

# Kirchentransport in Böhmen

Autor(en): **Hnikova, Dagmar**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Unsere Kunstdenkmäler : Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte = Nos monuments d'art et d'histoire : bulletin destiné aux membres de la Société d'Histoire de l'Art en Suisse = I nostri monumenti storici : bollettino per i membri della Società di Storia dell'Arte in Svizzera**

Band (Jahr): **24 (1973)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-393107>

## **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.

## Résumé

Au cours de la seconde guerre mondiale, les bombardements aériens ont cruellement dévasté Hambourg, le centre de la ville tout spécialement. La reconstruction patiente de la cité en ruine est un exploit qui force l'admiration. Les îlots épargnés par les bombes sont toujours en place, les églises marquantes étant en partie reconstruites. Ainsi, le visage traditionnel de la ville s'est conservé, en dépit des bâtiments neufs élevés en béton, en acier et en verre.

Pour rappeler les horreurs de la guerre et mieux plaider ainsi en faveur de la paix, on a maintenu en ruine l'église Saint-Nicolas, comme une sorte de cicatrice énorme et incurable! Ce symbole doit durer dans sa plénitude. Car il subsiste à la base de la tour, encore érigée vers le ciel, de pauvres restes de la nef et du chœur: seule cette unité, encore que mutilée, confère au monument son sens véritable. Oasis de silence au milieu de la circulation d'une grande ville, l'intérieur de la ruine invite le visiteur à la méditation.

Sauver Saint-Nicolas serait une entreprise digne de la ville de Hambourg. Vu les progrès de la décrépitude que subit le monument, une décision ne saurait tarder. Les Hambourgeois, comme les visiteurs du dehors, souhaitent la conservation intégrale de l'église ruinée!

*Abbildungsnachweis:* Denkmalschutzamt Hamburg: Abb. 4. – Staatliche Landesbildstelle Hamburg: Abb. 1. – Dr. André Meyer, Küßnacht a. R.: Abb. 2. – Postkarte: Abb. 3.

## KIRCHENTRANSPORT IN BÖHMEN

von *Dagmar Hnikova*

Die Verschiebung einer kunsthistorisch bedeutenden Architektur, die en bloc bewegt wird, gehört gewiß zu den spektakulären technischen Verfahren, die sich für die internationale Denkmalpflege schon öfter als Retter in extremis erwiesen haben. Es sei da nur die, mit äußerst lebhaftem Interesse von der schweizerischen Öffentlichkeit verfolgte, Verschiebung der Zürcher «Weltkugel» im Oktober 1972 erwähnt (vgl. *Neue Zürcher Zeitung* vom 17. Oktober, Mittagsausgabe).

Auf juristisch, wissenschaftlich, finanziell und auch technisch gesicherter Basis soll in der Tschechoslowakei eine Operation vollzogen werden, die man mit Recht als einzigartig bezeichnen darf. Obwohl die tschechoslowakische Denkmalpflege in der Praxis mit Schwierigkeiten aller möglichen Art kämpft, hat sie in den letzten Jahren ein großartiges Unternehmen geplant und vollständig vorbereitet, das sich nun allmählich auch seiner praktischen Realisierung nähert. Es handelt sich um die Verschiebung der 66 Meter langen und 33 Meter breiten *Mariä-Himmelfahrts-Kirche in der nordböhmisches Bergstadt Most*. Diese alte, in der «Chronica Boemorum» 1041 erwähnte Stadt, die auf einem gigantischen Braunkohlenlager von 100 Millionen Tonnen steht, ist mit Ausnahme einiger Inseln zum Abbau verurteilt. Die erwähnte Kirche soll um 860 Meter auf einen neuen, gesicherten Standort verschoben werden. Diese Operation bedeutet ein Wagnis – vor allem setzt sie



Abb. 1. Die Stadtkirche Mariä Himmelfahrt in Most (Böhmen), Ansicht von Nordosten

