**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung

**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine

**Band:** 74 (1956)

**Heft:** 42

**Artikel:** Die Leichenhalle des Friedhofs Plainpalais in Genf: Architekt Robert R. Barro, Zürich

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-62726

**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:** 13.12.2025

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

eingeladenen Unternehmern die Planunterlagen aushändigen, damit ihnen möglichst viele Projektlösungen unterbreitet werden können. Es liegt weder im Interesse der Bauherrschaft noch der beauftragten Architekten, auf die Erfahrungen der technischen Bureaux zu verzichten. Dieser Weg darf um so eher als der einzig richtige vorgeschlagen werden, als die Einholung der Projekte für die Bauherrschaft kostenlos ist und diese — genau gleich wie beim Blankettvefahren — absolut freie Hand behält, wem sie schliesslich die Arbeit übertragen will.

Adresse des Verfassers: Verband Schweiz. Centralheizungsindustrieller, Stadelhoferstrasse 25, Zürich 1

## Ein Jahrhundert Escher Wyss GmbH., Ravensburg

DK 061.5

Mit 18 Arbeitern begann vor 100 Jahren die Tochtergesellschaft der schon 1805 in Zürich gegründeten Spinnerei und Maschinenfabrik Escher Wyss & Cie. ihre Tätigkeit in Ravensburg; mit fast 2000 Angehörigen kann heute die Escher Wyss GmbH., Ravensburg (mit einem Zweigwerk in Lindau) auf ihre hundertjährige Tradition zurückblicken. Wesentliche Bestandteile des ursprünglichen Fabrikationsprogramms — Wasserturbinen, Pumpen, Papiermaschinen — sind auch heute noch die Pfeiler des Unternehmens. Zu den Wasserturbinen und Pumpen gesellten sich folgerichtig auch die anderen Strömungsmaschinen: Dampfturbinen, Verdichter, Gebläse, Schiffs-Verstellpropeller, neuerdings auch die Heissluftturbine mit geschlossenem Kreislauf. Hinzu kamen Druckleitungen, Abschluss- und Regulierorgane, ferner Verdampferanlagen, thermische Trockner, Industriezentrifugen, Holzentrindungsmaschinen, Kälte- und Klima-Anlagen, Waschautomaten, Fleischereimaschinen, selbstspannende Flachriemenkurztriebe.

Ueber diese Entwicklungen geben ein aus Anlass des Jubiläums hergestellter Film und eine Festschrift interessante Aufschlüsse. Auf rund 140 Bildseiten zeigt die Festschrift vorbildliche Werkstätten und Einrichtungen und gibt zusammen mit den textlichen Ausführungen eine plastische Schau des Werks und seiner Erzeugnisse. «Ich darf wohl mit Freude feststellen», so schreibt Direktor *W. Stoffel* im Vorwort, «dass unsere Werke in Ravensburg und Lindau durch die Anschaffung neuer Werkzeugmaschinen und Fabrikationseinrichtungen, sowie durch neuartige betriebsorganisatorische Massnahmen auf einen sehr hohen Stand gebracht werden konnten. Im Zuge dieser Modernisierung der Werke wurde der gesamte Stab unserer Mitarbeiter von einem Geist freudigen und tatkräftigen Mitwirkens erfasst, der unsere Arbeit befruchtet. Ein gutes Einvernehmen, Partnerschaft im besten Sinne des Wortes, erscheint mir als die sicherste Basis für eine günstige Entwicklung unseres Unternehmens.»

Von diesem Geist überzeugte ein Rundgang durch die Werkstätten und Fabrikhallen mit ihren vorbildlichen Einrichtungen. Vielleicht am eindrucksvollsten war der Blick in das Zentralbüro für Arbeitsvorbereitung, Vorrichtungsbau, Akkord- und Terminfestsetzung, sowie für Arbeitsverteilung und weiterhin der Besuch der Lehrlingswerkstatt. Der Zentralapparat für die Arbeitsverteilerstelle erinnert an den Lastverteiler eines Energie-Verbundbetriebes. Mit 40 Telephonanschlüssen überwacht der Arbeitsverteiler etwa 160 Werkzeugmaschinen, die über Telepax-Sprechkabinen erreichbar sind. Je 40 Maschinen sind auf einer Arbeitsverteilertafel zusammengefasst, die über Arbeiter, Maschinendaten, Arbeitsvorgang und -einsatz Aufschluss gibt. Durch Reiter werden Stunde und Tag des Ablaufs der «bereitgestellten» und «in Arbeit» befindlichen Operationen gekennzeichnet. Der innerbetriebliche Transport mit Gabelstaplern wird ebenfalls vom Arbeitsverteiler durch Funksprechgerät gesteuert. Ausschaltung der etwa 40 % Leer- und Suchfahrten und um rd. 10 % verbesserte Maschinenausnutzung sind der Erfolg; ihm entsprechen kürzere Produktionszeiten und Mehrverdienst des Arbeiters.

