

# Die Kreuzkirche zu Zürich: erbaut von den Architekten Pflughard & Haefeli in Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **45/46 (1905)**

Heft 8

PDF erstellt am: **22.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-25388>

## **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.

INHALT: Die Kreuzkirche zu Zürich. I. — Rhein-Seitenkanal oder freier Oberrhein? — Vergleichende Untersuchungen an Reaktions-Niederdruckturbinen. (Forts.) — Wettbewerb für das Börsengebäude am Fischmarkt zu Basel. I. — Miscellanea: Entwicklung des modernen Automobils. Turnschanze in Solothurn. Staatliche landwirtschaftliche Lehranstalt in Rennes. Ausgrabungs-Ergebnisse in Algerien. Laufenburger Kraftwerk. Neuer Dom zu Berlin. Erweiterungsbauten im botanischen Garten zu Bern. Kanalisation

von St. Gallen. — Nekrologie: † H. Zweifel. — Literatur: Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Berichtigung. — Der Durchschlag des Simplon-Tunnels. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Das XXXVI. Adressverzeichnis.

Hiezu Tafel V: Die Kreuzkirche zu Zürich.

» VIII: Die Unternehmer des Simplon-Tunnels.

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

## Die Kreuzkirche zu Zürich.

Erbaut von den Architekten *Efleghard & Haefeli* in Zürich.

(Mit Tafeln V, VI und VII.)

### I.

Da wo am Römerhof zu Zürich die letzten Häuserkolosse allmählich durch kleinere und freistehende Gebäude abgelöst werden und mehr und mehr die grünen Wiesen und Rebgeleände des Zürichbergs zum Vorschein kommen, hat sich die Kirchgemeinde Neumünster, welche die frühern Ausgemeinden Hottlingen, Hirslanden und Riesbach umfasst, den Bauplatz für ihr neues Gotteshaus gewählt. Die neue Kreuzkirche, die morgen feierlich eingeweiht werden wird, steht frei auf mächtiger Terrasse an der Berglehne, nahe der Stadt und doch mit weitem Ausblick über den See bis zu den fernsten Schneebergen. Ihr entgegengesetzt, zu Füßen des Uetlibergs erhebt sich die wohlgefällige Kirche von Enge; was lag da näher, als für dieses Gotteshaus ohne zu kopieren ähnliche Formen zu wählen und diese den umliegenden Häusern der Stadt anzupassen.

Man schloss sich demnach im Entwurfe an die zur Zeit Louis XVI. üblichen Bauformen an und suchte sie für den vorliegenden Zweck und unsere Zeit weiterzubilden.

Den vom Römerhof Nahenden begrüßen die stattliche Säulenhalle, die den Haupteingang auszeichnet, die säulengetragene Kuppel, die das Ganze krönt, und die festliche Freitreppe, die im Verein mit freundlichen Gartenanlagen den Bau mit seiner Umgebung in Zusammenhang bringt. Und wer noch weiter steigt, die Rütigasse hinauf oder gegen die Dolderstrasse zu, erkennt deutlich die Seitenschiffe mit ihren mächtigen Bogenfenstern, den Chor, der die Orgel, die Sängerbühne und die Unterweisungszimmer birgt, und beobachtet, wie es möglich ist, durch das an der Rückseite angebaute Treppentürmchen in die Glockenhalle der Kuppel zu gelangen. Wer noch höher steigt die Bergstrasse entlang oder hinauf zur Schneckenmannstrasse, der gewahrt dann allmählich, wie sich die von unten ineinander geschobenen Formen zur klaren und einfachen Grundform des Kreuzes lösen.

Um sich der Kirche selbst zu nähern, kann der Fussgänger entweder die grosse Freitreppe wählen, die an der Brunnengrotte, mit einem von Bildhauer *Bösch* trefflich modellierten Löwenkopfe, vorbei emporführt, oder den nur durch wenige Treppenstufen unterbrochenen Fussweg benutzen, der von der Strassenkreuzung an der Rütigasse beginnt. Für die am Berge wohnenden Kirchgenossen ist ein Zugang am obern Ende der Rütigasse geschaffen worden,

<sup>1)</sup> Die Tafeln VI und VII werden den folgenden Nummern beigelegt werden.

