Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

Band: 3/4 (1884)

Heft: 8

Artikel: Project einer evangelischen Kirche für Ragaz (St. Gallen): entworfen von Chiodera & Tschudy in Zürich

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-11978

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: 15.07.2025

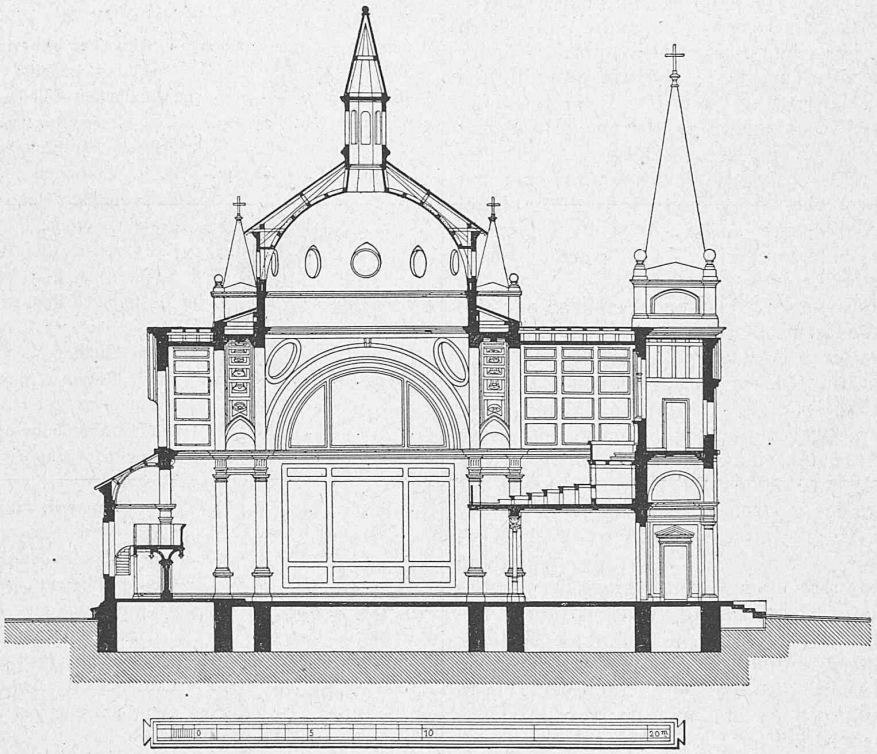
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Project einer evangelischen Kirche für Ragaz (St. Gallen).

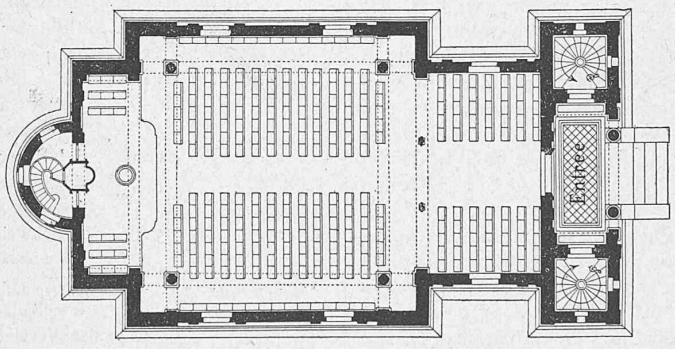
Entworfen von *Chiodera & Tschudy*, Arch. in Zürich.

Schon längst hatte sich in der evangelischen Kirchgemeinde Ragaz die Nothwendigkeit einer Kirchenbaute fühlbar gemacht. Diesem Bedürfniss Rechnung tragend, beschloss die Kirchgemeinde, die Frage eines Kirchenbaues zu prüfen, und beauftragte in der Folge die HH. Architecten Chiodera & Tschudy in Zürich, ein Project nach einem bestimmten Programme auszuarbeiten. Von den vorgelegten Skizzen in verschiedenen Stilarten wurde diejenige des beifolgend veröffentlichten Projectes im Renaissancestil ausgewählt, nach welchem auch die definitiven Pläne ausgeführt wurden. Es war die Wahl eines Renaissanceprojectes um so erfreulicher, als bis jetzt die Ansicht vorgeherrscht hat, dass für unsere Verhältnisse und für unsere Gegend der gothische Stil der allein passende sei.