In der Lehrwerkstatt fallen drei Dinge auf: neue Werkzeugmaschinen, die denen der normalen Fabrikation entsprechen, Brillen und Handschuhe, die jeder Lehrling tragen muss, und Werkzeuge mit Handschutz. Durch diese Mittel werden die 120 Lehrlinge von Anfang an mit den echten Arbeitsbedingungen vertraut und an wirkungsvolle Schutzmassnahmen gewöhnt. Tatsächlich konnten die Unfallziffern — insbesondere Augen- und Handverletzungen — stark herabgedrückt werden. Dass die Lehrzeit auf das Pensionsalter angerechnet wird, ist eine der verschiedenen sozialen Massnahmen, die im einzelnen hier nicht aufgeführt werden können.

Rund 50 Aussenstellen, technische Büros und Vertretungen halten die Verbindung zwischen Werk und Kundschaft in aller Welt. An mehr als 40 Länder wurden im letzten Jahr die deutschen Escher-Wyss-Erzeugnisse geliefert. Der Anteil des Auslandgeschäftes am gesamten Auftragbestand sowie der Ausstoss des Ravensburger Werks liegen wesentlich über dem Durchschnitt des westdeutschen Maschinenbaus.

Dipl.-Ing. *A. Th. Gross*, Essen

## Die Leichenhalle des Friedhofs Plainpalais in Genf

Hierzu Tafel 53/54

DK 726.81:726.823

Architekt **Robert R. Barro**, Zürich

In Genf war der Bau einer neuen Leichenhalle zu einem dringenden Bedürfnis geworden, weil es kaum mehr möglich war, die Toten bis zur Beerdigung gebührend aufzubewahren. In den Wohnungen ist immer weniger Platz vorhanden; es sterben aber auch immer mehr Personen ausserhalb ihrer Wohnungen, in Spitälern, Heimen und Anstalten, die nicht immer genügend mit Leichenzellen ausgerüstet sind. Dazu kommt noch, dass Genf als Zentrum des Fremdenverkehrs und der internationalen diplomatischen Beziehungen sehr viele Gäste in Hotels und Pensionen aufnehmen muss, für die bei Todesfällen die nötigen Räumlichkeiten fehlen. Bis zum Bau der Anlage bestanden im ganzen nur drei Zellen.

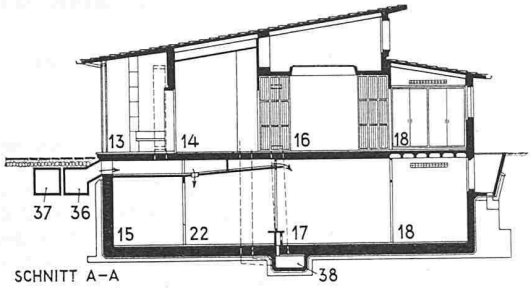
Die Stadt wählte als Standort der neuen Leichenhalle den in der Nähe des Stadtkernes liegenden, allerdings von einer wenig erfreulichen Bebauung umgebenen alten Friedhof Plainpalais, der verdienten Genfern als Ruhestätte dient und im Laufe der Zeit zu einer parkähnlichen Anlage ausgebaut werden soll. In dieser Hinsicht kam das neue Dienstgebäude geradezu gelegen, um zumindest einen Teil der hässlichen umliegenden Bauten abzudecken.

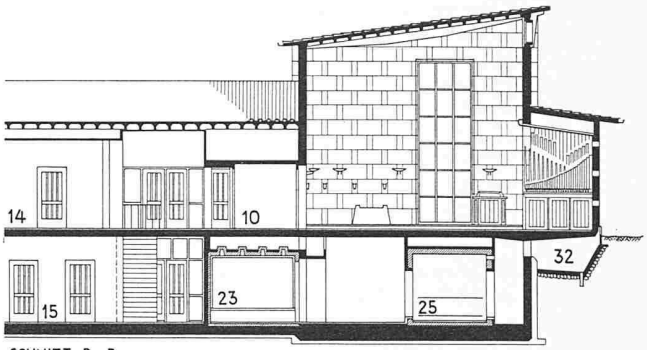
Durch spezielle Umstände gestaltete sich die Bauaufgabe besonders schwierig. Während dem Bau der Fundamente und des Kellergeschosses wurde nämlich ein neuer Architekt zugezogen und das Projekt weitgehend umgestellt. Die bereits ausgeführten Tiefbauarbeiten mussten aber beim neuen, organisatorisch und gestalterisch vom ersten Entwurf stark abweichenden Ausführungsprojekt berücksichtigt und sogar zum grössten Teil verwendet werden.