während sich für Wagen die Fahrstrasse von der Dolderstrasse her um die Kirche herum zieht. Die Freitreppe endet an der Vorhalle, die als Unterfahrt dient und deren Giebel von vier fast 10 m hohen und 1 m dicken Säulen mit reichen Kapitalen getragen wird. Hier ist der Haupteingang, eine stattliche Türe mit breiter Umrahmung, deren Sturz durch einen gleichfalls von *Bösch* modellierten Kopf, Christus am Kreuze, geziert ist. Zu beiden Seiten sind zierliche, von Schlosser Bertuch in Zürich geschmiedete Leuchter angebracht. Ein Ueberzug von Kupferblech schützt sowohl die Türflügel wie auch die beiden seitlichen Pforten

gegen die Schäden der Witterung. Als Material für die Säulen und sonstigen äussern Steinarbeiten fand Savonnièresstein Verwendung, zur Hintermauerung in den untern Teilen Bruchsteinmauerwerk, weiter oben Backstein. Die Fundamente sind aus Beton erstellt worden.

Die Gründungsarbeiten bereiteten insofern Schwierigkeiten, als die vorgefundene Moräne sich ungleichartig mit wasserführenden Sandadern durchsetzt erwies. Deswegen mussten die Fundamente derart verbreitert und in den Grund eingesenkt werden, dass sich die durchschnittliche Bodenbe-

anspruchung bis auf 1,9 kg/cm<sup>2</sup> reduzieren liess. Die hierfür erforderlichen, gewaltigen Betonmassen wurden entsprechend ihrer Beanspruchung in verschiedenen Qualitäten erstellt. Die unterste etwa 2 m starke Schicht in hydraulischem Kalkbeton im Verhältnis 1 : 2½ : 4, dann in der Höhe von 1,40 m Portlandbeton im Verhältnis 1 : 3 : 6½, worauf 1,20 m hoch Portlandbeton im Verhältnis von 1 : 2 : 5 folgte. Die Verwendung von Kalkbeton setzte genügende Abbindezeit vor Eintritt grösserer Belastungen voraus. Die Tiefe der Fundamente beträgt 5,5 bis 6 m unter Kirchenboden.

Durch das Hauptportal betritt man einen Windfang, der nicht nur den Zweck hat, die Zugluft von dem Kircheninnern abzuhalten, sondern auch gleichzeitig als Vorraum den Besucher auf das feierliche Innere des Gotteshauses vorbereiten soll. Demgemäss finden wir hier in kleinerem Masstabe ähnliche Dekorationsmotive verwendet wie in der Kirchenhalle, nach der sich eine breite Glastüre öffnet. Das Auge des Eintretenden wird gefangen durch die freie Wirkung des weiten hellen Raumes und durch die Sammlung allen Schmuckes um Kanzel und Altar, die sich beide dem Haupteingange gegenüber inmitten der rundum versammelten Gemeinde erheben. Nur die hier verwendete Kreuzform gibt die Möglichkeit, eine so grosse Zahl Zuhörer in so geringer und gleichmässiger Entfernung zur Kanzel zu setzen und dabei doch jedem der Plätze unbekindert von Säulen oder Pfeilern freien Ausblick zu geben. Die Bänke im Erdgeschoss sind teilweise im Kreise um die Kanzel angeordnet und bieten für 750 Personen Platz,