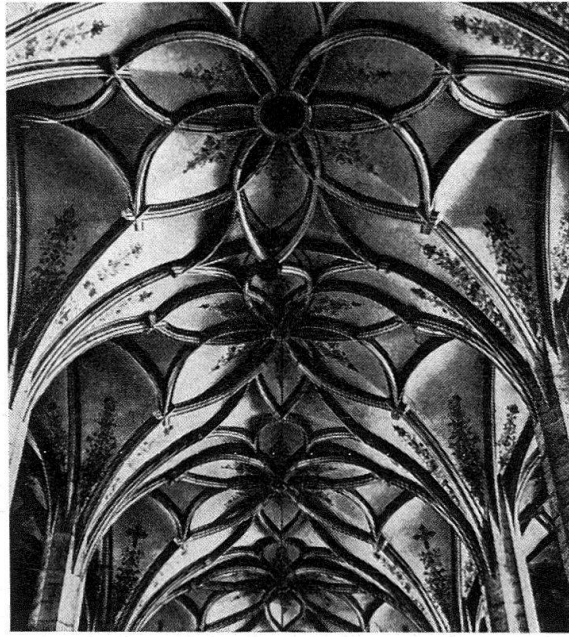


Abb. 2. Blick in das Rosettengewölbe des Mittelschiffs

den Bestand einer baukünstlerisch und kunstgeschichtlich hervorragenden Architektur aufs Spiel. Sie stellt die Fähigkeiten von Denkmalpflegern, Technikern und Auftraggebern auf eine harte Probe, da sie nebst lückenloser Vorbereitung und neuerfundenen technischen Maßnahmen auch die Summe von 156 Millionen tschechoslowakischen Kronen erfordert.

Die 1517 gegründete und 1544 geweihte Stadtkirche in Most gilt als eine der schönsten Blüten des Herbstes des mitteleuropäischen Mittelalters. Der Autor der Pläne, der seinen Bau vielleicht bis zu seinem Lebensende auch beaufsichtigte, war der Meister der St.-Annen-Kirche im sächsischen Annaberg: JAKOB HEILMANN AUS SCHWEINFURT, der Vollender der Formgedanken Benedikt Rieds von Piesting (1454–1534), des Leiters der Prager Burgbauhütte, der als geniale Architektenpersönlichkeit in die Geschichte eingegangen ist. Im Erzgebirge, wo die Riedsche Gewölbekunst weitergepflegt wurde, entstand mit der Kirche in Most eine selten geglückte Synthese der fränkischen Emporenhalle mit dem Formenapparat der böhmischen Spätgotik. Der unauffällige glatte Außenbau (Abb. 1) birgt eine wahre Überraschung: eine dreischiffige, lichtdurchflutete Halle, deren Decke die letzten Ausdrucksmöglichkeiten der spätmittelalterlichen Wölbekunst darstellt. Im weiten Raum mit den bis zu den Umfassungswänden hinausgeschobenen Einsatzkapellen ergibt sich ein virtuoses Spiel, das die Rhythmen und Linien des Gewölbes in Konfigurationen verdichtet und auflöst, gleichwertig betont und wieder unterordnet. Die sich unter- und überschneidenden Rippenstrahlen und das mühelos gleitende Astwerk bilden Sterne und Rosetten, die das spröde Netzgewebe zusammenfassen (Abb. 2, 3).

Die Staatliche Denkmalpflege der CSSR hat im Zusammenhang mit dieser Verschiebung ein Bewertungsgutachten erarbeitet und dem Kulturministerium vorgelegt. Dieses Gutachten enthält bauhistorische und städtebauliche Analysen, Inventarisierung und Bewertung der Inneneinrichtung (samt dem Projekt einer Neuinstallation), Ergebnisse der

