

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 91 (1973)
Heft: 5: Datentechnik: Geräte und Anwendung

Artikel: Zurück zur Sache
Autor: Senn, O.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-71794>

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: 02.04.2025

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

gleiche Lichtregie im neuen Haus des Zürcher Zoos den Lichtgestalten der Nashörner zugute kommt. Und könnte nicht auch das neue Elefantenhaus seiner architektonischen Tonart nach eine Kirche sein? – Also doch Märli tram?

Peter Meyer

Adresse: Prof. Dr. Peter Meyer, Neumünsterallee 15, 8008 Zürich

Zurück zur Sache

Kurz vor Druckbeginn hat Architekt *Otto Senn*, Basel, das bereits von uns vermerkte Schweigen seiner Kollegenschaft gebrochen. Der Einsender postuliert im folgenden gegenüber dem Formalismus im Kirchenbau die heute notwendige Besinnung auf die Ordnung der Gottesdienste und damit auf die Sache der Kirche:

«Dem nicht mehr ganz frischen Eindruck der Wallfahrt nach Ronchamps verhaftet, als Noch-nie-Dagewesenes dargeboten, bewirkt der Bau ohne Zweifel die erstrebte Auffälligkeit, die also einmal mehr verfangen hat.

Die Diskussion des Kirchenbaus bewegt sich unentwegt im formalen Bereich der Architektur, mit dem Ergebnis, dass dem Architekten wohl ein dankbares Feld zu munterm Gestalten freigegeben ist, dass aber letztendlich von der Sache

her gesehen keine glaubwürdige Lösung gefunden wird. Die Zuversicht eines rein künstlerischen Gelingens ist zur Unfruchtbarkeit verurteilt. Man spricht von einem Malaise und zieht gar, nachgerade verständlicherweise, in Zweifel, ob heutzutage das Bauen der Kirche überhaupt noch zu verantworten sei. Wenn die vorgebrachten Argumente nicht in den Wind zu schlagen sind, so wird doch auf solche Weise offensichtlich das Kind mit dem Bad ausgeschüttet.

Das Problem des Kirchenbaus spitzt sich mehr und mehr zu, und es muss festgestellt werden, dass alle an sich nicht zu entbehrenden Bemühungen um städtebauliche, soziale, psychologische Bezüge, neuestens auch um Bezüge der Planung, nicht vermögen, der Willkür eines wuchernden Formalismus Einhalt zu gebieten. Wenn das verabsolutierte Künstlerische in die Zwangsläufigkeit eines ausweglosen Drehens im Kreise führt, so drängt sich schliesslich die Einsicht auf, die Besinnung auf die Ordnung des Gottesdienstes und damit auf die Sache der Kirche sei nicht länger zu umgehen. Es geht da aber nicht ohne das Ausräumen einer mächtigen Ablagerung von Klischeevorstellungen. Damit hat sich ein Theologe neuerdings grundlegend befasst und in einem Aufsatz ‚Das Ende des Kirchen-Baus‘ im Werk darüber berichtet (Heft 1971, Nr. 12, Verfasser: Dr. *Christof Werner*).»

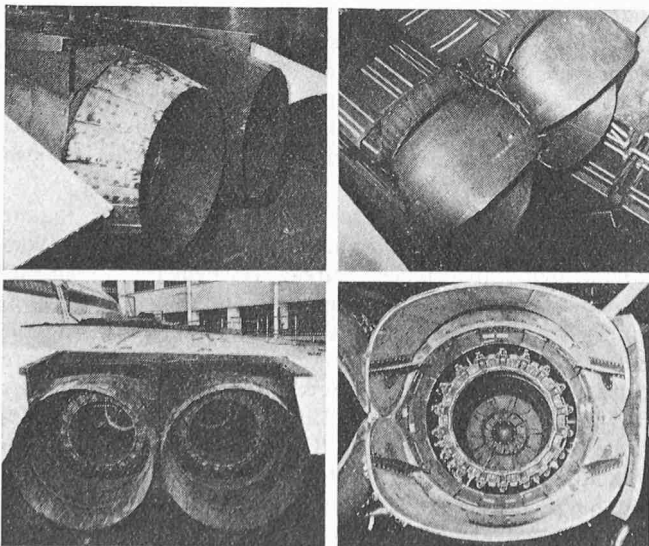
Umschau

Nochmals das Überschall-Verkehrsflugzeug Concorde (SBZ 1973, H. 3, S. 38–46). Die kürzlich durchgeführten Rollversuche mit dem Vorserienflugzeug 02, das mit den neuen Triebwerken Olympus 593 Mk. 602 versehen ist und die das neueste Abgassystem Typ 28 oder TRA aufweisen, bestätigten, dass die Abgase der Concorde praktisch rauch-