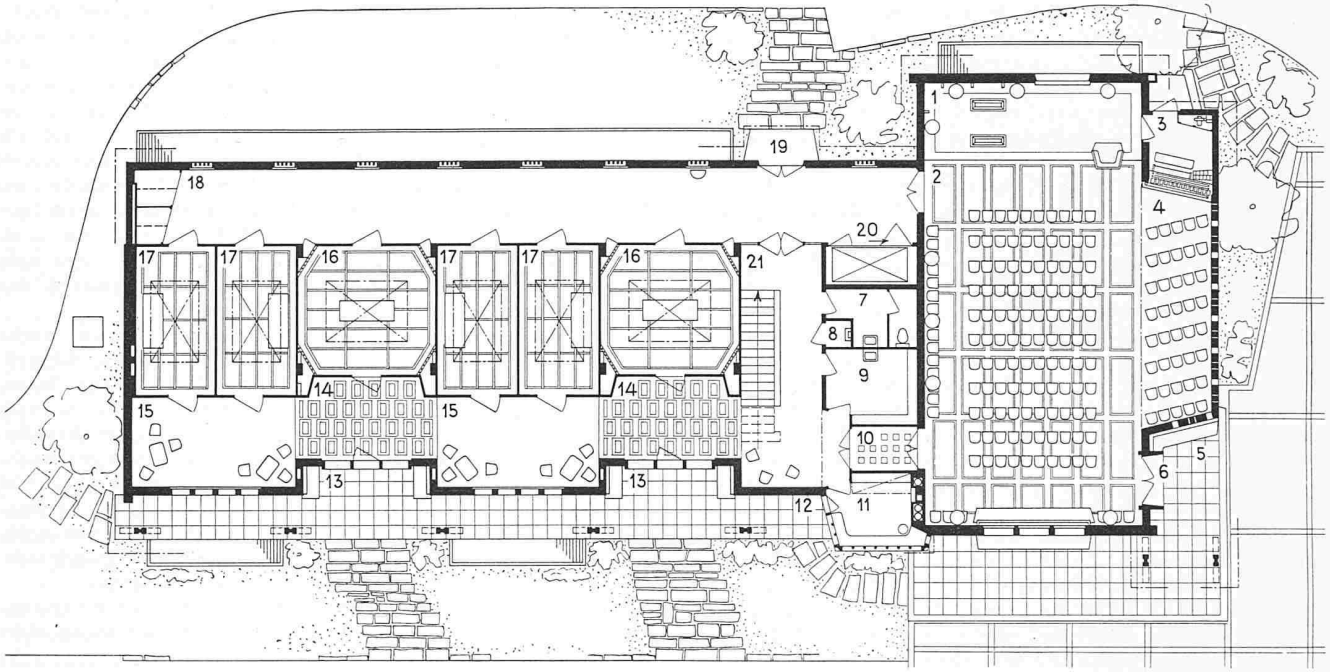
Die gedanklichen Voraussetzungen für die Projektierung einer Leichenhalle sind recht komplex. Forderungen funktioneller, ästhetischer, oekonomischer und betrieblicher Art widersprechen sich oft. So stehen grundsätzlich verschiedene Ansichten über die Leichenaufbewahrung zur Diskussion. Teils wird gefordert, die Leichenräume müssten vom Publikum betreten werden können, teils wird die Trennung zwischen Publikum und Leichenzelle mittels Glaswand verlangt. Auch bezüglich der architektonischen Haltung stehen verschiedene Auffassungen gegeneinander. Während wohl herkömmlich immer noch versucht wird, dem Ernst des Todes mit monumentaler Formgebung Rechnung zu tragen, neigt man heute eher dazu, durch schlichte und einfache Baukörper ohne Pathos und dramatische Uebersteigerung den Respekt vor dem Tode zu bekunden.

