

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Bauzeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	63/64 (1914)
<b>Heft:</b>	13
<b>Artikel:</b>	Das Asyl "Hohenegg" bei Meilen: erbaut durch Rittmeyer & Furrer, Arch., Winterthur
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-31444">https://doi.org/10.5169/seals-31444</a>

### 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

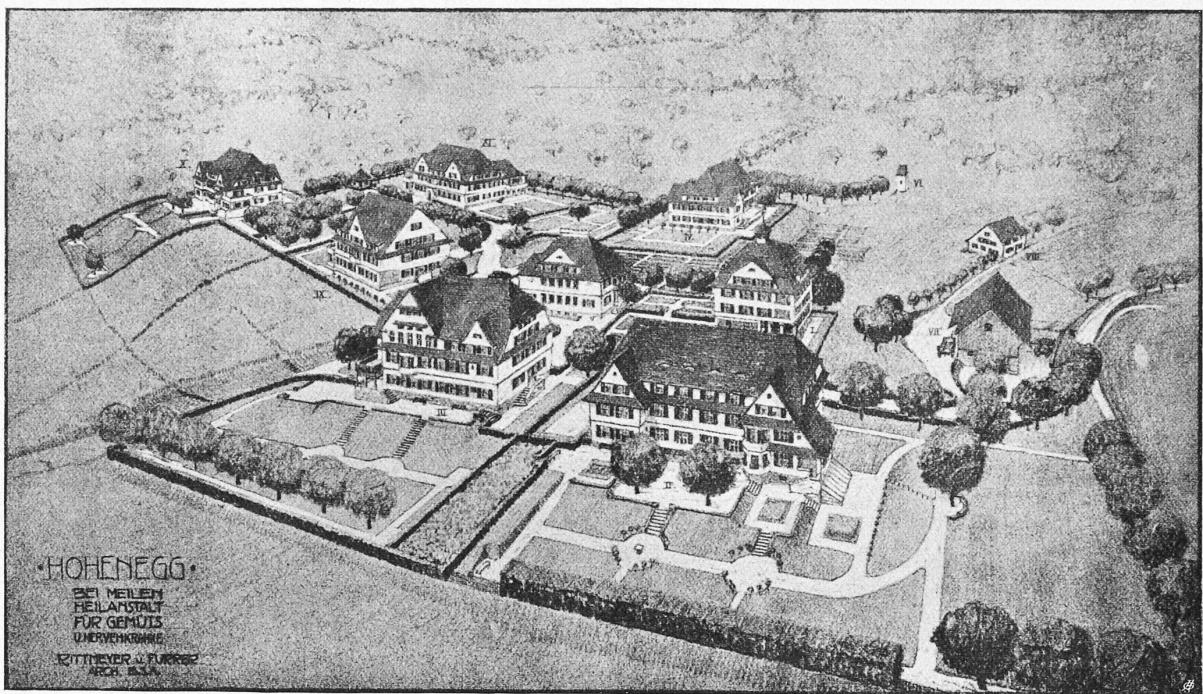
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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:** 21.02.2026

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



### Das Asyl „Hohenegg“ bei Meilen.

Erbaut durch Rittmeyer & Furrer, Arch., Winterthur.  
(Mit Tafeln 32 bis 35.)

Das Asyl für Gemütskranke „Hohenegg“ bei Meilen ist ein Werk privater Wohltätigkeit. Unermüdlicher Werbетätigkeit ist es zu verdanken, dass die Mittel zum Bau zusammengebracht wurden, und es darf auch in einer technischen Zeitschrift nicht über die Anstalt berichtet werden, ohne die Namen der Männer zu nennen, die hier in hervorragender Weise ihre Arbeit in den Dienst der Öffentlichkeit gestellt haben. Aus einem sechsgliedrigen Komitee ging eine engere Kommission hervor, die sich mit allen Baufragen beschäftigte und die aus den Herren Dr. med. Theodor Zanger, Dr. jur. Schindler-Stockar und O. Meyer-Rieter, alle in Zürich, bestand.

Das Bauprogramm sah von Anfang an zwei Bauperioden vor: eine erste für die *Frauenabteilung*, zugleich Verwaltungsbau, Zentralküche und Heizung, und eine zweite Bauperiode für die

*Männerabteilung*. Die z. Zt. ausgeführte erste Etappe (*Frauenabteilung*) umfasst je ein Haus für Pensionäre (etwa 30 Betten, ohne Personal gerechnet), je ein Haus für Ruhige und Unruhige (zu 45 Betten), das Verwaltungsgebäude und das Haus für Küche, Wäscherei, Heizung und Warmwasserversorgung. Dieses letzte Gebäude wurde in seiner ganzen Anlage so erstellt, dass es auch für die spätere Männerabteilung genügend gross ist (Abb. 1 und 2).