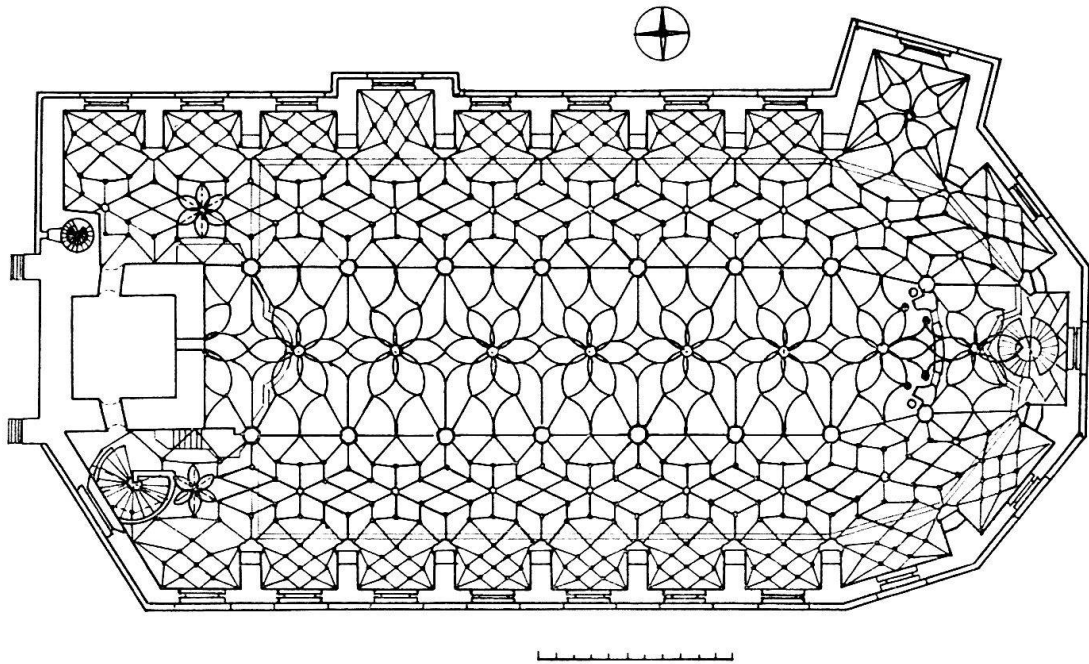
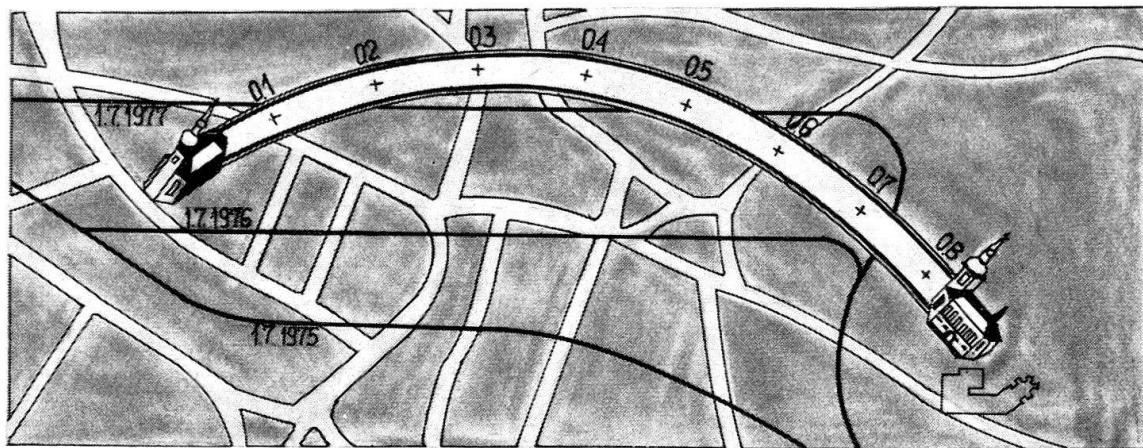


Abb. 3. Most, Stadtkirche Mariä Himmelfahrt. Grundriß mit Gewölbezeichnung

archäologischen Untersuchung, eine umfangreiche Photodokumentation (1000 Aufnahmen; auch die ganze Verschiebung wird weiter photographiert), Bauvermessung, Analysen der Verputzschichten, Bericht über den Wettbewerb zur städtebaulichen Gestaltung des neuen Standortes. Die bei der sowjetischen, ostdeutschen und polnischen Denkmalpflege eingeholten Gegengutachten brachten keine Einwände zum tschechoslowakischen Vorhaben. Die Denkmalpflege und ein Beratergremium, in dem Experten der zugehörigen Ressorts zusammenarbeiten, sollen den Transfer verfolgen.