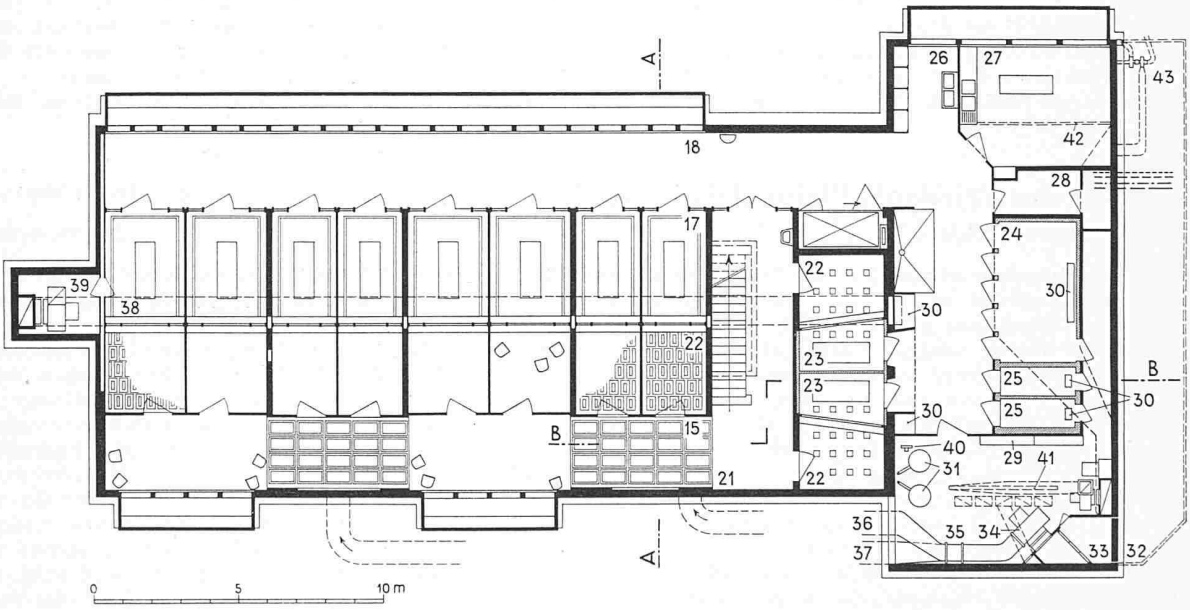
Die schliesslich vom Architekten gewählte Lösung stellt keinen Kompromiss dar, bei dem etwa versucht worden wäre, alle Forderungen mehr oder weniger zu erfüllen. Die betrieblich-funktionellen zwar sind so gelöst, dass es nun möglich ist, diese oder jene Aufbahrungsart zu wählen. Im Erdgeschoss sind die dem Publikum zugänglichen Leichenzellen untergebracht, im Untergeschoss befinden sich diejenigen mit Glas-

Grundrisse und Schnitte 1:250




**Obergeschoss**

1 Chor
2 Kapelle
3 Sakristei (Musiker)
4 Seitenschiff
5 Offene Eingangshalle
6 Kapellen-Eingang
7 Toilette
8 Telephon
9 Blumen und Zubehör
10 Durchgang
11 Büro mit Notbett
12 Offene Vorhalle
13 Besucher-Eingänge
14 Eingangs-Hallen
15 Warte-Hallen
16 Grosse Leichenzellen
17 Leichenzellen
18 Dienstgang
19 Dienst-Eingang
20 Aufzug
21 Treppenhaus

**Untergeschoss**

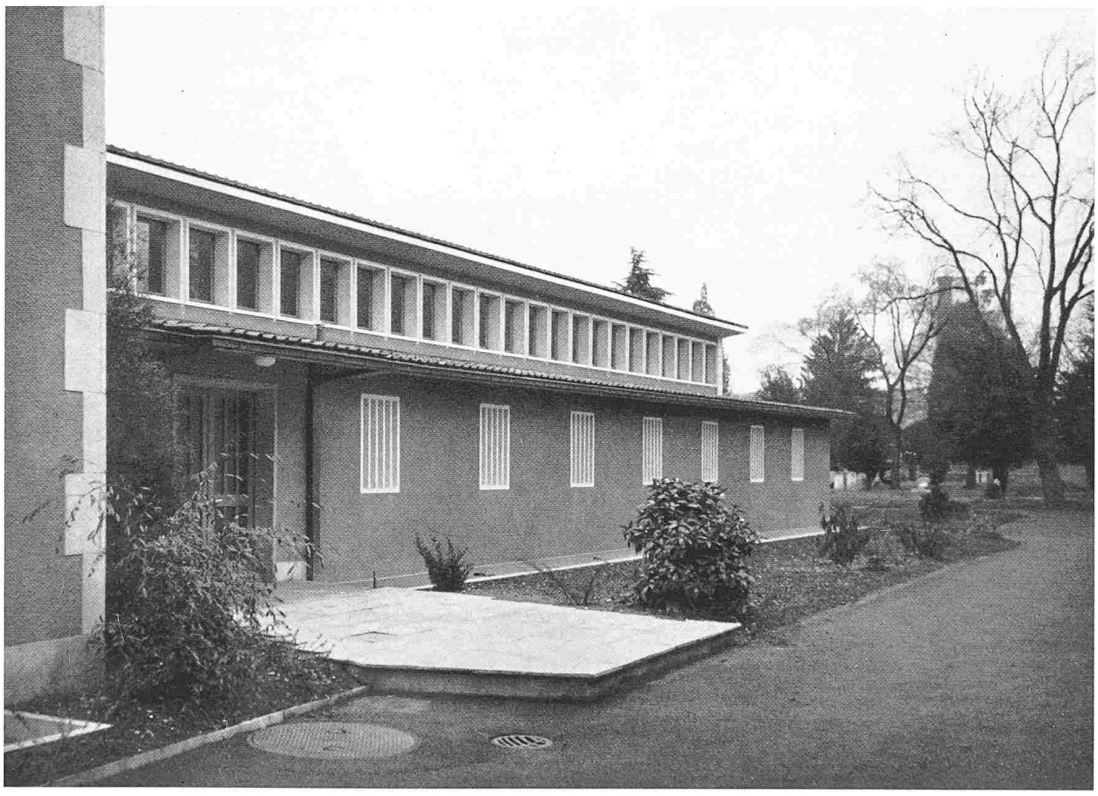
22 Besucher-Räume
23 Schau-Zellen
24 Kühlraum
25 Tiefkühlzellen
26 Garderoben
27 Leichenwäsche
28 Werkleitungen
29 Zähler
30 Kühlaggregate
31 Gasheizkessel
32 Frischluftentnahme
33 Luftfilter
34 Ventilator Leichenhaus
35 Luftkonditionierung
36 Zuluft Dienst- und Besucherräume
37 Zuluft Leichenräume
38 Unterirdischer Abluftkanal
39 Abluft Dienst-, Besucher- und Leichenräume
40 Lüftung Kühlzellen
41 Zuluft Kapelle
42 Abluft Kapelle
43 Lüftung Leichenwäsche

