

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 97/98 (1931)  
**Heft:** 18

**Artikel:** Friedhofkapelle mit Gärtnerhaus in Thalwil: Architekten Müller & Freytag, Thalwil  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-44773>

#### **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>**

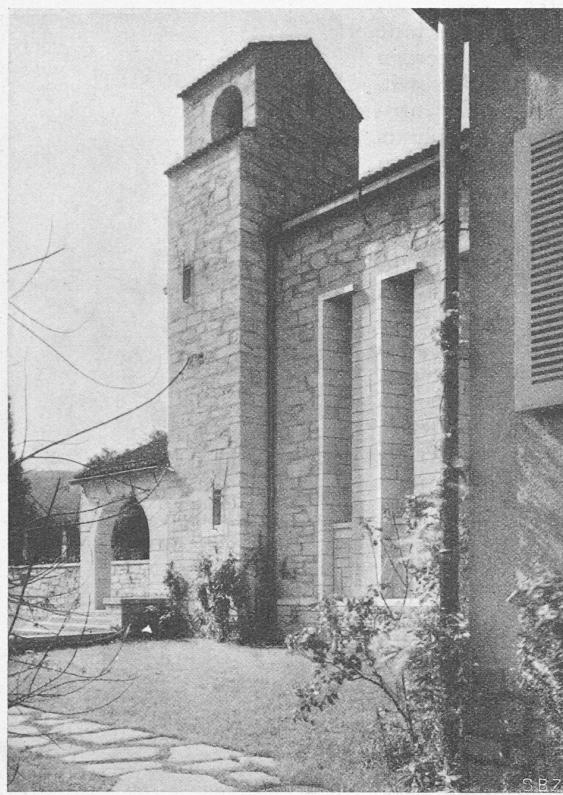


Abb. 5. Friedhof-Kapelle in Thalwil bei Zürich.

einige, was heute ein Architekt in dem verzweifelten Fall des Kirchenbaues überhaupt ehrlicherweise bieten kann: Die anständige, von keinerlei Phrasen vernebelte Erklärung seines innern Desinteresses, den Beweis seines Talentes und die Zusicherung seiner guten Dienste in allen Baufragen, die nicht den Kirchenbau als solchen, sondern irgend ein Bauvorhaben ganz allgemein betreffen.

Man kann, wie gesagt, bei dem Basler Wettbewerb von Glück sagen, dass ein Entwurf da war, der zugleich praktisch befriedigt und ästhetisch erträglich ist. Denkt man sich diesen Entwurf weg, wäre der Ausgang katastrophal gewesen. Die Schuld liegt nicht nur bei den

Architekten, sie liegt viel mehr in der Problematik der Aufgabe Kirchenbau überhaupt, was gar nicht genug unterstrichen werden kann. Es ist hier nicht der Ort, näher davon zu reden, aber es ist selbstverständlich, dass eine so unpräzise, niemals sauber zu Ende gedachte Angelegenheit wie der reformierte Kirchenbau nie wird architektonisch sauber gelöst werden können. Niemand weiß, ob die Kirche Kultraum oder profaner Versammlungssaal ist. Ein Kollektivgefühl in den Gemeinden ist schlechterdings nicht mehr vorhanden und die persönliche Frömmigkeit, die wahrscheinlich nicht geringer ist als in früheren Zeiten, hat zu ihrer Betätigung andere Formen gefunden als die der kirchlichen Versammlung. Das weiß niemand besser als die kirchlichen Kreise selber, die mit halbkirchlichen Gemeindehäusern und sonstigen sozialen Werken die Aktualität der Kirche retten wollen, um den Preis, dass sie die geistigen Anforderungen auf das Niveau der Kaffee- und Lesestube vergemütlischen.