Verschiedene Firmen haben drei Verschiebungsprojekte mit Varianten vorgelegt. Das erste Projekt: Demontage und Wiederaufbau der Kirche im neuen Ortsgebilde, womit eigentlich eine Baukopie mit neueingesetzten authentischen Baugliedern entstehen sollte. Es wurde gleich abgelehnt. Der zweite, auch abgelehnte, Vorschlag schließt städtebauliche Probleme ein; da er die Fixierung der Kirche auf einem unzugänglichen Kohlenpfeiler voraussetzt, der im Abraumfeld ausgespart und entweder mit Betonwänden oder mit Pfeilern und einem Eisenbetonrahmen versteift werden müßte, verunmöglicht er Instandhaltung und Benützung der Kirche. Das dritte, angenommene Projekt sieht die Verschiebung auf einem bogenförmigen 860 Meter langen Trasse vor, entweder auf festen vorgespannten Eisenbetonfahrbahnen oder auf elastischen Fahrbahnen, wobei mit der heterogenen Sohle des untergrabenen Gebiets gerechnet werden muß (Abb. 4). Hier ergaben sich zwei Möglichkeiten: die erste plante den Transfer des Gesamtbaues, setzte aber eine zu hohe Zahl von Transportvorrichtungen voraus, deren Synchronisierung schwer zu erreichen wäre. Die zweite Alternative, die gutgeheißen wurde, verletzt die Integrität des Baues, indem sie mit der Abnahme des Turmes und mit der Demontage der Innentreppen und architektonischer Details rechnet. Sie plant die Sicherung des Baues mittels einer Verspannungsschale, die in einem Eisenbetonrost verankert sein muß. Das Mauerwerk wird in dem Fall durch eine feste Bodenschicht unterfangen und von den Baufundamenten isoliert. Um die maximal zulässigen Veränderungswerte des historischen



— Kohlenausbeutung  
 +0.1 Verschiebungstraße in Kilometer



Abb. 4. Trasse des geplanten Verschiebungsweges

Mauerwerkes während des langen und riskanten Transportes nicht zu übersteigen, wird die Kirche mit einem 13 Meter hohen orthogonalen Fachwerkrahmen aus Stahl verspannt. Die Transportstrecke folgt einem flachen Bogen mit vier konzentrischen Bahnen auf der Süd- und Nordseite der Kirche. Ein weiteres Problem bildet der neue Baugrund. Wegen der komplizierten geologischen Verhältnisse – unter dem Aufstellplatz befinden sich Reste eines Kohlenflözes – hat man ein flaches Fundamentsystem gewählt, das auf dem Prinzip einer Kastenkonstruktion beruht. Dieses ökonomisch vorteilhafteste Vorhaben fängt die Last der Kirche auch bei einer eventuellen lokalen Bodensenkung auf und erlaubt jede nachträgliche Lagekorrektur durch Betoninjektionen. Die technische Realisierung hat fünf Punkte zu berücksichtigen:

- Errichtung eines Transportmechanismus von 400 Tonnen Tragkraft. Er soll die Ungleichheiten der Bahnstrecke in Toleranz  $\pm 1$  mm korrigieren.
- Die Zugbewegung wird mit Hilfe hydraulischer Zylinder bewerkstelligt.
- Das Steuer- und Regelsystem ist dem Problem entsprechend kompliziert. Die wichtigste Aufgabe besteht darin, die Stabilität der planen Grundebene zu erhalten. Man sieht die Kontrolle des Spannungszustandes der Tragkonstruktion vor und die ständige Messung der Beanspruchung des Kirchenmauerwerkes.
- Eine Tragkonstruktion aus Stahl soll Mauerwerk und Säulen auf die Stützpunkte der Transportwagen übertragen.
- Die elektrische Ausrüstung und Fernverbindung.