Kapelle, gegen Chor

# Leichenhalle des Friedhofs Plainpalais in Genf

Architekt Robert R. Barro, Zürich

Kapelleneingang, links hinten Leichenhaus

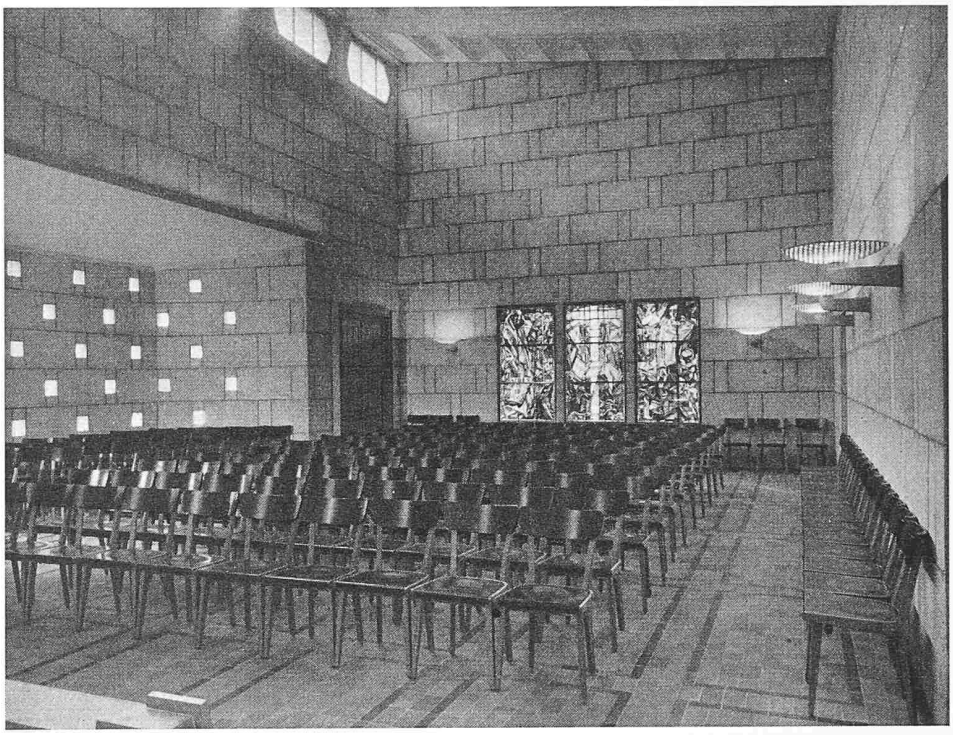


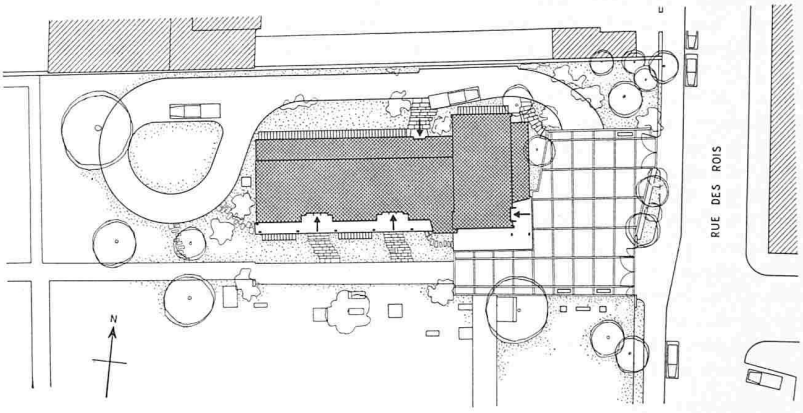
Leichenhaus, Diensteingang

abschluss. Während das nicht realisierte Projekt zwei Reihen von pavillonartigen Zellen um einen einzigen mittleren Dienstgang vorsah, welche aber sonst nur direkt von aussen zugänglich waren, hält sich die Ausführung ans klassische Schema der mittleren Zellenreihe zwischen Dienst- und Besuchergang, welches allein ein einwandfreies Funktionieren und einen rationellen Betrieb gewährleistet.