P. M.

### Friedhofkapelle mit Gärtnerhaus in Thalwil.

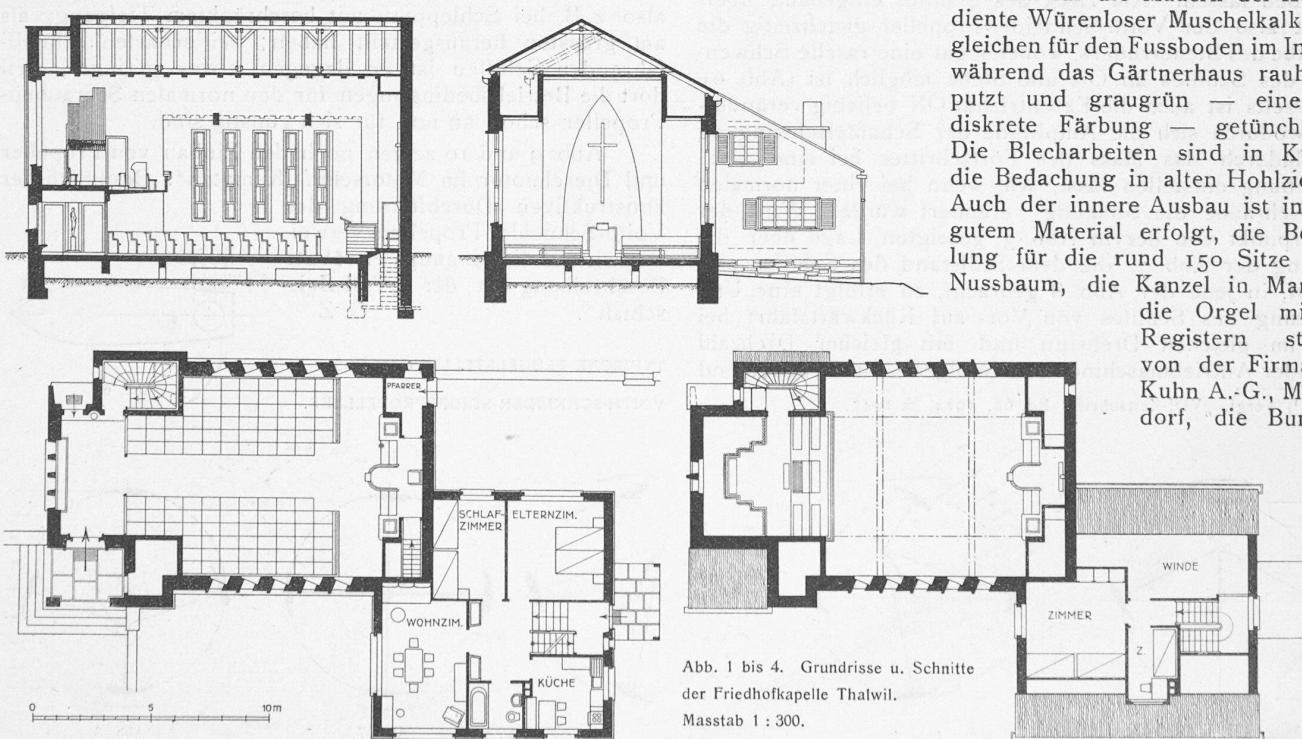
Architekten MÜLLER &amp; FREYTAG, Thalwil.

Mit Tafeln 9 u. 10.

Die Friedhofkapelle, die wir hier unsren Lesern zeigen, ist ein Geschenk Aug. Weidmann-Züsts sel. an seine Gemeinde, der er in mancher Hinsicht ein Wohltäter gewesen ist. Dass wir den Bau unmittelbar auf Peter Meyers Betrachtungen zum Architektur-Problem der neuzeitlichen reformierten Kirche folgen lassen, ist natürlich in keinerlei innern Zusammenhang zu bringen, schon darum nicht, weil es sich hier nicht um eine kleine „Kirche“, sondern um eine ländliche *Kapelle* handelt, welchen Unterschied die Architekten durch die Wahl der Bauformen ausdrücklich betonen wollten. Nein, das Zusammenfügen dieses sakralen Stoffes, vermehrt noch um das katholische Kirchlein Neu-Wäggital auf Seite 223, ist auf den morgigen Allerseelenstag zurückzuführen, auf den wir von jeher nach Möglichkeit Rücksicht nehmen. Natürlich kein Argument moderner Sachlichkeit; aber der Mensch lebt ja nicht von Brot und Vernunftserwägungen allein, und so werden die Stimmungswerte dieser Friedhofkapelle auch jene Leser achten, die im Alltag der reinen Zweckmässigkeit huldigen.

Von wesentlichem Einfluss auf die Unsymmetrie der Baugruppe war die Form des dreiseitigen, gegen den Friedhof schwach ansteigenden Grundstücks. Im übrigen erklären sich die Bilder und Zeichnungen selbst.