Die eigentliche Verschiebung soll in der zweiten Hälfte 1975 vollzogen werden. Um die historische anthropo-geographische Struktur der alten Stadt auch für die Zukunft anzudeuten, plant man für die Jahre 1976 und 1977 eine Neuordnung der unmittelbaren Umgebung der Kirche, wo auch das renovierte ehemalige Spital und eine bauhistorisch interessante gotische Kirche zu einem Gesamtgebilde, zu einem neuen, alte Bauformen einschließenden Ensemble von hohem kunsthistorischem Wert kommen.

## Résumé

Le service tchécoslovaque des monuments historiques a conçu, ces dernières années, le projet de déplacer l'église de l'Assomption en la ville de Most (nord de la Bohême). Il s'agit d'un édifice de 66 mètres sur 33. Cette entreprise gigantesque est prévue pour 1975.

Commencée en 1517, consacrée en 1544, l'église paroissiale de Most fut construite sur les plans de Jakob Heilmann, de Schweinfurt. Ce dernier est surtout connu comme le maître d'œuvre de l'église Sainte-Anne, à Annaberg (Saxe).

Most est situé sur un gisement de charbon de terre de cent millions de tonnes, voué maintenant à l'exploitation. Pour sauver l'édifice, trois possibilités furent envisagées: 1. Démontage et reconstruction de l'église. 2. Maintien sur place, mais dans un environnement de plus en plus étiqué. 3. Déplacement de l'église. C'est cette troisième solution qu'on adopta, moyennant un démontage préalable de la tour, des escaliers intérieurs et de quelques éléments accessoires. Aucune objection ne s'éleva du côté des services des monuments historiques soviétiques, est-allemands et polonais, dont les expertises furent favorables à cette entreprise tchécoslovaque.

Le déplacement se fera le long d'un sillon arqué, sur un trajet de 860 mètres. Pendant l'opération, la rigidité de l'édifice sera assurée par une structure d'acier, haute de 13 mètres. Les nouvelles fondations consistent en un coffre bétonné, prévenant les fissures verticales et permettant des corrections d'équilibre au moyen d'injections.

Après le déplacement de l'église, la renovation de l'ancien hôpital et d'un autre sanctuaire gothique doit contribuer à restituer, dans une certaine mesure, le caractère médiéval de la ville.

## NEUERSCHEINUNGEN

MAYA MÜLLER, «Samuel Werenfels, ein Basler Architekt des 18. Jhs.», in: *Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde*, LXXI/2 (1971), S. 9-160.

Aus einer Basler Dissertation hervorgegangen, gibt diese Architektenmonographie Einblick in den Basler Wohnbau in der 2. Hälfte des 18. Jhs. Werenfels ist am besten durch das Blaue Haus zwischen Rheinsprung und Martinsgasse bekannt, eine Dreiflügel-Anlage mit stattlichem Ehrenhof.  
Georg Germann

*St. Galler Kultur und Geschichte*, 2. Festgabe für Paul Staerke zu seinem achtzigsten Geburtstag. St. Gallen: Staats- und Stiftsarchiv, 1972.

Der dem langjährigen und verdienten Stiftsarchivar gewidmete Band, zweiter in der von WALTER LENDI ins Leben gerufenen Reihe, die auch kunstgeschichtlichen Beiträgen offensteht, birgt einen Strauß von Aufsätzen archivwissenschaftlichen, paläographischen, historischen und kunsthistorischen Inhalts, die alle in Beziehung zu St. Gallen stehen.

Die beiden kunstgeschichtlichen Arbeiten sind zwei Malern gewidmet. Die eine, von BERNHARD ANDERES, dem aus Winterthur gebürtigen, vielgenannten Hans Haggenberg im Dienste Abt Ulrich Röschs von St. Gallen (1463-1491). Es gelingen einleuchtende Zuschreibungen. Zunächst Miniaturen, die dem für Haggenberg gesicherten Wappen-