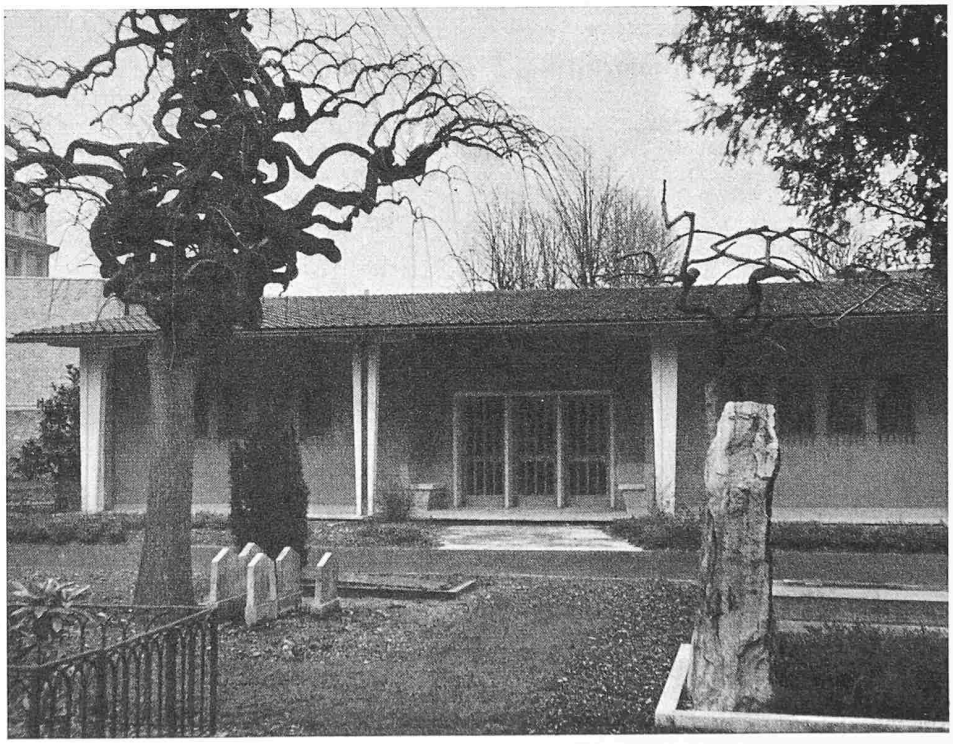
Die oberen, über eine mit Nischen aufgelockerte Halle erreichbaren Leichenzellen haben Oberlicht; die unteren sind, der unterirdischen Lage zum Trotz, mit Seitenlicht ausgestattet worden, damit der Besucher nicht das beklemmende Gefühl erhalte, er betrete eine Gruft. Zwei gekühlte Schauzellen (23) und die ihnen vorgelagerten Besucherräume (22), welche des natürlichen Lichts entbehren müssen, sind dafür intim gehalten worden, um auch auf diese Art dem Eindruck der Beklemmung zu begegnen. Diese Zellen stehen in Verbindung mit einer ausgedehnten Kühlanlage. Gelegentlich kommt es nämlich vor, dass Leichen sehr lange aufbewahrt werden müssen (Tiefkühlzellen 25). Daher ist es wichtig, dass geeignete Räumlichkeiten für alle Fälle vorhanden sind. Zu diesem Komplex um die Kühlanlage gehört ein Raum für Leichenwäsche und Einbalsamierung.