Als Baumaterial für die Mauern der Kapelle diente Würenloser Muschelkalk, desgleichen für den Fussboden im Innern, während das Gärtnerhaus rauh verputzt und graugrün — eine sehr diskrete Färbung — getüncht ist. Die Blecharbeiten sind in Kupfer, die Bedachung in alten Hohlziegeln. Auch der innere Ausbau ist in sehr gutem Material erfolgt, die Bestuhlung für die rund 150 Sitze ist in Nussbaum, die Kanzel in Marmor; die Orgel mit 17 Registern stammt von der Firma Th. Kuhn A.-G., Männedorf, die Buntver-

Abb. 1 bis 4. Grundrisse u. Schnitte der Friedhofkapelle Thalwil.  
Masstab 1 : 300.

glasung der zur Vermeidung von Blendung schräg gestellten Fenster, wie die ganze Farbgebung des Innern besorgte Kunstmaler E. Staub in Thalwil. Die Baukosten für die Kapelle, einschliesslich Orgel, Bestuhlung und Umbauarbeiten betragen rd. 190000 Fr., das Wohnhaus des Friedhofgärtners kostete rd. 50000 Fr.

### Der Voith-Schneider-Schiffspropeller.

Auf dem Bodensee sind vor einigen Monaten vier Personenschiffe in Dienst genommen worden, die insofern besonderes Interesse bieten, als sie mit einem neuartigen Propellerantrieb ausgerüstet sind. Einem Artikel von Ing. G. Franz (St. Pölten) in der „VDI-Zeitschrift“ vom 4. Juli 1931 entnehmen wir darüber folgendes: Der auf Grund einer Erfindung des Wiener Ingenieurs Ernst Schneider im Werk St. Pölten der Maschinenfabrik I. M. Voith entwickelte „Voith-Schneider-Propeller“, der nicht nur den Vortrieb, sondern auch die Lenkung des Schiffes übernimmt, geht von dem schon im Flugzeugbau angewendeten „Nur-Flügel-Prinzip“ aus. Die einzigen Teile, die mit dem Wasser in Berührung kommen, sind Flügel von der Form einer halben Flugzeug-Tragfläche, die kreisförmig an der unteren Fläche eines um eine nahezu vertikale Achse drehbaren Läufers angebracht und ihrerseits um eine nahezu vertikale Achse drehbar sind (Abb. 1). Im Gegensatz zu andern bereits vorgeschlagenen Antriebvorrichtungen verwandter Art, wie z. B. dem Kirsten-Boeing-Propeller<sup>1)</sup>, werden aber diese Flügel nicht gleichmässig in Rotation versetzt, sondern sie führen nur synchrone Schwingbewegungen aus, derart, dass sie stets in Richtung der Relativgeschwindigkeit stehen und infolgedessen während der Drehung des Läufers stets hydraulisch richtig angeströmt werden (Abb. 2). Dies wird dadurch erreicht, dass jede Schaufel während eines Umlaufs durch einen besondern Mechanismus derart relativ zum Läufers bewegt wird, dass eine auf ihr errichtete Senkrechte dauernd durch einen und den selben Punkt N hindurchgeht. Dieser „Steuerpunkt“ ist allen Schaufeln gemeinsam und liegt bei Fahrt geradeaus quersehiffs der Läuferrachse.

Wie aus Abb. 2 hervorgeht, erzeugt der sich drehende Propeller einen Strahl senkrecht zur Exzentrizitätsrichtung ON des Steuerpunktes. Durch Drehung dieses Punktes im Kreis um die Radmitte O kann somit dem Strahl jede beliebige Richtung gegeben werden, wie die Abb. 3 bis 5 erkennen lassen. Am Heck des Schiffes eingebaut, übernimmt also der Voith-Schneider-Propeller gleichzeitig die Aufgabe des Steuerruders, wobei sogar eine rasche Schwenkung des Schiffes an Ort und Stelle möglich ist (Abb. 6). Anderseits ist auch die Exzentrizität ON beliebig veränderlich, wodurch sich die Amplitude der Schaufelschwingung und dadurch das Mass des Fortschrittes bei einer Radumdrehung einstellen lässt, wie wenn bei einer normalen Schiffschaube die Steigung verändert würde. Wird der Steuerpunkt von der in Abb. 3 gezeigten Lage über die Stellung der Abb. 7, die dem Stillstand des Schiffes entspricht, in jene der Abb. 8 gebracht, so erfolgt eine Umsteuerung des Schiffes von Vor- auf Rückwärtsfahrt bei stets im gleichen Drehsinn und mit gleicher Drehzahl laufender Antriebmaschine, und infolgedessen in bedeutend

