

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	57/58 (1911)
Heft:	27
Artikel:	Evangelische Kirche Flawil: Architekten Curjel & Moser, Karlsruhe
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-82716

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

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

gelangte, wo er denn auch beidemal regelrecht angehalten wurde. Gestützt auf die günstigen Betriebserfahrungen sind in Dresdener Bahnhöfen verschiedene solcher Sandgeleise eingebaut worden, u. a. auch im Hauptbahnhof Dresden A, wo die beengten Raumverhältnisse eines zwischen zwei Bahnsteigen liegenden Stumpengeleises zu der in Abb. 8 (nach „Z. d. V. D. E.-Verw.“) gezeigten, besonders gedrängten Anordnung des Sandgeleises führten. Zweifellos ist die Sicherung, welche das richtig angelegte Sandgeleis darbietet, eine so zuverlässliche, dass solche Anordnungen überall Anwendung finden sollten, wo immer sie anwendbar sind, namentlich aber dort, wo ungünstige Gefällsverhältnisse herrschen und eben nur das Sandgeleis den umfassendsten Schutz zu gewähren vermag.

Alle auf dem eben betrachteten Gebiet zu Tage tretenden Bestrebungen und stattfindenden Versuche gleichwie die Mannigfaltigkeit der Wege an sich, welche zur Erhöhung der Zugsicherheit eingeschlagen werden, um die letztere von Irrungen und menschlicher Schwäche möglichst unabhängig zu machen, bilden naturgemäß seit Jahren ein Hauptinteresse nicht nur der Fachleute, sondern der öffentlichen Meinung im allgemeinen. Aber viele der sich daran knüpfenden Fragen und zwar gerade sehr wichtige, haben bisher eine endgültige, überall gleichmäßig anerkannte Lösung noch nicht gefunden und werden einer solchen wohl nicht so bald zugeführt werden können. Ein engbegrenztes Ergebnis hängt darin eben erst von Erfahrungen ab, die naturgemäß unter ungleichen, veränderlichen Vorbedingungen zustande kommen und sich auf lange Zeiträume ausdehnen müssen.

Bisher gehen ja noch die Anschauungen darüber auseinander, ob es richtiger ist, die möglicherweise mit der selbsttätigen Zugbremsung verbundenen Fährlichkeiten für die radikale Abwehr jener grossen Gefahren in den Kauf zu nehmen, welche infolge des Ueberfahrens eines Haltsignals heraufbeschworen werden können, oder ob es vorzuziehen sei, auf die drastische Abhülfe zu verzichten und die Abwehr lediglich durch Aufwendung besonderer Mahnungszeichen mittelbar anzustreben. Auch zwingen die Einrichtungen der letztangeführten Gattung von Sicherungen

zu der weiteren Erwägung, in wie weit es als zweckentsprechend gelten dürfe, die mahnende Signalunterstützung nur auf die *Halt* zeigenden Streckensignale zu beschränken, oder ob sie ausnahmslos auf alle Hauptsignale bzw. auf alle zu Hauptsignalen gehörenden Vorsignale ausgedehnt werden soll, gleichgültig, ob dieselben dem sich nähernden Zug die Fahrt erlauben oder verbieten. Die besondere Ankündigung jedes Streckensignals bedeutet dem Lokomotivführer allerdings eine ganz außerordentliche Erleichterung, welchen Vorteil er zur Förderung seines Dienstes mehr oder minder, aber auch, je nachdem sein persönliches Verantwortlichkeitsgefühl entwickelt ist, zu seiner Bequemlichkeit ausnutzen kann.

Die Ankündigungen jedoch, welche ausschliesslich mit Haltsignalen verbunden sind, besitzen einen wesentlich anderen Charakter, namentlich dann, wenn es überhaupt zur Auslösung des Warnungszeichens gar nicht kommen kann, ohne dass der Führer einer empfindlichen Strafe verfällt.

Ueber die besonders wichtige Frage, inwieweit Bedenken wegen einer etwa möglichen Herabminderung der Führerqualitäten gerechtfertigt sind, wird wohl auch erst eine mehrjährige Erfahrung bestimmte Aufschlüsse bringen können, da zurzeit die Sache doch noch zu jung ist, als dass für die Beurteilung ihrer späteren Sonderwirkungen

mehr vorläge, denn Erwägungen. Darnach scheint es allerdings, dass jene Einrichtungen, welche jedes Streckensignal ankündigen, am ehesten die Eignung besitzen, um nach vorgedachter Richtung Befürchtungen zu wecken, weil, wie das Leben vielfach lehrt, endlose immer gleichlautende Ermahnungen mit der Zeit eher abstumpfend als aufmunternd wirken können.