Als Baugelände wählte das Komitee nach reiflichen Studien ein Grundstück oberhalb Meilen, das in ruhiger

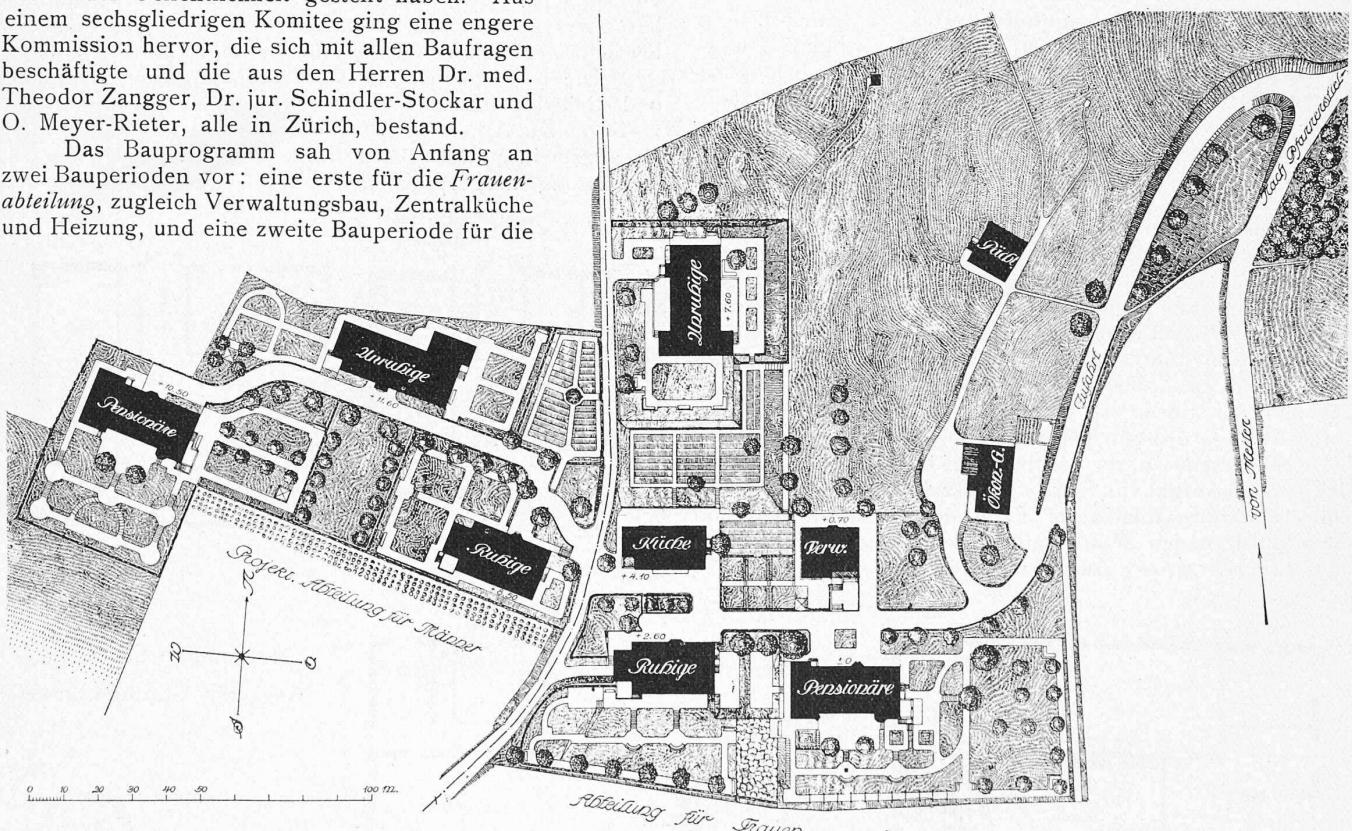


Abb. 1 Lageplan 1 : 2000 und Abb. 2 (oben) Gesamtbild aus Südosten des Asyls «Hohenegg» oberhalb Meilen am Zürichsee.



