

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75 (1957)
Heft: 50

Wettbewerbe

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

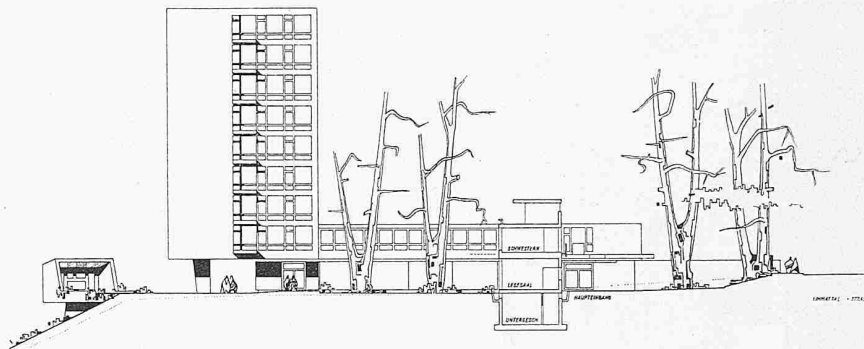
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

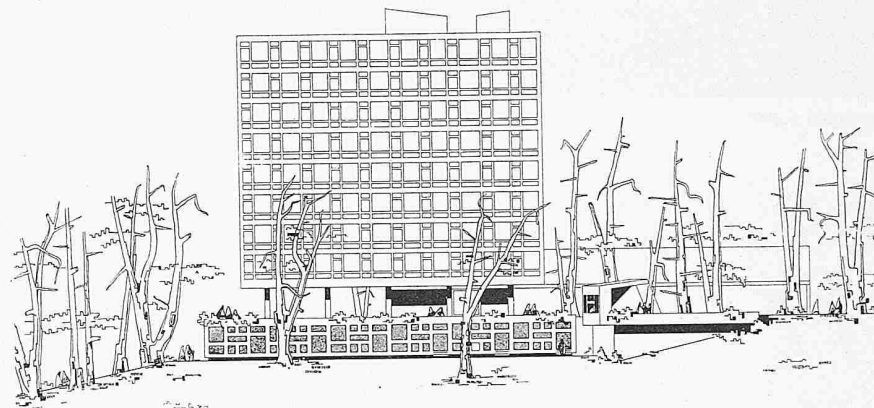
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Pflegeheim auf dem Bombachgut in Zürich-Höngg