Was schliesslich die *selbsttätige* Bremsung anbelangt, so wurde bereits erwähnt, dass sie in Deutschland die meisten Eisenbahnverwaltungen für unvorteilhaft und nicht empfehlenswert ansehen. Auch die grosse Vereinigung der preussischen Lokomotivführer erblickt in der selbsttätigen Anhaltung der Züge einen Rückschritt, weil dadurch das Verantwortlichkeitsgefühl der Führer nachlassen würde. Anderwärts und namentlich in Amerika besteht hingegen in denselben Kreisen vorwaltend die Meinung, die Führer müssten ihrer Pflicht unter allen Umständen gerecht werden; wenn aber, aus was immer für einer Ursache, einem Haltignal nicht rechtzeitig entsprochen würde, wäre das Eingreifen der selbsttätigen Bremse in den meisten Fällen von so unermesslichem Wert, dass die allenfalls mit der Einrichtung verbundenen Nebenschwierigkeiten völlig belanglos erscheinen.

Evangelische Kirche Flawil.

Architekten Curjel & Moser, Karlsruhe.

(Mit Tafeln 75 bis 78).

Seit etwas mehr als Jahresfrist grüsst auch aus dem st. gallischen Dorfe Flawil weithin einer jener Turmhelme, wie sie für die Untertoggenburger und Fürstenländer Gegend charakteristisch sind, man denke nur z. B. an die katholische Pfarrkirche von Gossau oder an die St. Galler Stiftskirche. Erst beim Näherkommen erkennt man an den feingeformten Linien und Flächen des noch glänzenden Kupferhelmes, den Einzelformen der säulenumschlossenen Glockenstube

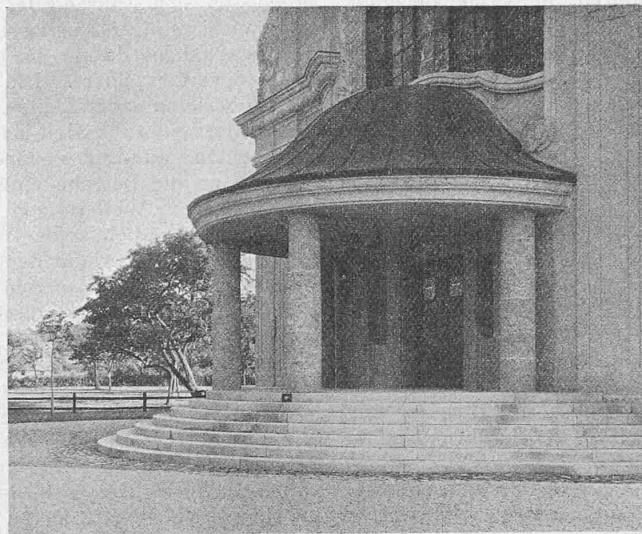


Abb. 4. Vorhalle des Haupteingangs. Arch. Curjel & Moser.