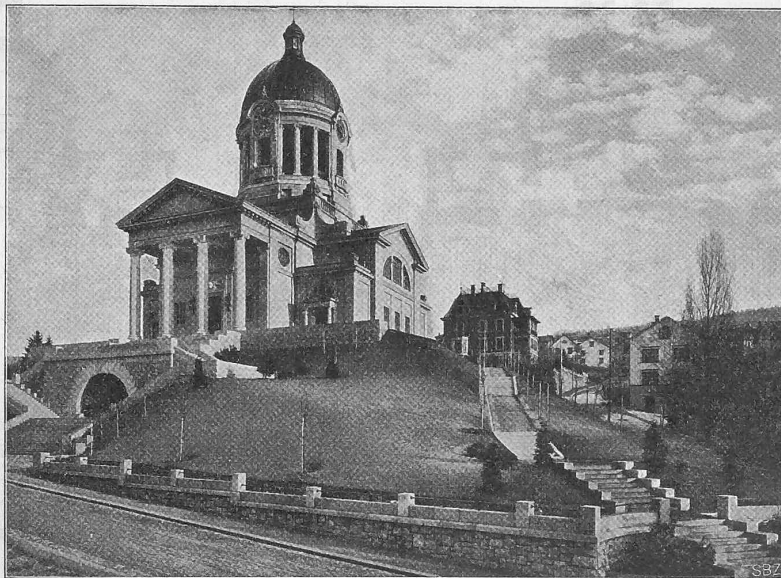


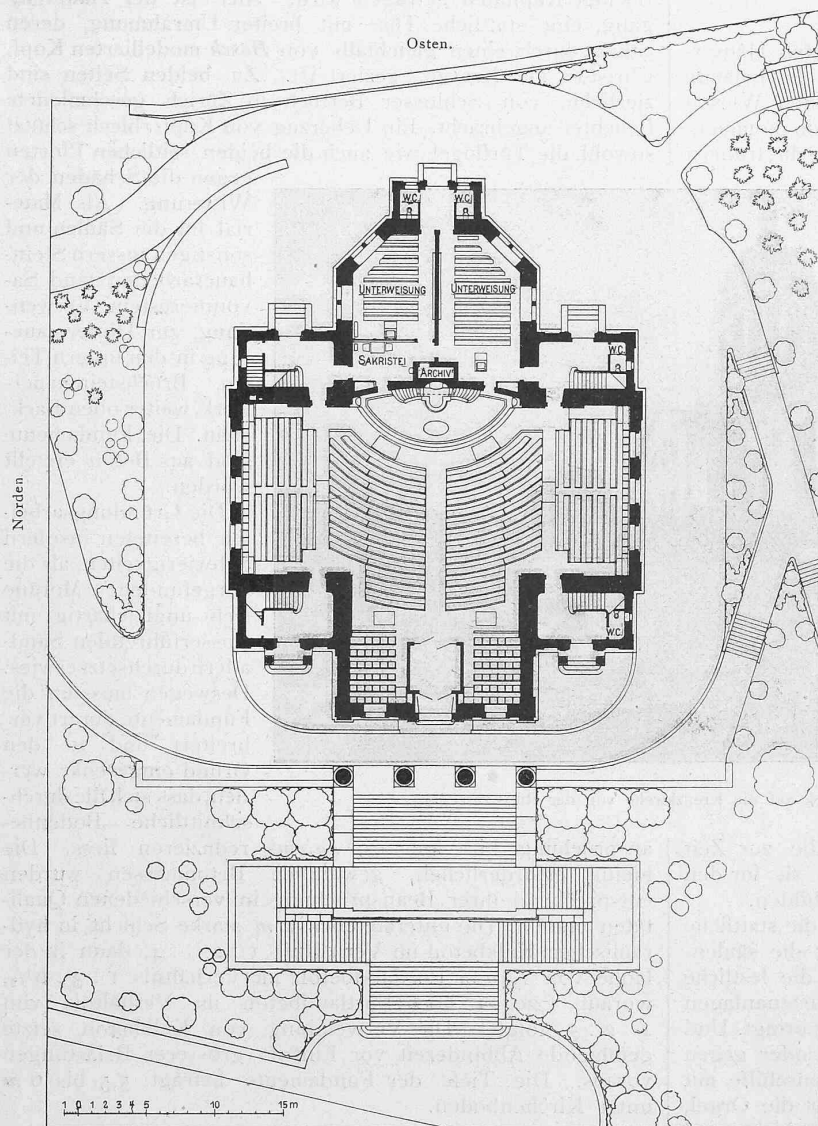
Abb. 1. Blick auf die Kreuzkirche von der Rütigasse aus.

während die Emporen zusammen 650 Kirchgänger aufnehmen können; so gewährt die Kirche im ganzen für 1400 Personen Raum. Die Breite der Schiffe ist 12,5 m, die Entfernung der hintersten Plätze im Längsschiff von der Kanzel 22,5 m, die gesamte Breite des Innenraumes im Querschiff gemessen etwa 28 m und die Höhe bis zum innern Kuppelgewölbe ungefähr 14 m.

Kanzel, Altar und Orgel als Mittelpunkte der gottesdienstlichen Handlung sind zu einer Gruppe vereint. Dabei wurden Kanzel und Altar als wichtigste Teile in die Gemeinde gerückt und mit wertvollen bildnerischen Reliefs

Figuren sind etwas mehr als lebensgross in schwachem Relief gehalten; trotzdem modelliert sich alles in klarer Weise, sodass die beiden Kunstwerke auch durch die wirksame Verteilung der Massen und Ausnützung des Raumes, durch die Gemessenheit der Bewegungen und die Feinheiten des Ausdrucks alles Lob verdienen.

Vor dieser Gruppe, um zwei Stufen über dem sonstigen Kirchenboden erhöht, steht der Altartisch. Als Tisch gekennzeichnet, aber in reichlicher Grösse, ist er von Schmid & Schmidweber in Zürich aus schwarzem poliertem Granit erstellt und mit einem starken und ornamentierten



### Die Kreuzkirche zu Zürich.

Erbaut von den  
Architekten *Pfeghard & Haefeli* in Zürich.