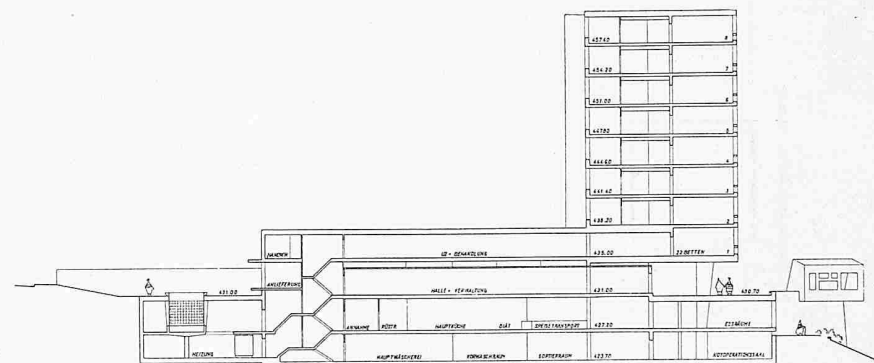
Projekt Nr. 4, Kennwort «Abendlicht». Der Verfasser betont die vorhandene Geländeterrasse durch die Erstellung eines Bettenhochhauses in der Westecke. Nach Südosten erhält er dadurch eine grosse Parkfläche mit windgeschützten Aufenthaltsräumen im Garten. Die Stellung des Bettenhochhauses abseits der Strasse ist günstig und ergibt eine ruhige und aussichtsreiche Lage für alle Krankenzimmer. Der beeengte Haupteingang zum Spital im Gebäudewinkel zwischen Schwesternhaus und Verwaltungsgebäude ist räumlich nicht annehmbar und erfordert lange Wege bis zur zentralen Aufzugsgruppe des Bettenhauses. Der Zugang zum Wirtschaftshof sowie die betriebliche Disposition der Wirtschaftsräume sind im allgemeinen gut gelöst. Die Speisen- und Wäschetransporte erfolgen direkt mit Aufzügen in die Bettenstationen ohne vorherige Horizontalverschiebung. Die Lage der Personalesräume und des Saales in der Nähe der zentralen Aufzugsgruppe einerseits und à niveau der Küche andererseits ist betrieblich rationell. Die Form des Saales ist jedoch ungünstig. Die Belichtung der Küche und besonders der Waschküche erfordert tiefe Geländeeinschnitte, die auf der südöstlichen Gartenseite vor der Eingangshalle nicht denkbar sind. Verwaltungs- und ärztliche Räume sind sowohl vom Haupteingang wie von den Bettenstationen auf kurzen Wegen zu erreichen. Verwalterwohnung und Schwesternzimmer in direkter Beziehung zum Aufenthaltsplatz der Kranken im Spitalgarten sind mit Rücksicht auf die gegenseitige Einsichtnahme unerwünscht. Die Organisation der Bettenstation ist im allgemeinen gut gelöst. Es sind jedoch etwas reichlich Terrassen vorhanden, die die Belichtung der Pflegeeinheit in der Tiefe beeinträchtigen. Aborte mit zwei zum Teil direkten Türen aus den Krankenzimmern ohne Vorplatz sind betrieblich ungünstig. Die Anordnung der Nebenzimmer wie Ausguss, Bad, Behandlungszimmer an einem Stichgang ist grundsätzlich möglich, in dieser Form jedoch für den Bettentransport umständlich. Der Ausgussraum ist von den Bettenräumen zu weit abgelegen. Die architektonische Durchbildung ist im allgemeinen gut. Der Verfasser verzichtet jedoch aus graphischen Gründen auf eine grundrissgetreue Wiedergabe durch Weglassen der Darstellung der Südterrassen. Kubikinhalt 36 864 m³.