kürzerer Zeit, als wenn die Maschine umgesteuert werden müsste. Die Verstellbarkeit der Exzentrizität des Steuerpunkts bringt den weitern Vorteil mit sich, dass mit sehr kleiner Geschwindigkeit gefahren werden kann (z. B. Hafenmanöver), ohne dass die Drehzahl der Antriebmaschine vermindert werden muss. Es ergibt sich daraus eine ganz bedeutende Vereinfachung der Bedienung, da alle Schiffsmanöver von einem einzigen Mann auf der Brücke durch zwei Steuergriffe vorgenommen werden können, ohne dass dabei der Maschinist mitwirken muss; auch die Maschinen-Telegraphenanlage fällt somit weg.

Die Prüfung des Antriebs in der Wiener Schiffbau-technischen Anstalt soll sehr hohe hydraulische Wirkungsgrade ergeben haben, je nach Belastung, Geschwindigkeit und Exzentrizität des Steuerpunktes Werte bis zu 80 %, am Propeller allein gemessen. Dazu kommt die Verminderung des Fahrwiderstandes des Schiffes infolge Wegfall von Hintersteven und Steuerruder. Es kann somit beim Voith-Schneider-Antrieb, im Vergleich mit Schraubenantrieben, mit einer Verminderung der Motorleistung gerechnet werden. Der Unterschied zu gunsten des neuen Antriebs soll sich bei hochbelasteten Propellern, also z. B. bei Schleppern mit beschränktem Tiefgang, als am grössten herausgestellt haben; bei scharfen schnellfahrenden Schiffen ist er dagegen etwas geringer, weil dort die Betriebsbedingungen für den normalen Schrauben-Propeller schon an und für sich günstig sind.

Abb. 9 und 10 zeigen noch den Einbau von Propeller und Dieselmotor im Motorschiff „Kempten“. Bezüglich der konstruktiven Durchführung des Voith-Schneider-Propellers verweisen wir auf die eingangs erwähnte Beschreibung in der „VDI-Zeitschrift“.

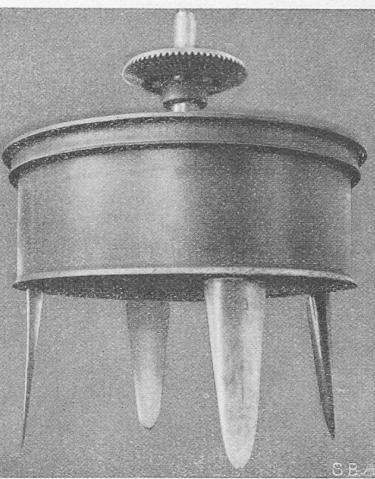


Abb. 1. Läufer eines Voith-Schneider-Propellers mit vier Flügeln für das Motorschiff „Kempten“.

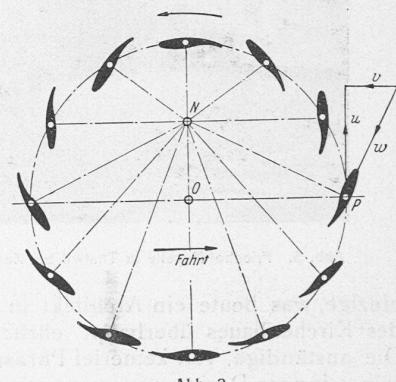


Abb. 2.

<sup>1)</sup> Vergl. „VDI-Zeitschrift“ Bd. 68, 1924, S. 1047.

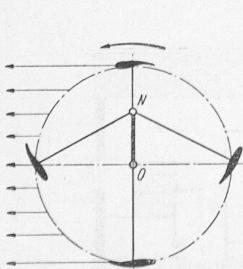


Abb. 3.

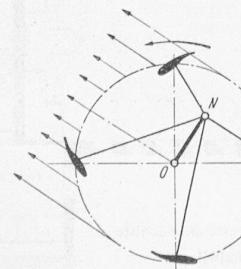


Abb. 4.

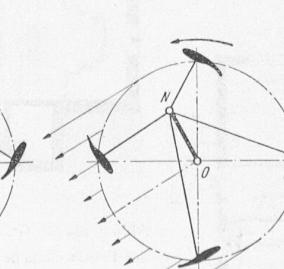


Abb. 5.