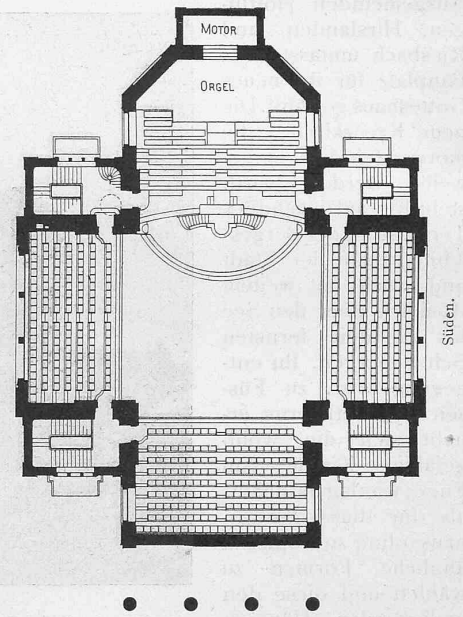


Abb. 2 und 3. Grundrisse vom  
Erdgeschoss und von der Emporenanlage.

Masstab 1 : 500.

sowie Mosaik geschmückt, während darüber, mehr im Hintergrunde, die Orgel mit dem Sängerkhor angeordnet worden ist. Die Kanzel mit dem von fröhlichen Kinder gestalten umgebenen Fuss und der mit Rosen-Girlanden reich dekorierten Brüstung lehnt gegen die Kanzelwand, die zum Zeichen der Sammlung und des Abschlusses leicht nach hinten gebogen ist. Die sonst gerade obere Abschlusslinie wird von einem überhöhten Mittelstück unterbrochen, unter dem die Kanzelnische zur höchsten Steigerung der Wirkung reich mit Goldmosaik ausgelegt ist. Die Seitenteile der Kanzelwand füllen Reliefdarstellungen der klugen und törichten Jungfrauen, von Bildhauer *Bösch* in Rom modelliert; links die klugen, die in pflichtgetreuer Bereitschaft von Christus begrüsst in das Himmelreich eingehen, rechts die törichten, die den entscheidenden Moment versäumt, enttäuscht geschlossene Türen finden. Die

Bronzeband geziert. Seine Schwere deutet auf seine Unverrückbarkeit, die dunkle Farbe soll ihn von dem sonstigen hellen Steinmaterial besonders auszeichnen.

Die Orgel hält 47 klingende Register mit annähernd 3000 Pfeifen und wurde durch Orgelbauer *Goll* in Luzern nach seinem neuen, rein pneumatischen System erstellt. Ihr Antrieb erfolgt durch einen Schmidtschen Wassermotor, der über dem hintern Mitteleingang aufgestellt ist. Die Orgelfassade aus Eichenholz ist mit reichem Schnitzwerk ausgestattet.

Der übrige Kirchenraum erscheint einfach und in hellen Farben gehalten. Die breiten Gurtbogen, welche die mächtigen Pfeiler verbinden und den ganzen Kuppel aufbau tragen, wurden ihrer Funktion entsprechend mit Kassetten geschmückt, die weitgespannten Emporenträger, sowie ihre Brüstungen mit Spruchtafeln. Das flache Gewölbe, das den Kuppelbau aus akustischen Gründen nach dem Innern der Kirche begrenzen muss, schliesst eine zierliche Rosette, die in Form einer niedrigen Flachkuppel den äussern hohen Kuppelaufbau andeutet.

(Schluss folgt.)



### Die Kreuzkirche in Zürich.

Erbaut von den Architekten *Pfeghard & Haefeli* in Zürich.

Ansicht von Südosten.

Seite / page

92(3)