Ostansicht 1:800



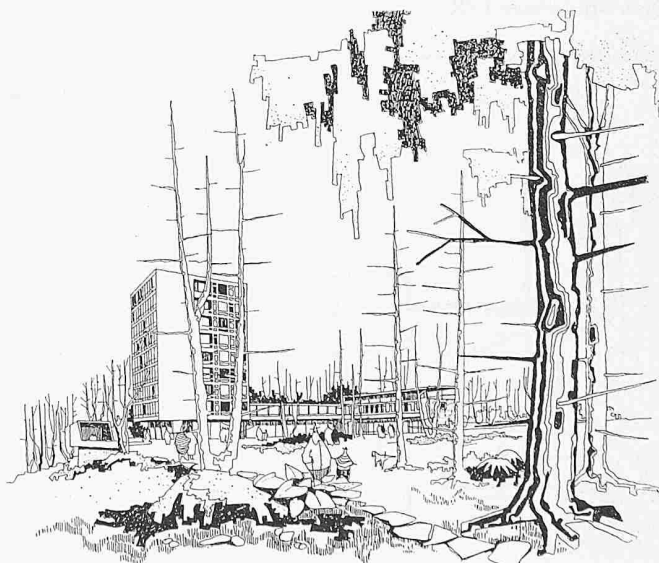
Südansicht 1:800



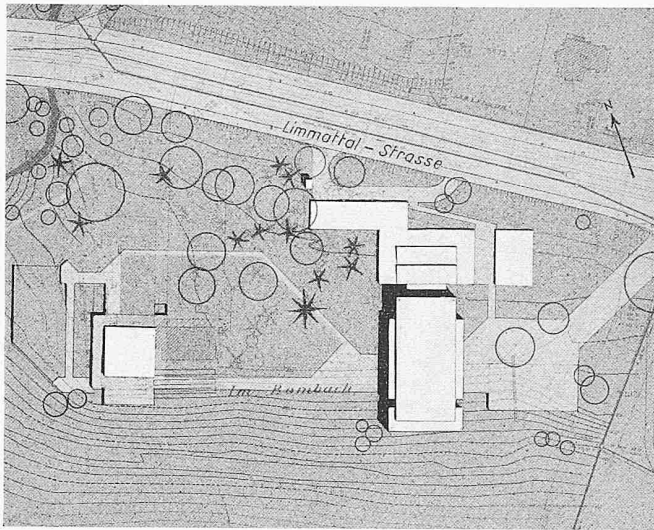
Schnitt Nord-Süd 1:800

seilantriebscheiben sind durch ein Differentialgetriebe miteinander derart verbunden, dass sich immer ein Ausgleich der Zugseilspannungen einstellt. Die 5 t schweren Spannungsgewichte der Zugseile sind auf Tragwerken, die einen Hub der Gewichte von 8 m ermöglichen, in der Station Chamonix montiert. Mit fünf verschiedenen Bremsvorrichtungen wird den Anforderungen eines stossfreien und sicheren Betriebes entsprochen.

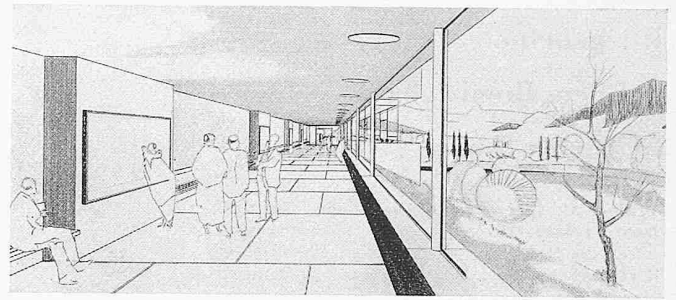
Die Höhendifferenz von 1472 m der *obern Strecke*, die 1955 fertiggestellt wurde, wird in einer einzigen, stützenfreien Spannweite von 2869 m überwunden. Installiert wurden in einheitlichen Längen von je 3100 m zwei 49 mm starke Tragseile, drei obere und drei untere Zugseile von 22,4 und 20,3 mm Durchmesser sowie ein 6200 m langes, 16,6 mm starkes Hilfsseil. Die vollverschlossenen, ganz metallischen Tragseile haben eine vollständig geschlossene, glatte und durchlässige Oberfläche. Sämtliche Zugseile sowie das Hilfsseil sind in Bauart Lang mit einer Textilfaserseele hergestellt. Die zwei Kabinen dieser Strecke fassen je 46 Personen. Stündlich können in 10,9 Fahrten 500 Personen befördert werden. Die mechanischen und elektrischen Einrichtungen der *obern Strecke* entsprechen praktisch denjenigen der *untern*. Sie sind im gleichen Maschinenhaus installiert. Obwohl die Antriebe normalerweise unabhängig voneinander arbeiten, können erforderlichenfalls die Motoren beider Strecken gegeneinander ausgetauscht werden.