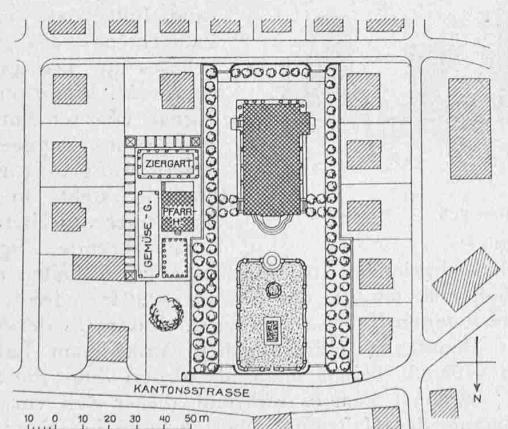


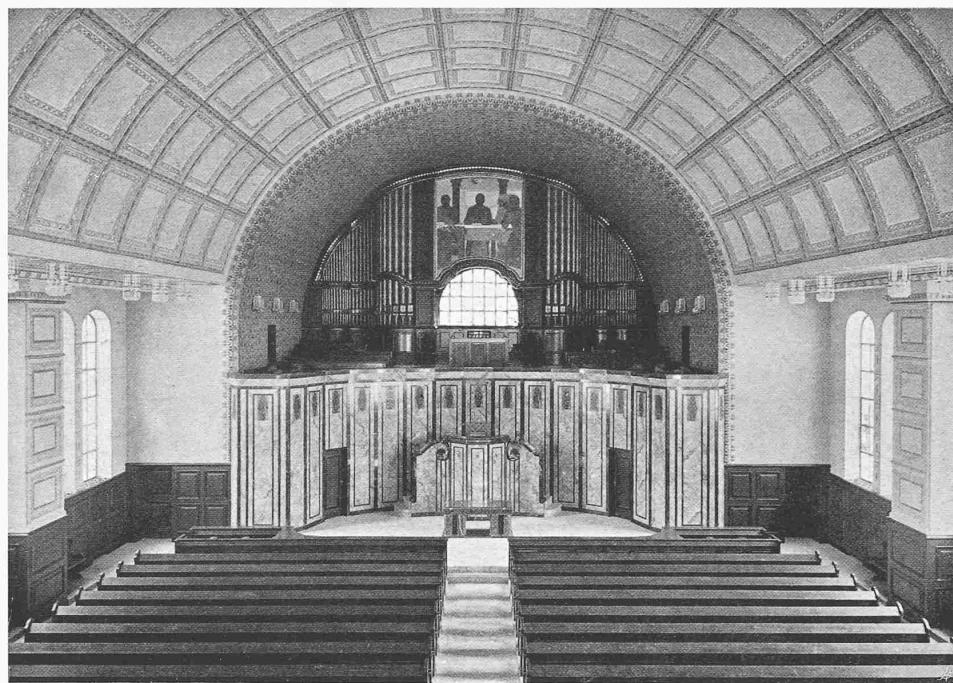
Abb. 1. Lageplan von Kirche und projektiertem Pfarrhaus.
Masstab 1:2500.



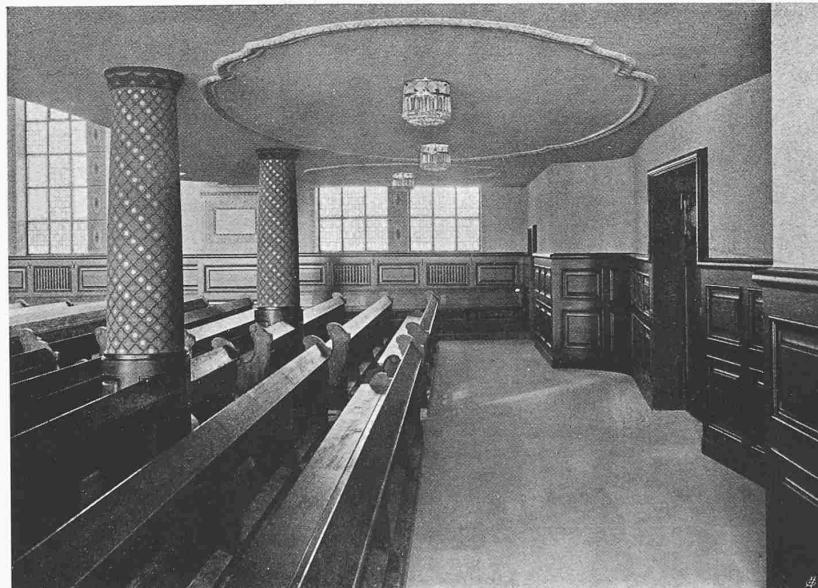
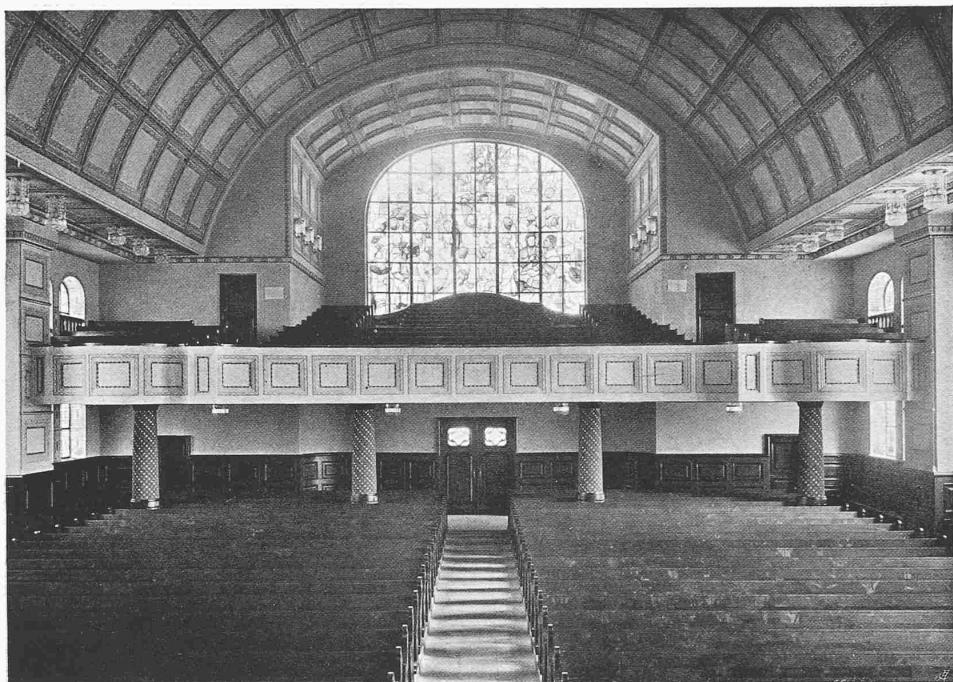
DIE EVANGELISCHE KIRCHE IN FLAWIL