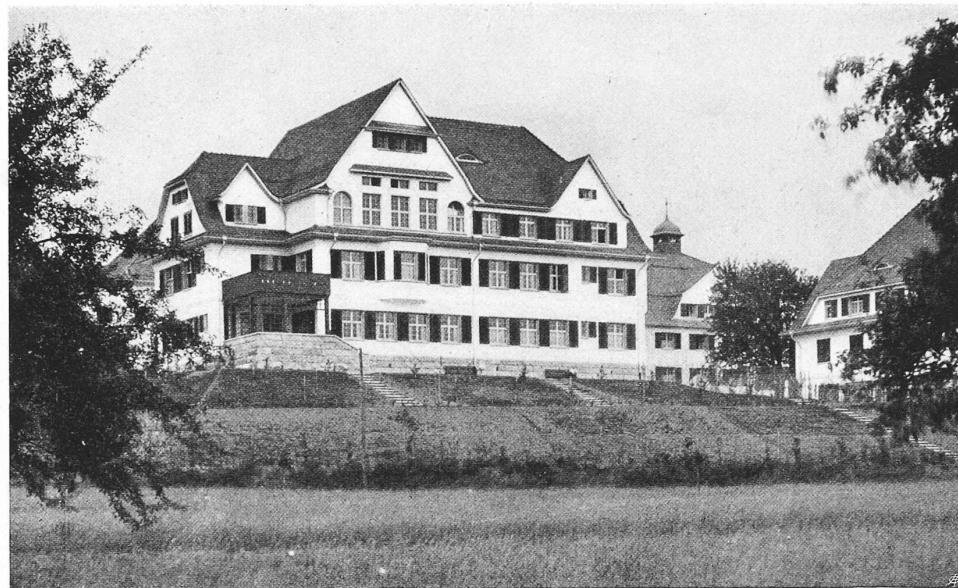
„HOHENEgg“ BEI MEILEN, ASYL FÜR GEMÜTSKRANKE

Architekten RITTMAYER & FURRER, Winterthur



Das Verwaltungsgebäude

Oben: Pavillons für Ruhige und für Pensionäre

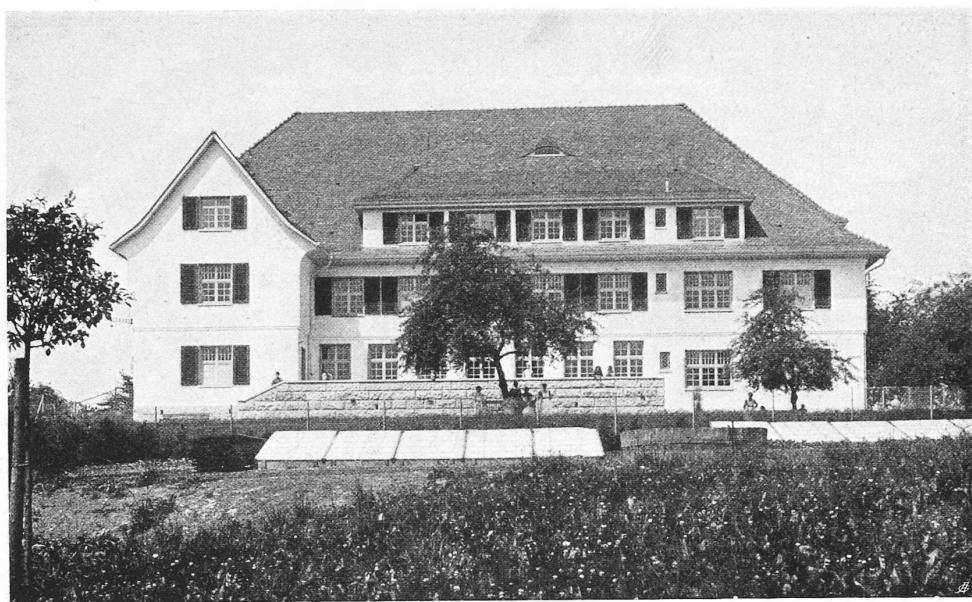


Pavillon für Ruhige, Südwest-Ansicht



Nordöstliche Zufahrt

„HOHENEGG“ BEI MEILEN, ASYL FÜR GEMÜTSKRANKE



Pavillon für Unruhige, Ostansicht



Pensionärhaus von Norden

ARCHITEKTEN RITTMAYER & FURRER, WINTERTHUR



„HOHENEGG“ BEI MEILEN, ASYL FÜR GEMÜTSKRANKE

Architekten RITTMAYER & FURRER, Winterthur



Pavillon für Unruhige, Westfront und Innenraum

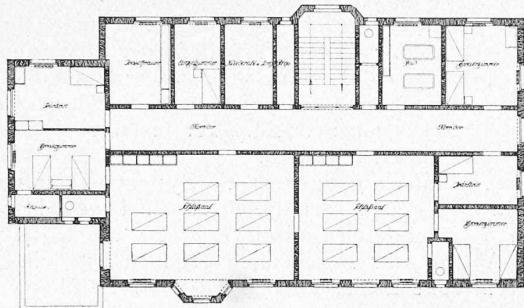
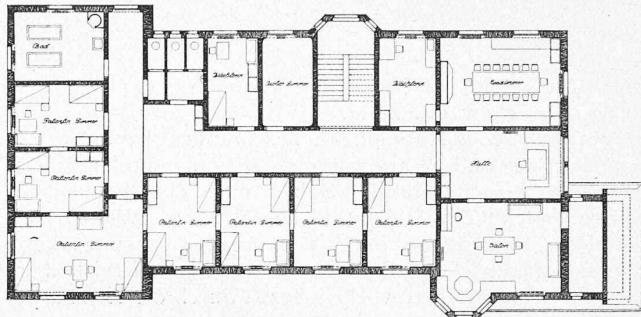


Abb. 7 und 8. Pavillon für Ruhige.



