und Transportleistungen von 60 bzw. 50 m³ pro 10 h-Arbeitstag. Das Baumaterial kam teils in Automobilen (Kies und Sand), teils in Bahnwagen (Steine und Zement) zum Antransport, wobei für die Bahntransporte das ausser Betrieb gesetzte II. Geleise als Abstellgeleise benützt werden konnte.

Für den Umbau der Brücke wurde fast ausschliesslich hochwertiger Portlandzement verwendet, da gegenüber den Zufällen während der Bauausführung eines solchen Bauwerkes, die Vorzüge der verwendeten Bausteine bester Qualität erst durch die mit diesem Zemente erreichbare höchstmögliche Beschleunigung der Mörtelerhärtung wirklich zur Geltung gelangen. Die Zementproben ergaben nach Normenvorschrift folgende Mittelwerte

Tage	2	7	14	28
Druckfestigkeit kg/cm ²	285	455	504	485
Zugfestigkeit „	26,5	31,1	32,8	

Die Mörtelproben mit einer Mischung von 400 kg Zement auf 1 m³ Mörtel mit Sand unter 5 mm Korngrösse

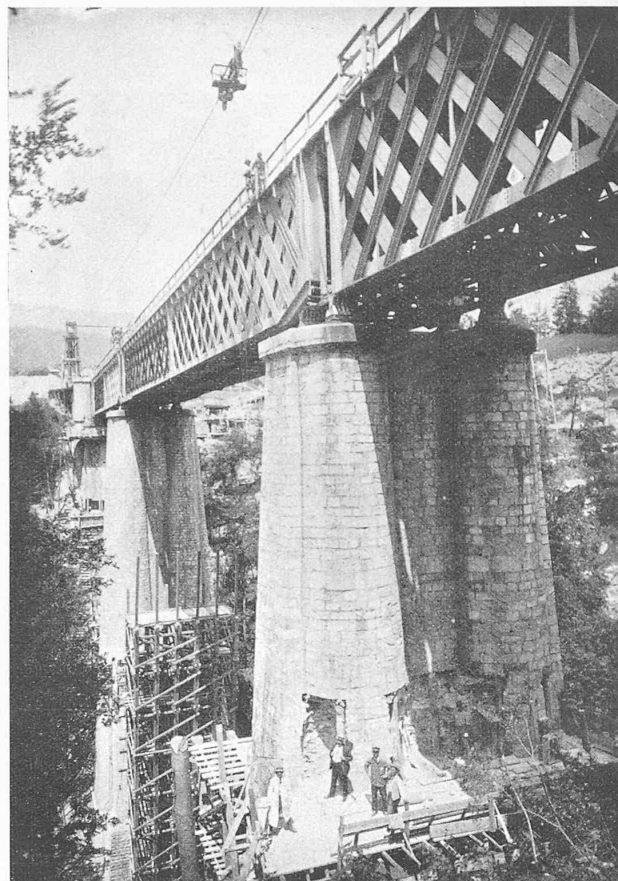


Abb. 6. Hauptpfeiler Seite Lausanne mit den Ausbrüchen für die Einmauerung der Gewölbe-Kämpfer der kleineren Seitenöffnung.

und einer Wasserzugabe von 50 % des Zementgewichtes ergaben die folgenden Werte:

für Würfel von 7 cm Kantenlänge
nach 7 Tagen 203 kg/cm² Druckfestigkeit
für Prismen von 4 × 4 × 16 cm Kantenlänge
nach 1 Monat 306 kg/cm² Druckfestigkeit
für Prismen von 4 × 4 × 16 cm Kantenlänge
nach 4 und 10 Monaten 377 kg/cm² Druckfestigkeit
für 20 mm starken Fugenmörtel zwischen Steinplatten von 20 × 20 × 9 cm nach 7 Tagen 388 kg/cm² Druckfestigkeit

Die wichtigsten Daten für das Steinmaterial aus den Brüchen von St-Triphon und Arvel sind folgende:

	St-Triphon	Arvel
Spezifisches Gewicht	2,71	2,75
Druckfestigkeit an Würfeln 7 × 7 × 7 cm		
senkrecht zum Lager kg/cm ²	1275	1649
parallel „ „	1452	1560
Druckfestigkeit an Prismen 12 × 12 × 50 cm		
ohne Mörtelfuge kg/cm ²	727	1022
mit einer 4 cm Mörtelfuge „	480	600

Die eigentlichen Bauarbeiten begannen Mitte Oktober 1923 mit der Herstellung der Fundamente für die Verbreiterung der Pfeiler. Nachdem die Pfeiler auf Fels gegründet sind, begegneten diese Arbeiten keinen wesentlichen Schwierigkeiten. Die teilweise notwendigen Unterfangungen der alten Fundamentkörper wurden in kleinen Teilstücken vorgenommen und es wurden in der Unterfangungsebene in Abständen von 3 bis 3,5 m 1" Rohre eingelegt, durch die nachträglich mittels Zementeinpressung eine innige Verbindung zwischen dem alten und neuen Fundamentkörper erzielt wurde. Es sei bemerkt, dass die neuen Fundamentsohlen unter Fundamentbänken bei Pfeiler Seite Vallorbe bis 7,6 m und bei Seite Lausanne bis 6,6 m betrugen.