In der Grundrissanlage wurde der Centralbau als die geeignetste Grundrissform für den evangelischen Cultus angenommen. Durch das Einschieben des Zwischentractes zwischen dem Kuppelbau und der Thurmpartie hat man eine grössere Empore in Verbindung mit einer practisch situirten Orgelanlage erzielt. Die Gallerie kann unter Umständen längs der Umfassungsmauern des Centralbaues weiter geführt werden.



Längsschnitt (1 : 300).



Grundriss (300 Sitzplätze).

Das Aeussere ist in Bruchstein mit hydraulischem Verputz, die Gesimse in Backstein gemauert und mit Cement ausgezogen anzunehmen und es würden letztere zum Schutze mit Bevolaplatten (3 — 5 *cm* dick) abgedeckt. Sämmtliche übrigen Partieen, wie Bossage, Friese, Umrahmungen etc. sind in der im Bündner-Land üblichen Sgraffittomanier (grauer Verputz mit Kalkmilchüberzug) ausgeführt gedacht. Durch diese Annahmen würde mit geringem Kostenaufwand ein grosser Effect erzielt. Die Uebernahmsofferte für den ganzen Kirchenbau belief sich auf 73 000 Fr.

Leider ist die Ausführung dieser Baute heute in Frage gestellt, da Herr Architect Simon in Ragaz sich gegen die Ausführung dieses Projectes ausgesprochen hatte, einerseits wegen des Kostenpunktes und anderseits wegen der, von verschiedenen Seiten zwar bestrittenen, kostspieligen Unterhaltung, die durch die Dachanlage (obwohl das Project keine Schneewinkel aufweist) verursacht würde. In Folge dessen ist von der Synodalcommission in St. Gallen ein von Herrn Architect Simon dem Renaissanceprojecte entgegengestelltes, gothisches Project, bestehend aus einer einschiffigen Kirche mit Thurm, vorgezogen worden.

Conferenz

zur Vereinbarung einheitlicher Untersuchungsmethoden bei der Prüfung von Bau- & Constructionsmaterialien auf ihre mechanischen Eigenschaften.*)

Um ein gegebenes Material auf seine Festigkeitseigenschaften zu untersuchen, müssen in der Regel Probestücke aus demselben hergestellt und in bestimmter Weise durch allmählich wachsende äussere Kräfte beansprucht werden, bis ihr Bruch oder eine so grosse Deformation eintritt, wie sie in der Anwendung nicht vorkommen darf, ohne den Bestand des Bauwerkes, der Maschine etc., zu denen das Material verwendet wird, zu gefährden. Die Art und Weise der Beanspruchung des Probestückes wird sich am zweckmässigsten hauptsächlich nach der Verwendungsweise des Materiales in einem gegebenen Fall und nach der Art der Beanspruchung, die es dabei erfährt, zu richten haben, und die Gestalt der Probestücke ist natürlich in erster Linie davon abhängig, ob sie auf Zug, Druck, Schub, Biegung, Torsion u. s. w. geprüft werden sollen. Aber wenn hierdurch auch die Grundform eines Probestückes bestimmt ist, so lässt diese doch noch mannichfache Modificationen zu, sowohl in Bezug auf die absoluten, als auch betreffs der verhältnissmässigen Grössen der einzelnen Dimensionen, und alle solchen Modificationen sind, wie die Erfahrung gezeigt

*) Vide unsere letzte Nummer.

machen und müessent sich alweg zuo siben jaren nüw machen."

Weitere Nachrichten über Strassenbauten aus den ersten beiden Perioden scheinen vollständig zu fehlen.

Aus der späteren Zeit ist von besonderem Interesse die Sprengung des Urner Loches in den Jahren 1707 und 1708. Die Herstellung dieses anfänglich 83 *m* langen Stollens, eine für jene Zeit nicht unbedeutende Felsarbeit, kostete 8 149 Gulden (circa 14 340 Fr.). Der Meter kam demnach auf ungefähr 173 Fr. zu stehen, was merkwürdigerweise nahezu dem Preise entspricht, den die Arbeit heutzutage kosten würde. Die Fortschritte der Technik haben also in diesem Falle Schritt gehalten mit der Abnahme des Geldwerthes.