Grundrisse 1 : 400.

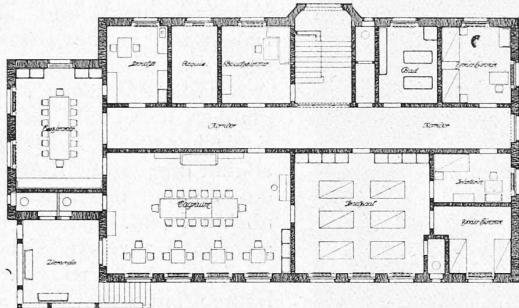


Abb. 7 und 8. Pavillon für Ruhige.

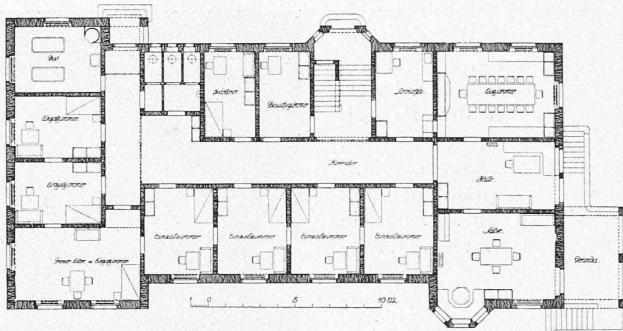


Abb. 5 und 6. Pensionärhaus.

Lage ungefähr 180 m über dem Zürichsee eine wunderbare Aussicht auf See und Alpenkette gewährt. Auf dem Grundstück war bereits ein Haus für den Gutsverwalter vorhanden; die Oekonomiegebäude konnten mit geringen Umbauten für die Bedürfnisse der Anstalt eingerichtet werden. Der eigentlichen Bauperiode vorgängig, musste das Gelände von der Pfannenstielstrasse aus mit einer eigenen Zufahrtsstrasse erschlossen werden, in die auch die Kanalisation eingelebt wurde. Die beträchtlichen Steigungen der von Meilen zum Bauplatz führenden Strassen bedingten von Anfang an eine mechanische Beförderung der Baumaterialien. Die Unternehmerin der Hochbauten, die Filiale Zürich der Basler Baugesellschaft, erstellte, nach unbefriedigenden Versuchen mit einer englischen, schienenlosen Strassenlokomotive unter Benützung von Anhängewagen sowie mit Lastautomobilen, eine rund 4 km lange, schmal-

spurige Strassenbahn, auf der dann eine 50 PS-Lokomotive bei etwa 15 täglichen Fahrten mit sieben Kippwagen den Materialtransport bewältigen konnte. Die Transportkosten stellten sich einschliesslich Ausladen von Schiff und Bahn auf rund Fr. 5,20 pro Tonne.

Bei Anlage und Ausbau des Asyls wurde darauf ge-  
sehen, alles Anstaltsmässige möglichst zu vermeiden; es  
sollte den Patienten alle Freiheit gewährt werden, die bei  
einer sorgfältigen Pflege zulässig ist. Die Erstellung wohn-  
licher, sonnenreicher Räume und die Anlage grosser Gärten  
waren Hauptfordernis. Ein Saal für Gottesdienst und

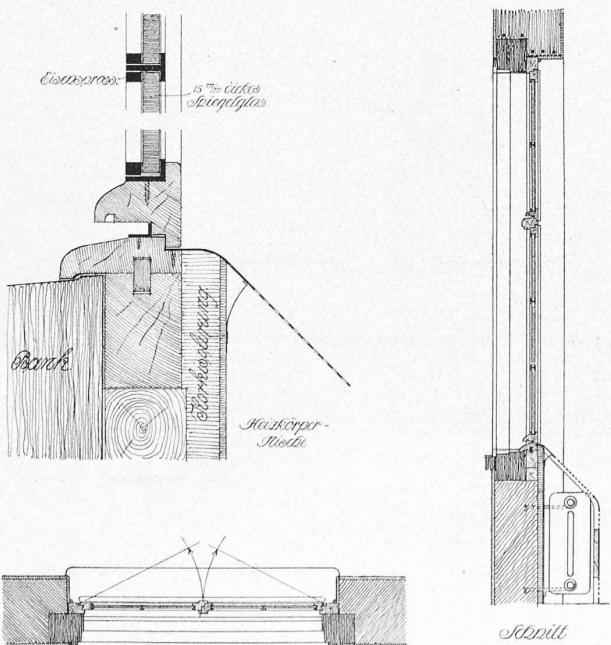


Abb. 11 und 12. Fenster-Konstruktion 1:40 (Detail 1:6).