frei sind. Im Verlaufe dieser Versuche wurden in Toulouse Werte zwischen 1½ und 2 Hartridge Smoke Units (HSU) gemessen. Diese Werte liegen erheblich unter dem vom Hersteller des Triebwerkes, Rolls-Royce (1971) Ltd., garantierten Maximalwert von 4 HSU (im Vergleich dazu würde der für einen schweren Lastwagen noch annehmbare Wert bei etwa 40 HSU liegen). Auch der Brennstoffverbrauch bei voller Leistung, sowohl mit wie auch ohne Nachbrenner, soll den Grenzwert, den die Concorde im Linienverkehr aufweisen muss (Reichweiten- und Nutzlastgarantien), nicht überschreiten. Die drei bereits fliegenden Concorde haben bis am 21. November 1972 insgesamt eine Flugzeit von 1355 h bei 645 Flügen verbucht. Davon entfielen 384 h auf Flüge mit Überschallgeschwindigkeit. Die Vorserienmaschine 02 wird zurzeit für den Flugversuch vorbereitet, während die Ausführung 01 so umgebaut wird, dass sie die gleichen Merkmale und Ausrüstung aufweist wie das Flugzeug 02.

Das alte und das neue Abgassystem der Concorde
Links die Sekundärdüsen der Prototypen 001 und 002 bestehend aus verstellbaren Klappen. Oben befinden sie sich in konvergenter Stellung (Startstellung), unten ist deren Stellung divergent für den Überschallflug

Rechts die schalenförmigen neuen Abgasdüsen- und Schubumkehrklappen, die im Vorserienflugzeug 02 und in den Serienmodellen angewendet werden. Man erkennt im unteren rechten Bild (von Bildmitte nach aussen) die Brennstoffanlage des Nachbrenners, die Stellglieder der Primärdüsenklappen, die acht am Gehäuseumfang angebrachten Schalldämpfungsbleche (hier in Ruhestellung) und die Schubumkehrschalen



frei sind. Im Verlaufe dieser Versuche wurden in Toulouse Werte zwischen 1½ und 2 Hartridge Smoke Units (HSU) gemessen. Diese Werte liegen erheblich unter dem vom Hersteller des Triebwerkes, Rolls-Royce (1971) Ltd., garantierten Maximalwert von 4 HSU (im Vergleich dazu würde der für einen schweren Lastwagen noch annehmbare Wert bei etwa 40 HSU liegen). Auch der Brennstoffverbrauch bei voller Leistung, sowohl mit wie auch ohne Nachbrenner, soll den Grenzwert, den die Concorde im Linienverkehr aufweisen muss (Reichweiten- und Nutzlastgarantien), nicht überschreiten. Die drei bereits fliegenden Concorde haben bis am 21. November 1972 insgesamt eine Flugzeit von 1355 h bei 645 Flügen verbucht. Davon entfielen 384 h auf Flüge mit Überschallgeschwindigkeit. Die Vorserienmaschine 02 wird zurzeit für den Flugversuch vorbereitet, während die Ausführung 01 so umgebaut wird, dass sie die gleichen Merkmale und Ausrüstung aufweist wie das Flugzeug 02.

DK 656.73 : 629.138.5

Persönliches. Prof. Dr. *Bruno Thürlimann*, Inhaber des Lehrstuhles für Baustatik und Massivbau an der ETH, feiert am 2. Februar seinen 50. Geburtstag. Der Jubilar wurde 1960 an die Abteilung Massivbau der ETH berufen und kann heute mit Stolz auf eine überaus erfolgreiche Tätigkeit als Hochschullehrer und Forscher zurückblicken. Unter seiner Leitung wurden am Institut für Baustatik mehrere Forschungsprojekte ausgeführt, welche neue wesentliche Erkenntnisse für die Wissenschaft und die Praxis gebracht haben. Diese Projekte betreffen u. a. folgende Gebiete: Einfluss von Torsion, Biegung und Querkraft auf Stahlbetonbalken; Einfluss von Biegung und Querkraft auf teilweise vorgespannte Stahlbetonbalken; Langzeitverhalten von Stahlbetonsäulen; Computerprogramme für statische Berechnung. Die stattliche Zahl von wertvollen Dissertationen, die unter seiner Obhut entstanden sind, zeugen auch dafür, dass der Jubilar junge Menschen für solche, zum Teil schwierige Arbeiten gewinnen und begeistern kann. Mit grosser Initiative hat sich Prof. Thürlimann auch dafür eingesetzt, dass die Abteilungen II und VIII der ETH in einigen Jahren auf dem Höggerberg ihre eigenen Lehr- und For-