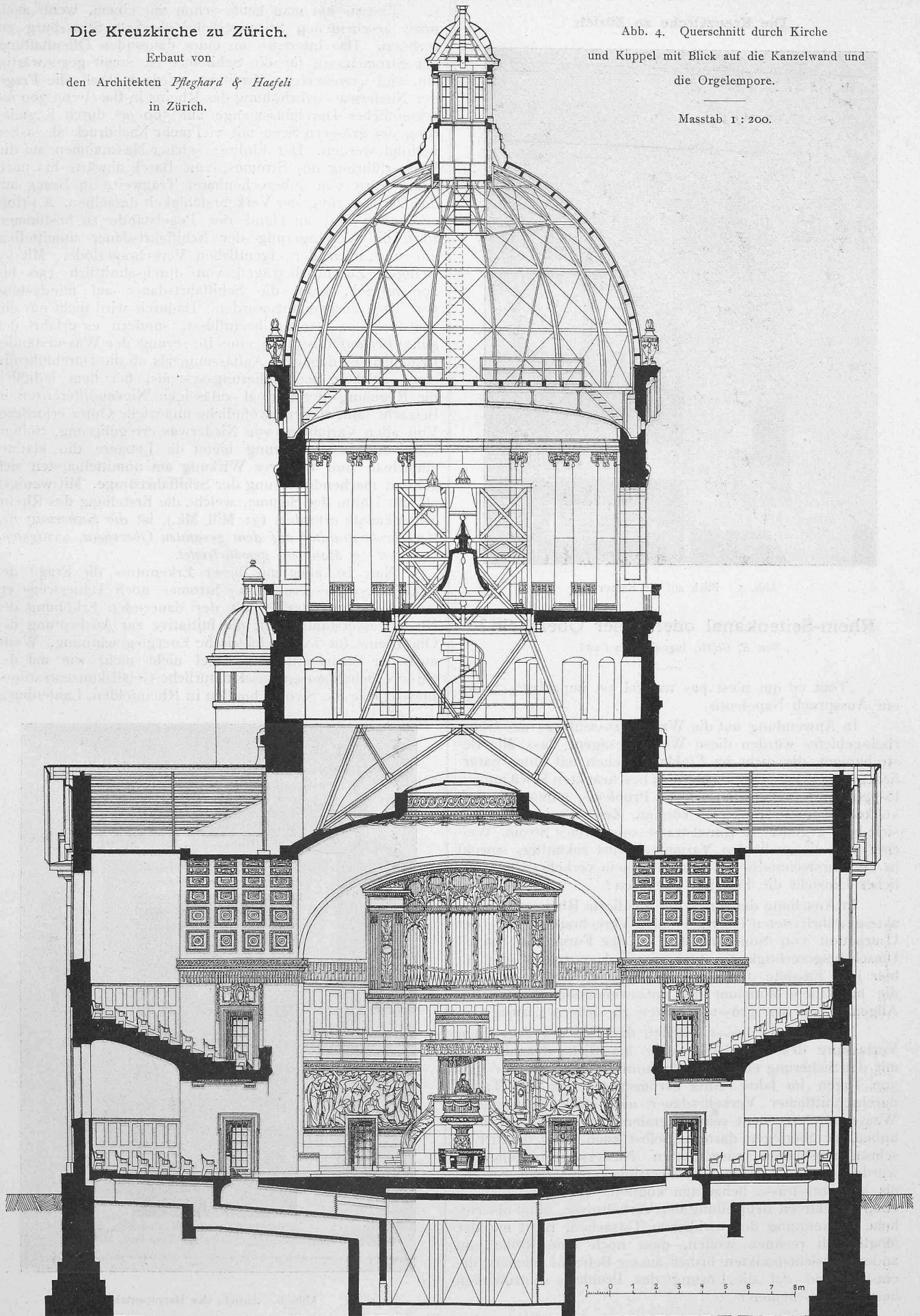
leer / vide /  
blank

Die Kreuzkirche zu Zürich.

Erbaut von  
den Architekten *Pfeghard & Haefeli*  
in Zürich.

Abb. 4. Querschnitt durch Kirche  
und Kuppel mit Blick auf die Kanzelwand und  
die Orgelempore.

Masstab 1 : 200.



## Die Kreuzkirche zu Zürich.

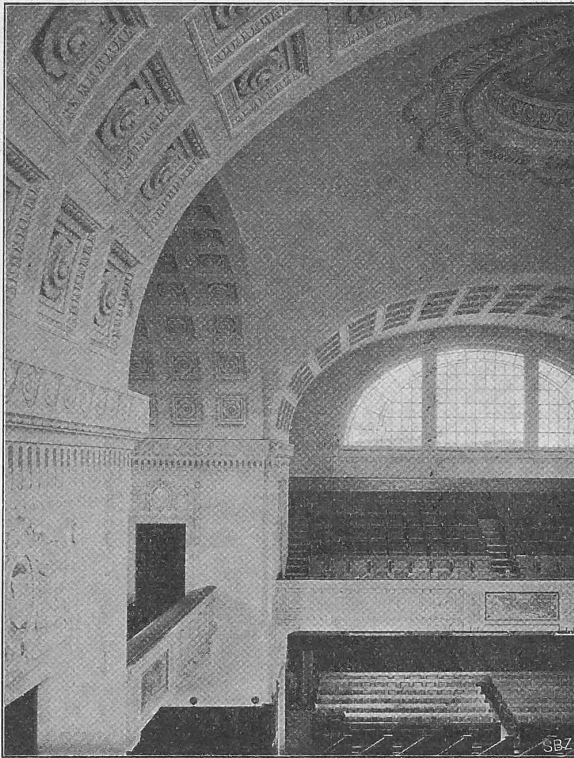


Abb. 5. Blick auf die Emporen.