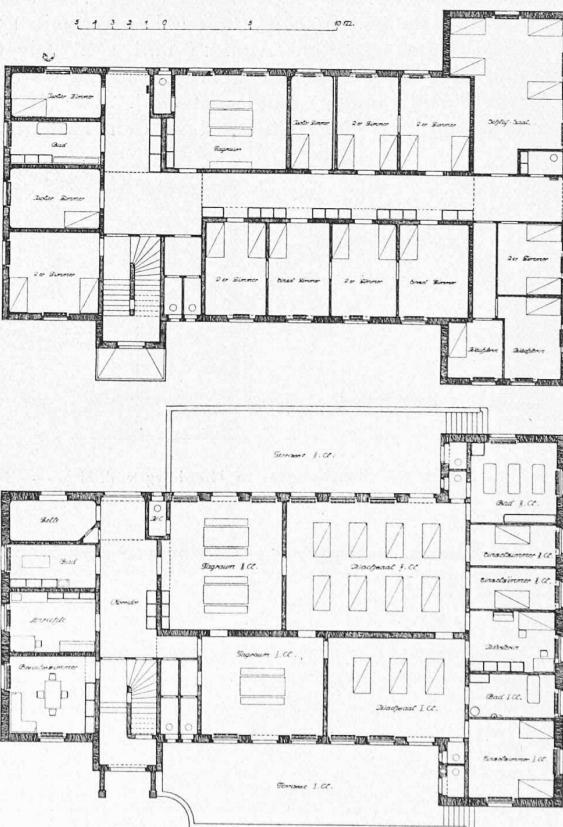


Abb. 9 und 10. Pavillon für Unruhige. — Maßstab 1 : 400.

Feste befindet sich im Dachstock des Ruhigenhauses, äusserlich an den grossen Fenstern und dem Giebelmotiv erkennbar (Tafel 32 und 33). Die beigegebenen Grundrisse (Abb. 3 bis 10) lassen die Einteilung der einzelnen Häuser genügend erkennen, sodass sich der Bericht auf wenige allgemeine Mitteilungen beschränken kann.

Heizung und Warmwasserversorgung sind auf Vorschlag der Firma Gebrüder Sulzer nach dem System des Pumpen-Umlaufs eingerichtet, d. h. das warme Wasser wird sowohl für Heizung als für Warmwasserversorgung durch elektrisch angetriebene Pumpen in ständigem Kreislauf an allen Verbrauchsstellen vorbei, bezw. durch die Heizkörper befördert. Die Vorteile solcher Anlagen sind mannigfache; die Lage der Zentrale ist unabhängig, sie muss nicht wie bei dem Schwerkraftbetrieb an der tiefsten Stelle sein, was gerade bei den vorliegenden sehr ungleichen Gebäudeniveaux sehr wichtig war. Anstelle der begehbar teuren Heizkanäle genügen Bodenleitungen, die in halben, überfälzten Zementröhren von  $30\text{ cm} \varnothing$  geführt werden, und zwar Hin- und Rückleitung beider Stränge (also vier Rohrleitungen) in einem Kanal. Eine genügende Isolierung wurde erreicht durch Auffüllen der Rohrkanäle mit Torfmull. Bei der Warmwasserversorgung kommt als weiterer Vorteil hinzu, dass bei der energischen Zirkulation an allen Zapfstellen sofort warmes Wasser fliesst. Dampfkochküche und Wäscherei, letztere mit Maschinen nach System Treichler, sind in der gleichen Weise wie die Heizung für Vergösseung vorgesehen.

Da man von Fenstervergitterungen möglichst Umgang nehmen wollte, haben einzelne Räume Fenster mit  $15\text{ mm}$  dickem Spiegelglas erhalten (Abb. 11 und 12). Die Glastafeln sind in eiserne Rahmen gefasst, die als Ganzes in den starken Holzrahmen eingesetzt sind. Die Stangenverschlüsse sind so eingerichtet, dass den Patienten, je

nach ihrer besonderen Art, die Möglichkeit des Geöffnens der Fenster gegeben oder entzogen werden kann. Ähnlich ist verfahren worden mit den Türklinken der Einzelzimmer, die durch Dornverschlüsse ersetzt werden können (Tafel 35 unten). Selbst die Läuteeinrichtung, die durch hoch angebrachte Stecker mit Pendeldräucker installiert ist, kann bei Missbrauch entfernt werden.