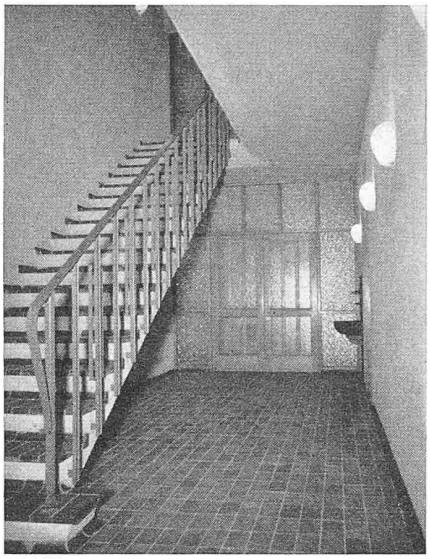
Heizung, Lüftung und Kühlung des Gebäudes mussten mit besonderer Sorgfalt projektiert werden (Ing. *Jean Charvoz*, Genf); es war daher ein eigentlicher Maschinensaal zu bauen, wo auch die umfangreichen elektrischen Anlagen überwacht werden können. Die Luft wird gereinigt und mittels Grundwasser im Sommer gekühlt oder im Winter erwärmt, bevor sie auf die vier Lüftungsstränge für Leichenzellen, Dienst- und Besuchergänge, Kühlanlage und Kapelle verteilt wird. Die Führung der Zuluft für den Zellentrakt erfolgt unterirdisch durch Kanäle ausserhalb des Gebäudes. Die Abluftmaschinerie liegt am Westende des Bauwerkes. Die Kapelle ist an einen Umluftkreis angeschlossen; alle andern Räume erhalten ständig Frischluft. Einzig und allein die Leichenwäsche hat eine eigene, von der übrigen völlig getrennte Lüftungsanlage. Die Leichen werden diskret an der Rückfassade des Gebäudes abgeladen. Dort befindet sich bei einer Spezialtüre mit Klapp- und Schiebeflügeln der Lift, mit dem die Leichen auf eigens entwickelten Fahrgestellen auch mühelos ins Untergeschoss befördert werden. Diese Fahrgestelle sind so gebaut, dass sie zugleich als Unterbau für die Aufbahrung dienen, wodurch ein Herumtragen der Särge im Innern des Gebäudes praktisch dahinfällt.



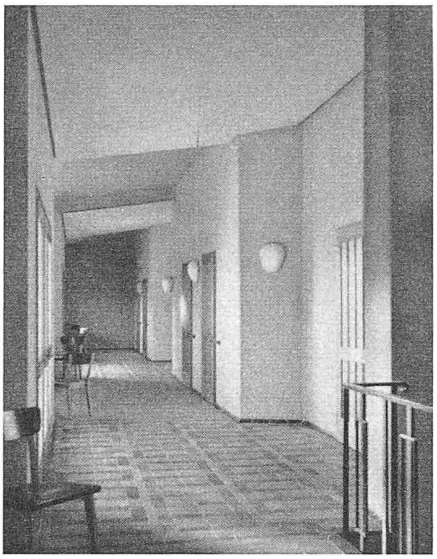



Lageplan 1:1000 Oben: Kapelle, Rückwand Unten: Leichenhaus, Eingang

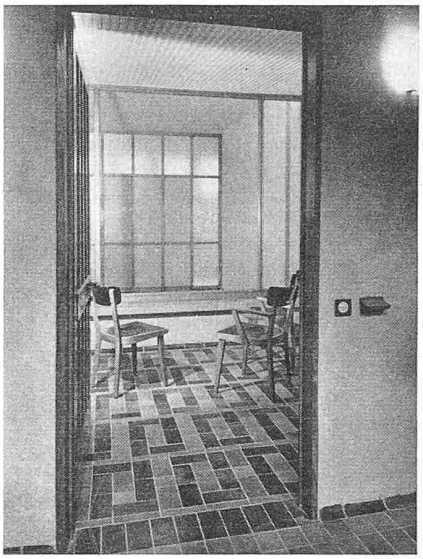




Treppenhaus 21



Wartehalle 14/15



Leichenzelle mit Besucherraum 22

Konstruktiv bot der Bau insofern Schwierigkeiten, als ein besonders stark schwankender Grundwasserstand die Errichtung einer vollständigen Betonwanne zur Anbringung einer einwandfreien Wärmeisolierung erforderte. Die Möglichkeit eines starken Anstieges des Grundwasserspiegels zwang auch dazu, bei der von Ing. *Claude Segond,* Genf, entwickelten Eisenbetonkonstruktion dem Gewicht besondere Beachtung zu schenken.

In stilistischer Hinsicht wurde bewusst auf jeden Pomp verzichtet. Die Kapelle ist schlicht und einfach gestaltet, das Hauptgewicht wurde wie im übrigen Gebäude auf die Lichtführung gelegt. Das hohe Lichtband zwischen den versetzten Pultdächern steht im Einklang mit der Wirkung der Glasmalereien, die etwas aus der Wandfläche herausgenommen worden sind, um einen seitlichen Lichteintritt zu ermöglichen, wodurch der sonst unvermeidliche Hell-Dunkel-Kontrast überhaupt vermieden wird. Darüber hinaus wurde versucht, durch die Wahl althergebrachter, edler, handwerklich verarbeiteter Materialien eine würdevolle Haltung ohne übertrieben monumentalen Einschlag zu finden.