## Rhein-Seitenkanal oder freier Oberrhein?

Von R. Gelpke, Ingenieur in Basel.

„Tout ce qui n'est pas naturel est imparfait“, lautet ein Ausspruch Napoleons.

In Anwendung auf die Wasserstrassenfrage des Oberrheingebietes würden diese Worte besagen, dass alle Bestrebungen, die nicht im Einklang stehen mit einer natürlichen, von allen lokal und zeitlich beschränkten Erwägungen losgetrennten Entwicklung dieses Problems, unmöglich eine vollkommene Lösung bieten können. Zwei Versionen stehen sich hier gegenüber: Kanalstrasse oder freier Strom. Welcher von diesen beiden Varianten wird zukünftig, sowohl in verkehrstechnischer wie in allgemein verkehrswirtschaftlicher Hinsicht die Priorität gebühren?

In Ansehung der durch die revidierte Rheinschiffahrtsakte gewährleisteten internationalen Verkehrsrechte, die der Usurpation von Sonderrechten in der Form von Stapel-Umschlagsberechtigungen usw. ein Ziel setzten, wird somit hier jene Fassung der Schifffahrtsfrage in Betracht fallen, die bei einem Minimum der aufzuwendenden Kosten der Allgemeinheit den grössten Nutzen zu sichern vermag.

Nun steht ja ausser Zweifel, dass bei der gegebenen Verfassung des Stromlaufes eine künstliche Kanalstrasse mit der Sicherung einer Verkehrskontinuität von mindestens 300 Tagen im Jahre einer Stromstrasse von 190 Tagen durchschnittlicher Verkehrsdauer und stark wechselnden Wasserständen, somit schwankenden Fahrtiefen gegenüber unbedingt überlegen dasteht. Selbst nach einer durch Einschränkungsbauten ausgeführten Niederwasserregulierung würde der Kanal seine Gleichwertigkeit mit dem Strome als Verkehrsstrasse behaupten können. Wer wird aber bei einer objektiven Beurteilung der Verhältnisse, ohne absichtliche Verkennung der wirklichen Tatsachen, nicht mit der Möglichkeit rechnen wollen, dass noch eine Reihe von andern Gesichtspunkten bisher ausser Betracht blieben, die entscheidend auf die Lösung des Problems einzuwirken bestimmt erscheinen?