Bei den Einfriedigungen ist ein System angenommen worden, das einen möglichst freien Ausblick gewährt und zugleich ein Ueberklettern erschwert. Da durch das Gelände die Anlage von Böschungen gegeben war, sind die Drahtgeflechtzäune immer an den Fuss der Böschung versetzt worden.

Über die verwendeten Konstruktionen und Materialien sei erwähnt, dass die sog. Rohrzellendecken zur Anwendung kamen, mit glatter Untersicht,  $5\text{ cm}$  Schlackenguss, Estrichgipsabglättung und Linoleum, das an den meisten Stellen noch auf „Korkment“ verlegt wurde. Es zeigte sich da wieder, dass bei solchen Bauten mit vielen armierten Konstruktionen diejenigen Geräusche, die auf den Konstruktionen selbst entstehen, also Klopfen u. dergl., sehr gut geleitet werden, während Sprechlaute besser zurückgehalten werden. Wo schwere Massivdecken zur Anwendung kamen, ist die Schallsicherheit viel grösser. Sockel, Eingänge, Brüstungen von Terrassen u. dergl. sind in Laufener Kalkstein erstellt worden, welches Material billiger war, als der am Zürichsee heimische Sandstein. Alle Fenstereinfassungen sind in Kunstein, die Treppen armiert mit Granitplattenbelag. Als Putz diente weisser Rieselwurf; die Ziegeldoppeldeckung liegt auf Schindelunterzug.

Mit den Hochbauten wurde im Juni 1911 begonnen, der Bezug der Anstalt konnte im Oktober 1912 stattfinden. Die Baukosten der Gebäude (ohne Pläne und Bauleitung) stellen sich pro  $m^3$  berechnet auf Fr. 36.60, gemessen vom Keller bis Kehlgiebel.

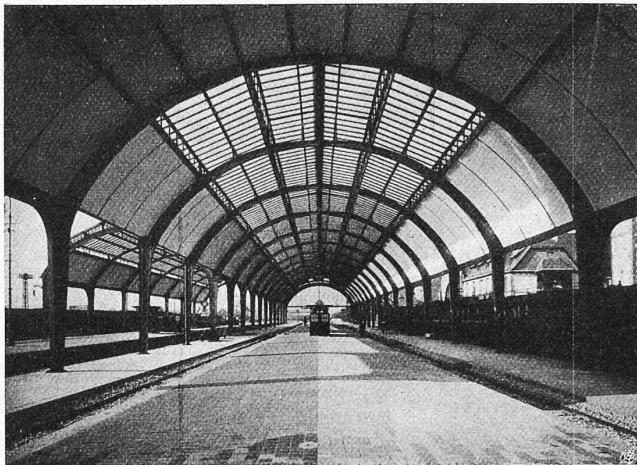


Abb. 27. Bahnsteighalle in Homburg v. d. H.

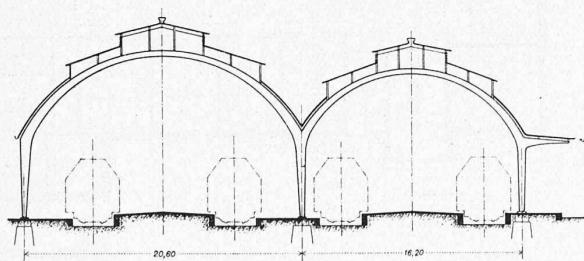


Abb. 28. Bahnsteighallen Homburg v. d. H. — Maßstab 1 : 500. — Abb. 35. Bahnsteighalle Frankfurt a. M.-Süd.

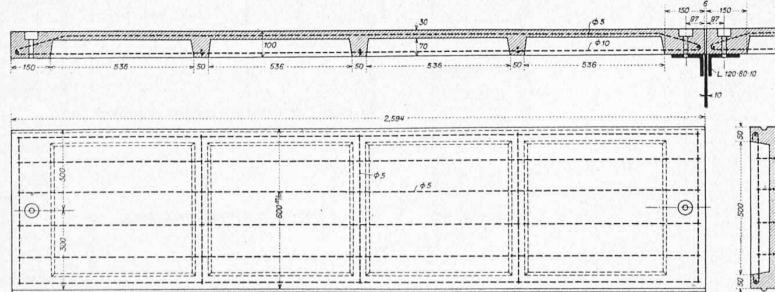
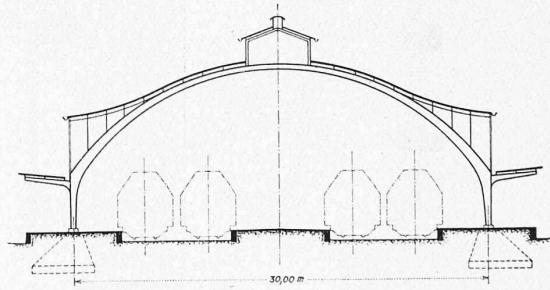


Abb. 33. Bimszement-Kassettenplatten, System «Remy». — Maßstab 1 : 25.