Architekten CURJEL & MOSER, Karlsruhe

Ansicht von Nordwesten



KANZELNISCHE UND ORGELEMPORE



HAUPTEMPORE, DARUNTER HAUPEINGANG



DIE EVANGELISCHE KIRCHE IN FLAWIL

Architekten CURJEL & MOSER, Karlsruhe

Ansicht von Südosten

und des ganzen Baues, dass man es mit einer Neuschöpfung in modernem Barock zu tun hat. Das Bestreben, den Kirchenbau den ältern Kirchen der Umgebung und damit dieser selbst anzupassen, hat zur Wahl der Architekturformen geführt, die uns die Tafeln 75 und 78 im Gesamtbild veranschaulichen. Treten wir von Norden her durch das Hauptportal ins Innere, so wölbt sich eine mächtige kassettierte Tonne über uns, während der Blick durch den Mittelgang auf die axial gestellte Kanzel und die wie die ganze Grundrissbildung streng symmetrisch gegliederte und reich ausgemalte Orgelnische fällt (Tafeln 76 und 77 und Abbildungen 2 und 3). Ganz besonders die Grundrisslinien klingen auch hier wieder deutlich an das Barock an; man beachte z. B. den Verlauf der schön geschwungenen Hauptemporen-Brüstung, dann jenen der zweiteiligen, ein grosses Rundbogenfenster beidseitig einrahmenden Orgel. Einen für protestantische Kirchen ungewohnt reichen und vornehmen Eindruck macht die in Bleu-belge mit Estrelante-Marmor und Verde antico ausgekleidete Kanzelnische mit der Kanzel und dem davor stehenden Abendmahltisch. Als weiterer Schmuck, gewissermassen als Brennpunkt der Kanzel- und Orgelnische ist direkt über dem Rundbogenfenster zwischen die beiden Orgelhälften ein Monumentalgemälde von Hermann Meyer in Basel eingefügt, das die Abendmahlszene darstellt. Ihm gegenüber, in der Rückwand der Hauptempore, zeigt ein das grosse Nordfenster ausfüllendes Glasgemälde, ebenfalls von H. Meyer entworfen, die Bergpredigt. Dieses sowie die kleinern Glasmalereien der Seitenfenster sind hervorragende Leistungen von Hs. Drinneberg in Karlsruhe.

Der Innenraum der Kirche Flawil wie auch ihr Grundriss erinnern in mancherlei Beziehung an die gleichfalls von Curjel & Moser im benachbarten Degersheim kurz vorher erbaute Kirche, die wir vor drei Jahren hier zur Darstellung gebracht haben.¹⁾ Die Flawiler Kirche ist zwar reicher als jene ausgesprochene Landkirche, sie stellt aber

¹⁾ Vgl. Bd. LIII, S. 109 u. ff.

doch gewissermassen eine Weiterentwicklung jenes dort wie hier durch praktische Erwägungen bestimmten Grundrissstypus dar. Es lohnt sich daher ein Vergleich anhand jener Darstellung, wobei man erkennen wird, dass die dort eingehend begründete Unterdrückung des Mittelganges für protestantische Predigtkirchen mit axialer Kanzelstellung sich anscheinend nicht bewährt hat, da der Mittelgang hier wieder gewählt worden ist. Im Uebrigen finden wir die Grundrissbildung der Degersheimer Kirche bestätigt; sie ist in den untenstehenden Abbildungen 2 und 3 im einzelnen zu verfolgen. Wesentlich abweichend, infolge des ebenen Bauplatzes, ist hier die architektonische Einfügung des Baues in den Ortschaftsplan, in das Dorfbild. In Abbildung 1 auf Seite 364 ist der Lageplan gezeigt, der einstweilen noch ein Zukunftsbild darstellt, da das östlich der Kirche vorgesehene Pfarrhaus noch nicht gebaut ist. Dieses wie die benachbarten Häuser werden erst der Kirche den Masstab, die von den Architekten gewollte Gesamtwirkung verleihen.