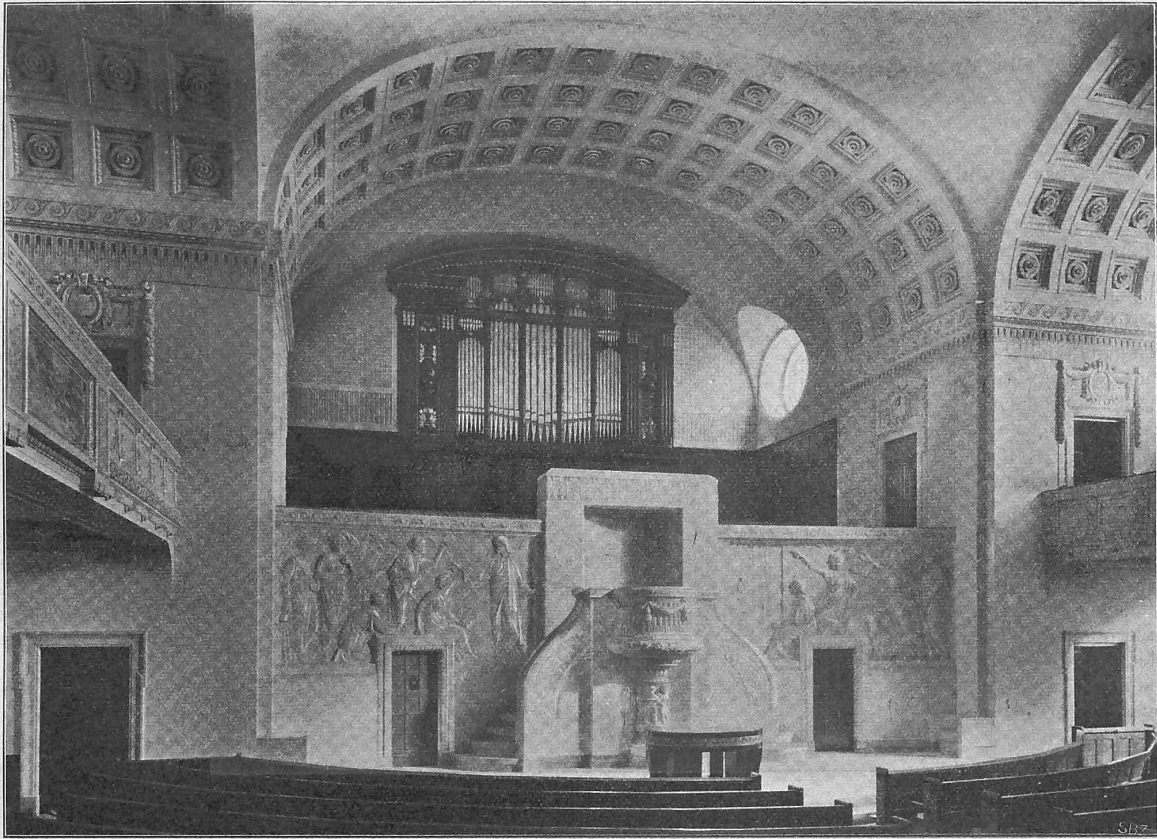
Erstens hat man heute schon mit einem, wenn auch noch bescheidenen Stromverkehr oberhalb Strassburg zu rechnen. Das Interesse an einer dauernden Offenhaltung der Stromstrasse für die Schifffahrt ist somit gegenwärtig ein viel erweitertes. Zweitens wird dadurch die Frage der Niederwasser-Erhöhung des Rheins in Basel von 300  $m^3$  sekundlicher Durchflussmenge auf 500  $m^3$  durch Regulierung der grössern Seen mit viel mehr Nachdruck als bisher verfolgt werden. Der Einfluss solcher Massnahmen auf die Wasserführung des Stromes, von Basel abwärts bis nach Köln, wäre von unberechenbarer Tragweite in Bezug auf die Verbesserung der Verkehrsfähigkeit desselben. A priori erkennbar und an Hand der Pegelstände zu bestimmen wäre die Verlängerung der Schifffahrtsdauer unmittelbar vor und nach der eigentlichen Verkehrsperiode. Mit jeweiligen Zuschussbeträgen von durchschnittlich 150 bis 200  $m^3$ /Sek. kann die Schifffahrtsdauer auf mindestens 300 Tage ausgedehnt werden. Dadurch wird nicht nur ein Teilstück des Stromes beeinflusst, sondern es erfährt der ganze Verlauf desselben eine Besserung der Wasserstände. Irrtümlich ist dabei die Auffassung, als ob die Durchführung eines solchen Seeregulierungssystems, bei dem lediglich die Regelung der normal zulässigen Niveaudifferenzen in Betracht fällt, aussergewöhnliche finanzielle Opfer erfordere. Von allen Varianten, wie Niederwasserregulierung, Seitenkanal und Seeregulierung bietet die Letztere die klarste, einfachste und in ihrer Wirkung am unmittelbarsten sich geltend machende Lösung der Schifffahrtsfrage. Mit weniger als der Hälfte der Summe, welche die Erstellung des Rhein-Seitenkanals erfordert (31 Mill. Mk.), ist die Sicherung der Verkehrskontinuität auf dem gesamten Oberrhein, wenigstens während 10 Monaten, gewährleistet.

Nun ist aber mit dieser Erkenntnis die Frage der Schifffahrtsverbesserung des Stromes noch keineswegs erschöpft; denn parallel mit der dauernden Erhöhung der Niederwasserstände geht die Initiative zur Ausbeutung des Oberrheins für hydro-elektrische Energiegewinnung. Wenn auch der Strom unterhalb Basel nicht mehr wie auf der Strecke Schaffhausen-Basel natürliche Gefällskonzentrationspunkte, wie die Stromschnellen in Rheinfeldern, Laufenburg,



Abb. 6. Ansicht des Hauptportals.

## Die Kreuzkirche zu Zürich.

Erbaut von den Architekten *Pfleghard & Haefeli* in Zürich.

Aufnahme für die Schweizerische Bauzeitung.

Aetzung von *Meisenbach, Riffarth & Cie.* in München.

Abb. 7. Blick auf Kanzelwand und Orgelempore.