Perspektive aus Ost-Südost



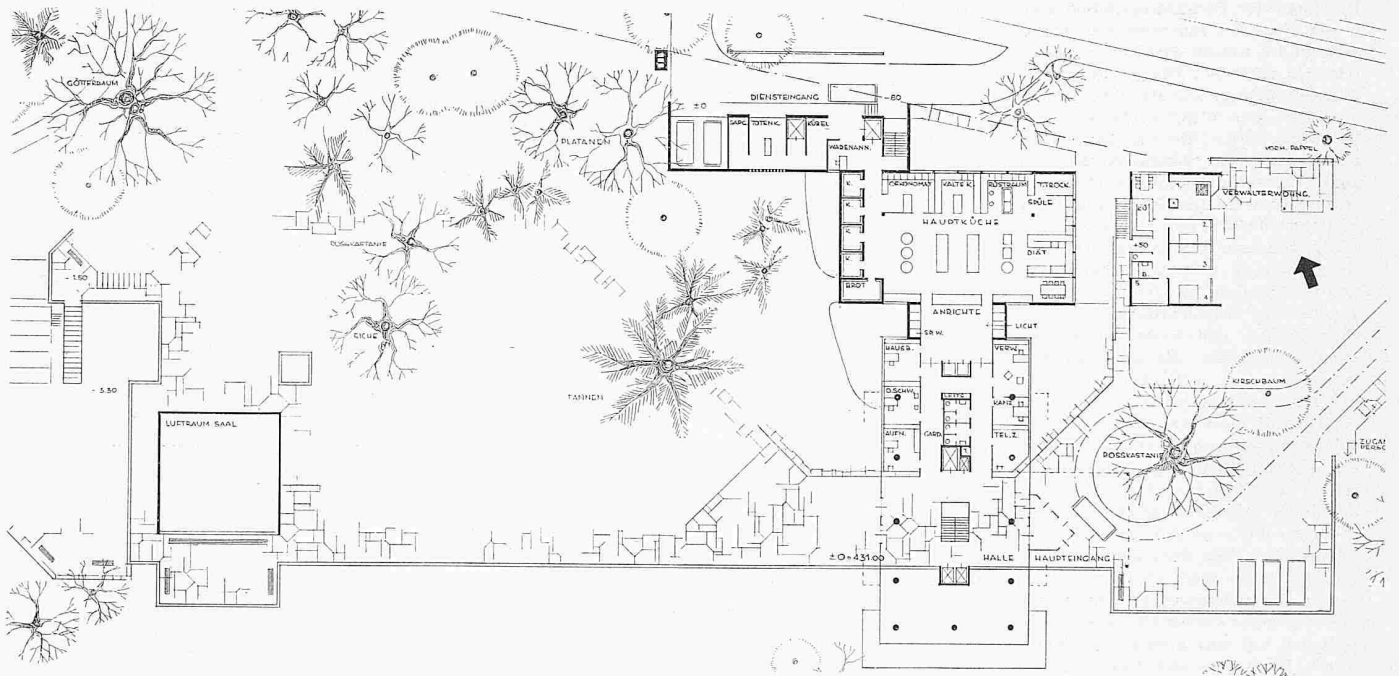
Lageplan 1:2000



Wandelhalle

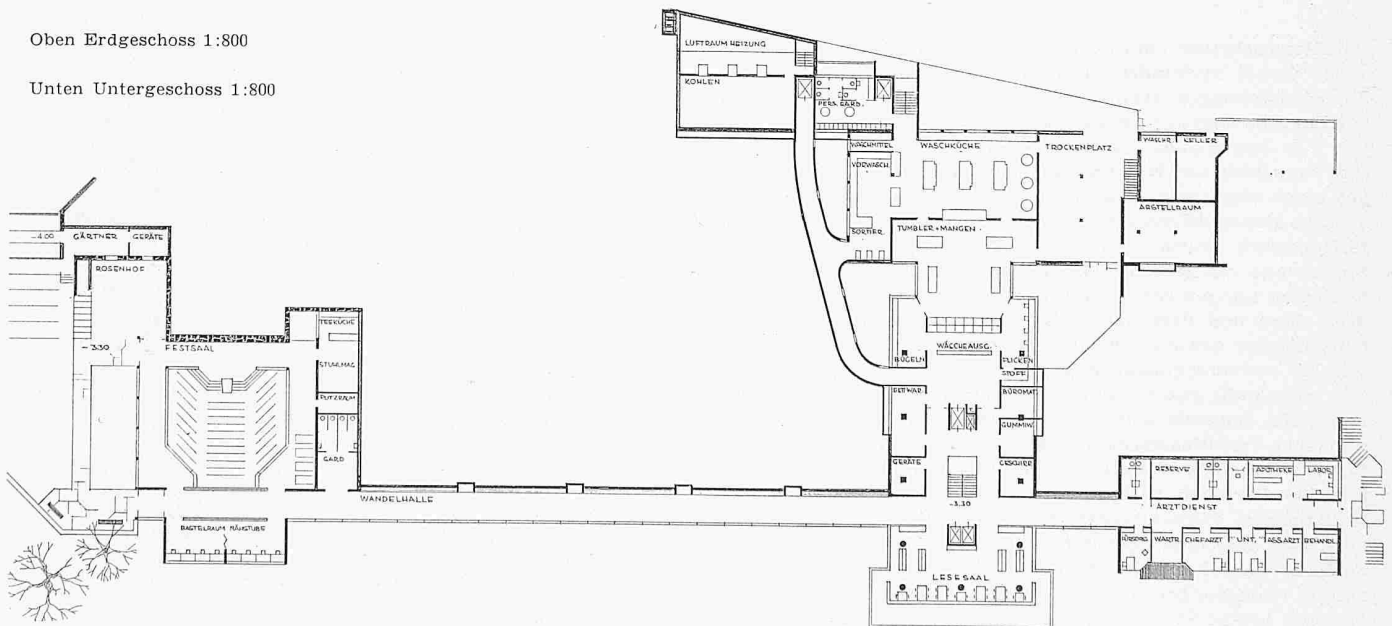
Projekt «Wandel», Verfasser **Hans von Meyenburg**, Zürich (zur Weiterbearbeitung empfohlen)