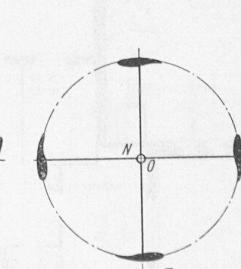


Abb. 7.

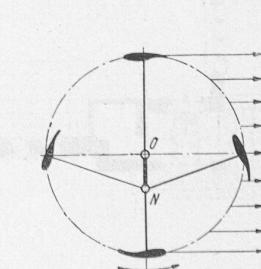


Abb. 8.

TYPISCHE FLÜGELSTELLUNGEN DES  
VOITH-SCHNEIDER-SCHIFFPROPELLERS.

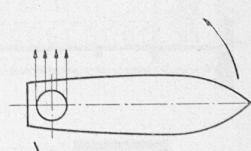
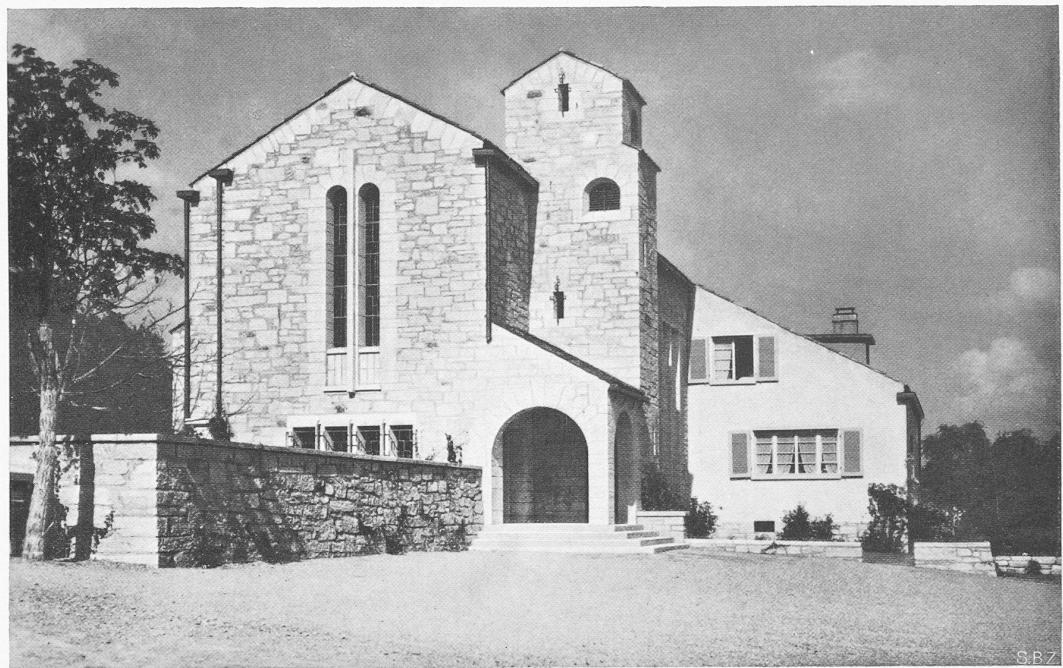
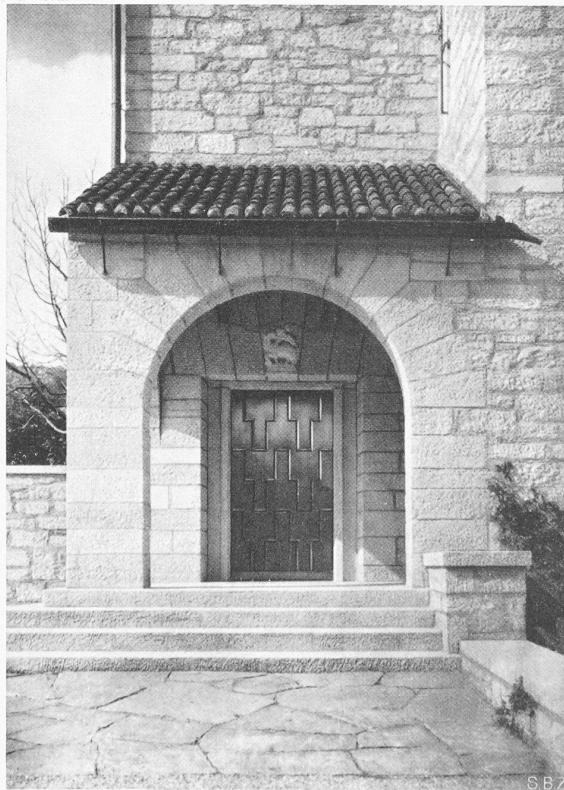


Abb. 6.