Kadelburg usw. aufweist, so bietet doch das hohe Niederwasserquantum ( $300 m^3$  gegenwärtig,  $500 m^3$  nach erfolgter Seeregulierung) in Verbindung mit einem hohen durchschnittlichen Gefälle von annähernd  $1/100$  und ausserordentlich günstigen Terrainverhältnissen für den Bau von kurzen Kanalstrecken, unter Benützung der alten Rheinarme, alle Gewähr für eine ökonomische Gewinnung von Wasserkraften. So ist heute schon abzusehen, dass mindestens  $50 m$  des Stromgefälles für elektrische Energiegewinnung, im Laufe der Jahre somit  $250\,000 P. S.$  (ohne Vorregulierung:  $150\,000 P. S.$ ) zur Verwertung gelangen können. Selbstverständlich wird die Wahrung der Integrität des Stromes als Schiffsstrasse durch den Einbau von Schleppzugschleusen gesichert bleiben müssen. Damit tritt eine partielle Kanalisierung des Oberrheins als natürliche Folge seiner Verwertung als Kraftquelle ein. Die Schiffbarkeit des Stromes erfährt so neuerdings eine wesentliche Verbesserung.

Zieht man nun eine Parallele zwischen dem partiell kanalisiertem Strom und dem ebenfalls hydraulischer Energiegewinnung dienenden Rhein-Seitenkanal, so resultiert Folgendes: Beim Kanal werden jeweils an den Schleusenstellen  $50$  bis  $60 m^3/Sek.$  (sollte eine solche Wasserentnahme nicht gegen Art. 30 der Rheinschiffsahrtsakte verstossen?) hydraulisch verwertet, beim Rhein an den Kraftstellen mindestens das zehnfache ( $500 m^3$ ). Dass die Erstellungskosten für die Pferdeeinheit an der Turbinenwelle der Rheinwerke sich unvergleichlich viel billiger stellen werden, als bei den Gefällsstufen des Kanals, somit der elsässischen, wie der badischen Industrie in viel rationellerer Weise gedient wäre, bedarf keiner weitem Begründung. Und was den Wert der Wasserstrasse anbelangt, so ist eine ausgeglichene Wasserführung des Stromes mit Sicherung der Verkehrskontinuität, partieller Kanalisierung und mit einer mehr oder weniger intensiv durchgeführten Niederwasserregulierung

geeignet, auch die weitestgehenden Ansprüche in Bezug auf die Verkehrsfähigkeit des Stromes vollauf zu befriedigen. Unter keinen Umständen kann aber ein Rhein-Seitenkanal Sondernheim-Strassburg ( $80 km$ ) eine vollwertige Oberrheinstrasse ersetzen, oder es müsste ein vollständiger Ausbau solcher Kanäle auf dem rechten, wie auf dem linken Stromufer in der Gesamterstreckung der Oberrheinebene erfolgen, was ja selbstverständlich ausgeschlossen ist. Demnach bleibt festzuhalten, dass, wie immer auch die gegenwärtige Lage der Schiffsahrtsfrage sich gestalten mag, die natürliche Entwicklung des Gesamtoberrheins in verkehrstechnischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht durch nichts behindert werden kann.

Wenn also von den drei der Schiffsahrtsverbesserung des Oberrheins in der Hauptsache zugrunde liegenden Massnahmen: wie *Niederwasserregulierung*, *Seeregulierung*, *partielle Kanalisierung* als Folge hydraulischer Energiegewinnung, jede einzelne an sich schon genügt, einen befriedigenden Stand der Schiffsahrtsverhältnisse zu garantieren, so ist nach Massgabe der *internationalen Bedeutung der Wasserstrasse* für den Warenaustausch zwischen Mittelmeer und Nordsee, besonders auch im Hinblick auf den Konkurrenzwettbewerb der westfranzösischen Bahnen in Verbindung mit dem Simplon, der *vollständige Ausbau der Oberrheinstrasse Basel-Mannheim unter Anwendung sämtlicher Hilfsmittel* als *conditio sine qua non* aufzufassen. Die Betonung dieser Version ist vom Standpunkte der allgemeinen verkehrswirtschaftlichen Interessen Mittel-Europas, wie namentlich in Hinsicht auf die Sicherung, Festigung, sowie Vermehrung des Exportes Deutschlands auf dem schweizerischen, wie auf dem italienischen Markte so dringender Natur, dass alle halbwertigen Bestrebungen in der Gestalt von Rhein-Seitenkanälen, die ausschliesslich partikularistische Ziele verfolgen, ohne weiteres ausgeschaltet werden.