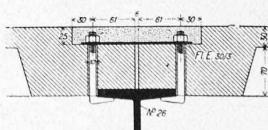


Abb. 34. Befestigung auf Zwischenbindern. — 1 : 10.

Bimszement-Kassettenplatten im Hauptbahnhof Darmstadt.

keinesfalls zu unterschätzende Störungsquelle vor, die somit auf Resonanz zwischen dem Puls der Kurbelbewegung und der Pulsation der Motorkraft zurückzuführen ist.

Die Resonanz ist am stärksten ausgesprochen für Werte von  $k$  und  $\frac{1}{k}$ , die dem zweifachen, vierfachen, sechsfachen usw. Betrage der aufeinanderfolgenden ungeraden Zahlen 3, 5, 7 usw. entsprechen, da alsdann neben den Amplituden auch Nullstellen der Kurven  $P$  und  $F_k$  zusammenfallen.

Wir halten diese Erkenntnis für wichtig genug, um sie an einem *Beispiel* zu erläutern:

Für eine Einphasenlokomotive mit 15 Perioden, ausgerüstet mit Motoren von der Polzahl  $16 = 2 \cdot 8$ , beträgt die sog. synchrone Motordrehzahl:

$$n_s = \frac{15}{8} = 1,88 \text{ Uml/sek.}$$

Die für die Kraftpulsationen synchrone Drehzahl ist:

$$\frac{n_s}{2} = \frac{15}{16} = 0,94 \text{ Uml/sek.}$$

bezw.  $\frac{n_s}{s} = 1,0 \text{ Um/lsek}$  für 16 Perioden.

Wenn nun diese Lokomotive mittels Kurbelantrieb und Räderübersetzung vom Drehzahl-Verhältnis 2,23:1 auf Triebräder von 1,35 m Durchmesser arbeitet, so entspricht dem  $\frac{n_s}{2}$  eine Lokomotivgeschwindigkeit:

$$v = \frac{3600}{1000} \cdot \frac{1}{2,23} \cdot 3,14 \cdot 1,35 \cdot \frac{n_s}{2} = \sim 6,5 \text{ bis } 6,9 \text{ km/std.}$$

Es ergeben sich dann für einen Fahrgeschwindigkeits-Bereich der Lokomotive von 0 bis 75 km/std mit:

$$k = 2 \cdot 3 = k_1 \text{ und } k = 2 \cdot 5 = k_2$$

die folgenden besonders gefährlichen Lokomotivgeschwindigkeiten:

$$v_1 = v \cdot k_1 = \sim 40 \text{ km/std} \text{ und } v_2 = v \cdot k_2 = \sim 67 \text{ km/std}.$$

Welche dieser zwei kritischen Geschwindigkeiten die gefährlichere ist, lässt sich auf Grund unserer vereinfachten Betrachtungsweise nicht sagen. Angesichts der grössten, an den Schwingungen teilnehmenden Energie, würde man geneigt sein, die höheren Geschwindigkeiten ohne weiteres als die gefährlicheren zu bezeichnen, insofern nicht zufolge des hier nicht berücksichtigten Amplitudenwertes der Beanspruchung und durch das Mitschwingen anderer schwingungsfähiger Konstruktionsteile der Lokomotive neue Resonanzmöglichkeiten geschaffen werden, die unter Umständen die Verhältnisse verschieben. Keinesfalls dürfte wohl ein Konstrukteur sich in Zukunft ohne die genauere Betrachtung der hier behandelten Resonanzmöglichkeiten vor unangenehmen Ueberraschungen sicher fühlen.

Einschränkend muss indessen nochmals festgestellt werden, dass das Sinusquadratgesetz, das wir unsren Betrachtungen über Berücksichtigung einer pulsierenden Motorikraft zugrunde legten, in Wirklichkeit nie streng erfüllt wird; in Wirklichkeit sind die Pulsationen gewöhnlich von kleinerer Amplitude und arbeiten übrigens verschiedene Einphasenmotoren in der Gegend der synchronen Umdrehungszahl gar mit einem Drehfelde, das die Pulsationen der Motorikraft ausserordentlich verringert.