Die *neue Gotthardstrasse* wurde 1820 bis 1830 grösstentheils in Generalaccord ausgeführt. Die Strecke Amsteg-Göschenen kam auf circa 400 000 Fr. (27 000 Fr. per *km*), Göschenen-Urnergrenze auf circa 700 000 Fr. (52 000 Fr. per *km*), Urner- resp. Tessinergrenze-Airolo auf ca. 1 000 000 Fr. (62 000 Fr. per *km*), Airolo-Biasca ebenfalls auf circa 1 000 000 Fr. (27 000 Fr. per *km*) zu stehen. Rechnen wir zu diesen Beträgen die Kosten der Strecke Erstfeld-Amsteg mit schätzungsweise 15 000 Fr. per *km* hinzu, so ergibt sich für den der Bergstrecke der *Gotthardbahn* Erstfeld-Biasca entsprechenden Theil der Gotthardstrasse eine Bausumme von rund 3 200 000 Fr. oder im Durchschnitt 36 000 Fr. per *km*.

Dem gegenüber kostet der Bau der *Eisenbahn* auf der gleichen Strecke ungefähr 100 Millionen oder per *km* 1 130 000 Fr., also das 30fache.

Wir fügen noch einige Bemerkungen bei über die *Unterhaltung* der Strassen. Bei den Saumwegen war dieselbe Sache der Säumergesellschaften, die selbst das grösste Interesse daran hatten, die Wege in gutem Zustande zu erhalten. In ausserordentlichen Fällen musste aber auch jeder Gemeindeangehörige sein Tagwerk für die Instandstellung der Strassen thun. Um die Kosten zu decken, wurden Weggelder und Zölle erhoben, erstere fielen den Säumergesellschaften, letztere dem Lande zu. Weitaus die meisten Auslagen verursachte seit der Zeit, da man auch im Winter Waaren zu transportiren begann, der Schneebruch. Vor 1389 scheint zu Winterszeiten kein Verkehr über die Strasse bestanden zu haben, denn im genannten Jahre ertheilte Johann Galeazzo Visconti, Herr zu Mailand und Reichsvicar dem Rathe von Bellinzona den Befehl, alljährlich bis *Mitte Mai* die Strassen und Brücken in guten Stand zu stellen. In späterer Zeit war der Wintertransport sehr beliebt, weil man auf Schlitten auch bedeutendere Waarenquantitäten bequem und rasch fortschaffen konnte. Um durch den Schnee zu bahnen, wurden die sogenannten Bruchochsen in der Frühe von Andermatt und Airolo gegen das Hospiz hinaufgeführt. Durch sie wurde der Schnee etwas festgetreten, so dass die mit Ochsen und Pferden bespannten Schlitten leichter durchkamen. Es waren ausserdem sogen. Weger (Wegknechte) angestellt und denselben je nach Bedürfniss „Schaufelknechte" beigegeben. Ein Bruchochs mit Führer wurde pro Tag mit 5 Fr. gelöhnt. Im Winter 1745 auf 1746 kostete der Schneebruch auf der Nordseite des Gotthard im Ganzen 920 Fr.

Ganz ungleich bedeutendere Summen verschlang natürlich der Unterhalt der neuen Strasse. Derselbe wurde mit Ausnahme des Schneebruchs von den betheiligten Cantonen in Accord gegeben, leider nicht zum Vortheil der Sache. Die kilometrischen Unterhaltungskosten werden zu 700 bis 1 000 Fr. angegeben. Der Schneebruch allein kostete auf der Strecke Göschenen-Airolo pro Kilometer 700 bis 900 Fr. jährlich. Zur Unterbringung der damit beschäftigten Arbeiter befinden sich zwischen Hospenthal und Airolo ausser dem Hospiz vier Schirmhäuser.

Verkehr und Verkehrsobjecte.