Adresse des Architekten: Robert R. Barro, Bahnhofstrasse 55, Zürich 1

## Uetliberg- oder Balderntunnel?

DK 625.711.1

Das Projekt eines Uetlibergdurchstichs gewinnt im Rahmen der Trassewahl für die Autobahn Zürich—Luzern an Aktualität. Zu den bereits bekannten Vorschlägen Leibbrand (im Rahmen des Generalverkehrsplans Zürich) und Naegeli (NZZ vom 4. 8. 1955) fügt Ing. W. Gut in Nr. 37, S. 563 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitschrift eine weitere Variante bei. Diese nützt die topographische Situation bei der Baldern geschickt aus und benötigt bis Bonstetten nur zwei je 800 m lange Tunnel gegenüber 1600 + 400 m (Leibbrand) bzw. 1500 + 500 m (Naegeli). Alle drei Möglichkeiten differieren in der Gesamtdistanz Zürich—Bonstetten kaum, so dass der Vorschlag Gut mit den kürzesten Tunnelrohren als beste Lösung erscheint. Leider ist aber die klimatische Situation und die siedlungstechnische Disposition des Vorschlages Gut wesentlich ungünstiger, was für die Gesamtbeurteilung ausschlaggebend sein dürfte.

Die Variante Leibbrand wurde noch vor Beginn der schweiz. Autobahnplanung aufgestellt. Ihr Zufahrt zum Tunnel benützt die trambefahrene, 7 bis 8 % Steigung aufweisende Uetlibergstrasse. Auch zwischen Wettswil und Bonstetten wird eine bestehende, unzulängliche Ortsverbindung mitverwendet. Ein Ausbau als Autobahn kommt daher nicht in Frage. Die Weiterentwicklung des Gedankens zur vollwertigen Schnellverbindung ist der Vorschlag Naegeli. Die Strecke führt vom See bzw. von der Allmend durch unüberbaubares Gebiet mit maximal 5 % Steigung zum Tunnelportal auf Kote 490 und erreicht mit 6 % Steigung den Kulminationspunkt auf Kote 575 am Tunnelausgang im Reppischtal, von dort in gleichmässigem Abstieg nach einem zweiten, kürzeren Tunnel die Ebene von Wettswil. Das Trasse ist gestreckt und flüssig, alle vier Tunneleingänge liegen den neuesten Erfahrungen entsprechend in leichten Kurven, damit eine Blendung des Fahrers vermieden wird. Längs des Schiessplatzes Albisgütli sind die Fahrbahnen im Einschnitt verlegt und so gegen verirrte Kugeln geschützt.

Bei der Variante Gut befindet sich der Kulminationspunkt des Tunnels nicht auf der Südwestseite sondern am Nordostabhang der Albiskette, was klimatisch weniger günstig ist. Die Strasse steigt kilometerlang in der Schattenzone bis zum Steilhang unter der Baldern. Im Winter liegt in jener Region erfahrungsgemäss viel Schnee, auch ist die Vereisungsgefahr auf einer Höhe von 580 m über Meer in Schattenlage viel grösser. Auf Grund langjähriger Beobachtungen ergibt sich auch, dass die Jahresdurchschnittstemperatur im Sihltal tiefer liegt als in Zürich, die Niederschlagsmenge aber grösser ist. Somit dürfte jene Variante, die näher an der Stadt liegt, auch aus diesem Grunde günstiger sein. Nicht beipflichten kann man der Auffassung des Projektverfassers Gut in bezug auf die Möglichkeit einer Aufhebung des Truppenübungsplatzes der Infanterieschulen Zürich im Gänziloo und Höckler. Wohl ist die Verlegung der Kaserne auf lange Sicht geplant und Bauland nördlich Adliswil vom Bund erworben worden, doch erfolgte dieser Kauf gerade mit Absicht einer Weiterbenützung des bisherigen Schiess- und Uebungsgeländes. Es ist ja bekannt, welche Widerstände überall gegen neue Militäranlagen bestehen. Eine Verlegung ins Reppischtal ist somit sicherlich undurchführbar und eine Projektänderung unumgänglich. Die Zufahrt zum Balderntunnel könnte erst in Leimbach beginnen und müsste viel steiler sein. Es liesse sich auch das Tunnelportal tiefer legen, doch geht damit der Vorteil des kürzeren Durchstichs verloren.

Der Tunnel hat nicht nur dem Fernverkehr Zürich—Innerschweiz zu dienen, wie W. Gut richtig bemerkt, sondern auch dem Nahverkehr mit der Wohnregion Wettswil, die erst so richtig erschlossen wird. In der Karte ist diese landschaftlich reizvolle Talmulde, die zum Bau einer «Satellitenstadt» wie prädestiniert ist, deutlich hervorgehoben. Wettswil liegt distanzmässig vom Paradeplatz gleich weit wie Seebach, und Bonstetten nicht weiter als Glattbrugg entfernt. Auf der Autobahn sind diese zukünftigen Wohnquartiere in zehn Minuten ab Bellevue oder Hauptbahnhof erreichbar. Für die Entwicklung der Stadt Zürich ist die Erschliessung einer neuen Baufläche von ausserordentlicher Bedeutung. Ueber 30 000 Einwohner können bequem untergebracht werden. Damit entspannt sich für viele Jahre der Liegenschaftenmarkt. Infolge Baulandmangel macht sich ja heute ein immer stärkerer Anstieg der Bodenpreise bemerkbar.