Als Baustoffe kamen zur Anwendung: für die Hauptmauern Beton, darüber Backstein mit Verputz, Eisenbeton für Böden und Decken, Rabitz für Gewölbe, Tuff als Haustein an Gesimse und Glockenstube, Kalkstein am Sockel; für die Spanglerarbeiten ist Kupfer gewählt worden.

Fügen wir noch bei, dass die Kirche eine Orgel mit 37 Registern von Goll & Cie. in Luzern und ein B, Des, Es, Ges, B-Geläute von Rüetschi in Aarau erhalten hat, dass sie mittels Dampf geheizt wird und dass die Kosten des vom April 1909 bis Mai 1911 erbauten Gotteshauses mit 1100 festen Sitzplätzen sich belaufen auf 427 616 Fr., dazu für Bilder, Abendmahl- und Taufgeräte 18 688 Fr. und für Umgebungsarbeiten 21 454 Fr., ohne Bauplatz, Honorar und Bauleitung. Mit Ausnahme der mehr kunstgewerblichen Arbeiten, wie der Glasgemälde, Bleiverglasungen, Beleuchtungskörper, der Bildhauer- und Marmorarbeiten, ist die Ausführung an ortsansässige Unternehmer vergeben worden.

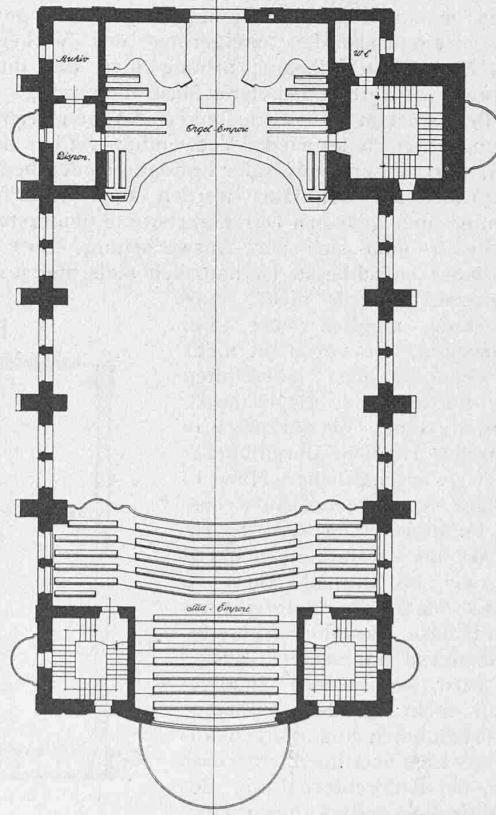
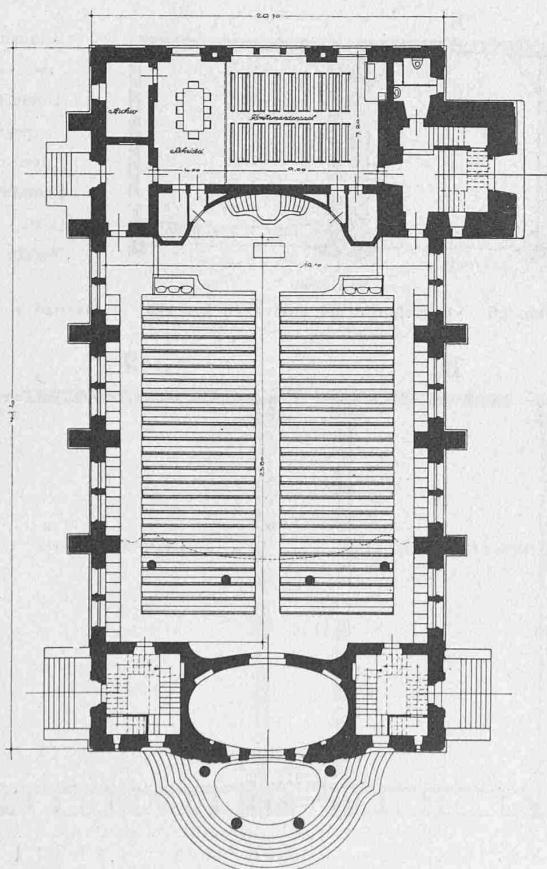


Abb. 2 und 3. Evangelische Kirche Flawil, erbaut durch Curjel & Moser, Arch., Karlsruhe. — Grundrisse 1:400.