Der älteste Fussweg über den Gotthard ist wol nur ausnahmsweise von Reisenden und zwar vorzugsweise von Pilgern benutzt worden. Die alte Römerstrasse über den Septimer war jedenfalls weit besser gangbar und zu einer Zeit, wo man sich noch nicht durch den Blick auf eine Karte über die Distanzen Aufschluss holen konnte, wurden wol auch die Vortheile des Gotthard nur langsam bekannt.

In den Jahrbüchern Alberts von Stade (1250) werden für die Reise von Bellenz nach Luzern drei Tagreisen angegeben. Das waren nun allerdings stramme Tagestouren, geeignet eine Pilgerreise als solche zu qualificiren. Der Kronprinz Ladislaus von Polen hat im Jahre 1625 auf der weit besseren Strasse, und obschon er auch nicht zum Vergnügen reiste, fünf Tage für denselben Weg gebraucht.

Als der Gotthardweg soweit verbessert war, dass er sich für den Transport von Kaufmannsgut eignete, fingen die Thalleute von Uri, Urseren und Livinen alsbald an, sich dadurch einen Erwerb zu verschaffen. Von Oesterreich erhielten sie das Recht, in dieser Weise über die Strasse zu verfügen, zum Lehen. Dieser Zustand dauerte jedoch höchstens 60 Jahre, denn schon in der Mitte des 14. Jahrh. sehen wir die Thalleute in unumschränktem Besitz der Strasse.

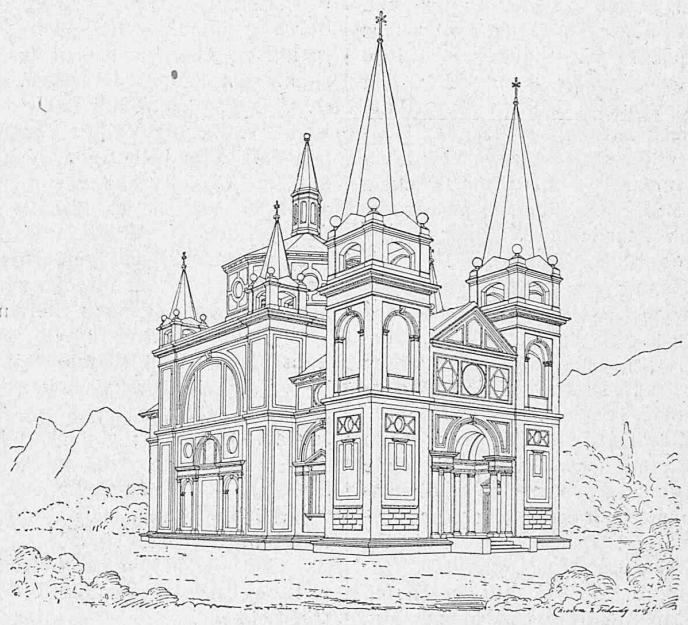
An den bedeutenderen Orten thaten sich die Säumer zu „Einungen" zusammen, die einerseits den Transport unter Verantwortung, anderseits die Unterhaltung von Weg und Brücken übernahmen. Um ihre Auslagen zu letzterem Zwecke zu decken, erhoben sie von fremden Säumern und Reisenden Weggeld, sog. „Fürleiti". Für den Einzug der Fürleiti, sowie für die Beaufsichtigung und Regelung des Transportes wählten sie die „Theiler". Die Einnahme von der Fürleiti wurde dann jedes Jahr an einem bestimmten Tage unter die Mitglieder der Säumergesellschaft vertheilt, und wenn das Resultat befriedigte, gab's eine lustige Zecherei.

Den Anwohnern zu beiden Seiten des Gotthard war natürlich viel daran gelegen, dass der Handelsverkehr nicht von ihrer Strasse abgelenkt werde. Sie suchten deshalb die Handelsleute durch ihre Dienste nach Kräften zu befriedigen und stellten für die Säumerei gewisse Regeln auf, die allmälich eine *rechtliche* Bedeutung annahmen. In Streitigkeiten berief man sich dann auf das „kaufmannsrecht und fuermannsrecht, als es von alters herkommen ist".

(Fortsetzung folgt.)

Project einer evangelischen Kirche für Ragaz (St. Gallen).

Entworfen von *Chiodera & Tschudy*, Arch. in Zürich.



Perspectivische Ansicht.

(Text auf pag. 49.)