Anderseits ist aber doch darauf hinzuweisen, dass bei der grossen Anzahl von Schwingungszahlen, die sich während eines Maschinenanlaufs im Falle des Kurbelantriebs von einer pulsierenden Motorkraft aus einstellen werden, auch stets eine sehr grosse Anzahl von Resonanzmöglichkeiten zu

erwarten ist, angesichts der vielen schwingungsfähigen Konstruktionsteile der Maschine. Sehr wertvoll ist dabei eine Dämpfung zu deren Unterdrückung, wenn die damit verbundene Reibung sowieso unvermeidbar zum Triebwerk gehört. In diesem Sinne möchten wir insbesondere die Kolbenreibung und die Kreuzkopffreibung bei Dampflokomotiven beurteilen und diesen Verlustquellen einen hohen Anteil an dem meist günstigen Verhalten des Kurbeltriebwerks bei Dampflokomotiven zuschreiben.

\*

In unsren Betrachtungen über die Triebwerkbeanspruchung bei Lokomotiven infolge schwingender Energiewandlung zwischen Massenträgheit und Elastizität haben wir uns auf den Fall der Anfahrt beschränkt. Aehnliche Verhältnisse, wie die hier gekennzeichneten, treten indessen auch auf bei der Massenverzögerung im Auslauf und bei forcierter Bremsung. Ihre Beurteilung kann an Hand unserer Rechnungen ebenfalls erfolgen, wobei natürlich die Formeln, sowie die Definitionen der Masse und der Nachgiebigkeit sinngemäss geändert werden müssen. Die eingehende Betrachtung auch dieser Betriebsfälle bietet prinzipiell nichts Neues, wohl auch kaum höhere Beanspruchungen des Triebwerks, als beim Anlauf.

## Zusammenfassung.

Eine Vergleichung des Lokomotivantriebes, mittels Kurbelgetriebes einerseits und mittels Getrieben mit nur rotierenden Konstruktionsteilen anderseits, auf Grund der Beanspruchungen, die sich durch den Energieaustausch zwischen Massenträgheit und Elastizität einstellen, ergibt sowohl im Falle konstanter Motorkraft als auch im Falle pulsierender Motorkraft das ungünstigere Verhalten des Kurbelgetriebes. Das Getriebe mit nur rotierenden Konstruktionsteilen ist Schwingungen ausgesetzt, die durch die Dimensionierung ein für alle Male festgelegt sind und die nur geringere Resonanzgefahren aufweisen. Das Kurbelgetriebe dagegen wird bei seinem Anlauf von der Ruhe bis zum Endwerte der Anfahrgeschwindigkeit Schwingungen von stark veränderlicher Schwingungszahl und entsprechend hoher Resonanzgefahr ausgesetzt. Kurbelgetriebe bei Motoren von stark pulsierendem Drehmoment sind zudem noch einer besonders gefährlichen Resonanz zwischen dem Puls der Kurbelbewegung und der Pulsation der Motorkraft ausgesetzt.

Die wichtigsten Fälle der Berechnung von Amplitude und Schwingungszahl solcher Schwingungen sind in der vorliegenden Arbeit vorgeführt worden und es dürfte diese als allgemein gültiger Beleg für die in vorliegender Zusammenfassung ausgesprochenen Thesen angesehen werden.

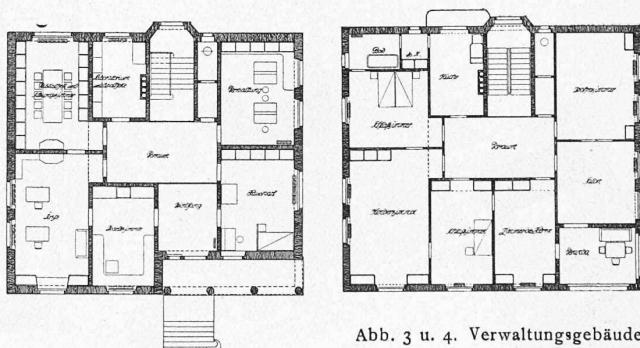
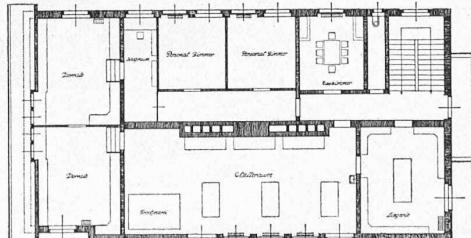
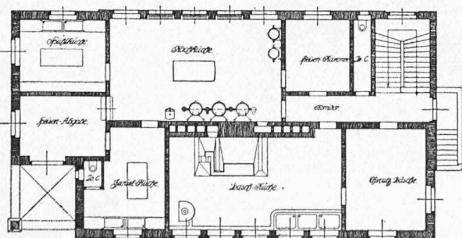


Abb. 3 u. 4. Verwaltungsgebäude.



„Hohenegg“ bei Meilen,  
Asyl für Gemütskranke.

(Text auf Seite 180.)

Grundrisse 1 : 400.

Abb. 5 u. 6. Küchengebäude.