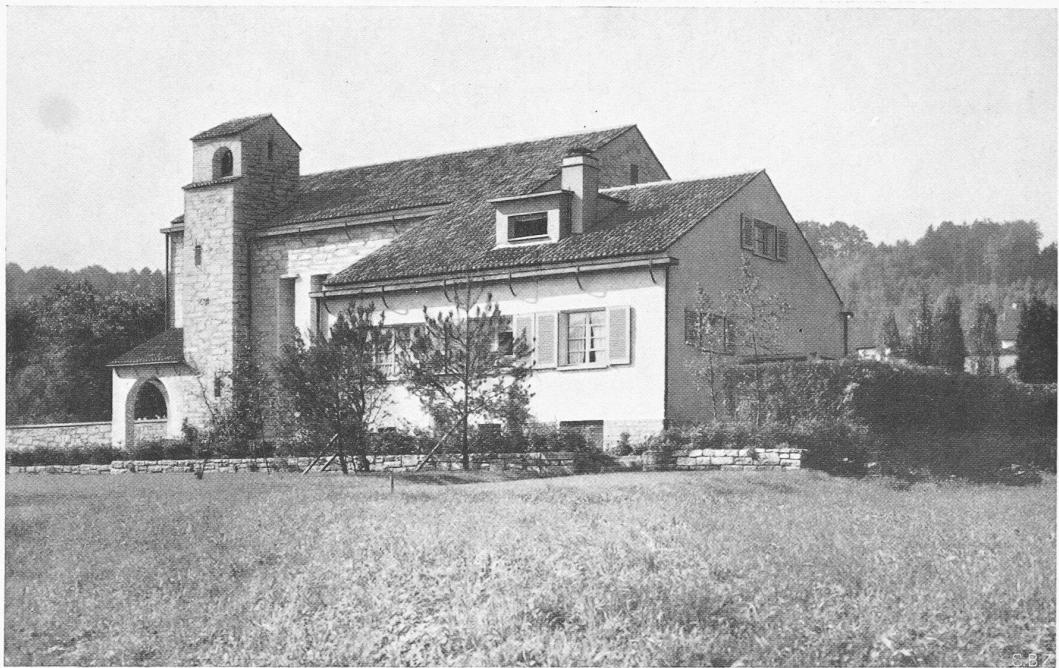


SBZ

FRIEDHOFKAPELLE MIT GÄRTNERHAUS IN THALWIL  
ARCHITEKTEN MÜLLER & FREYTAG, THALWIL

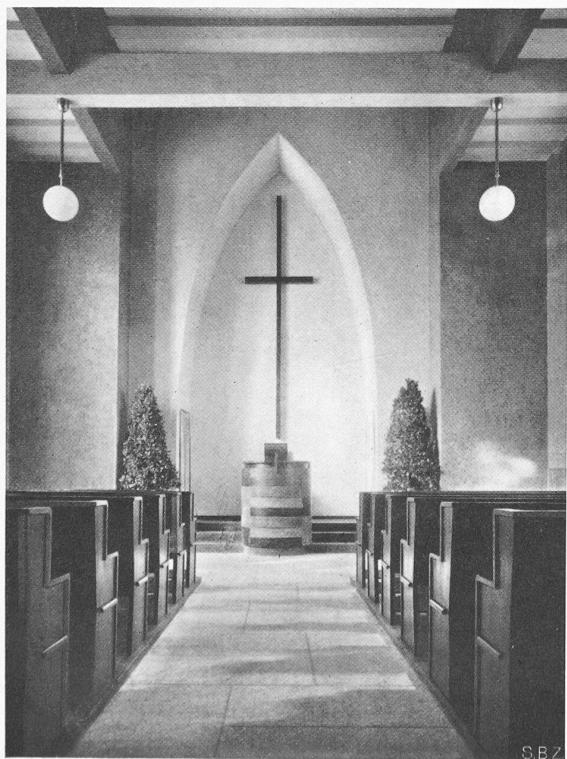


SBZ



S.B.Z.

FRIEDHOFKAPELLE MIT GÄRTNERHAUS IN THALWIL BEI ZÜRICH  
ARCHITEKTEN MÜLLER & FREYTAG, THALWIL



S.B.Z.



S.B.Z.