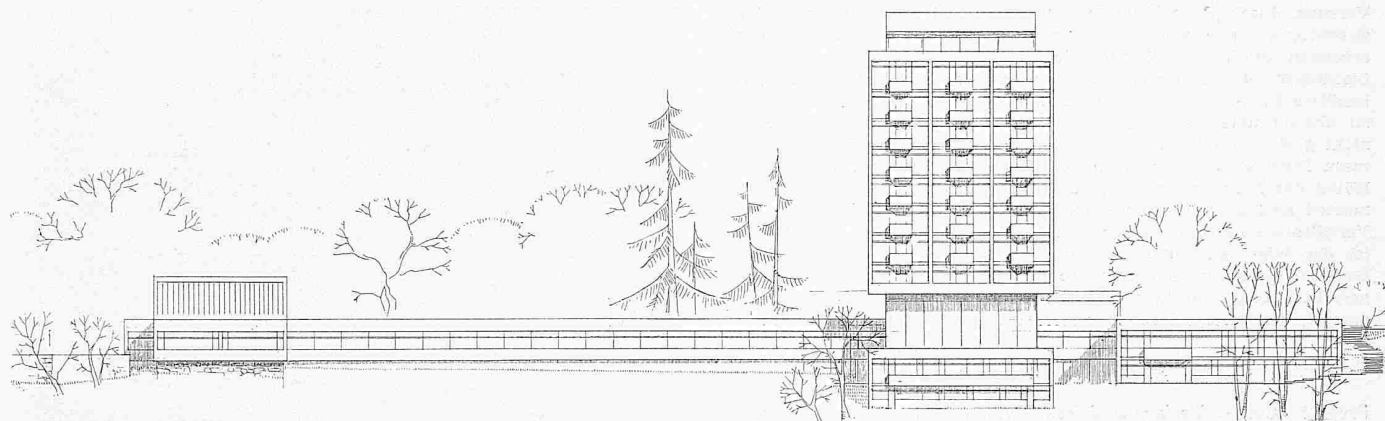
Projekt Nr. 6, Kennwort «Wandel». Das Projekt zeichnet sich aus durch die Vereinigung betrieblicher und städtebaulich-architektonischer Vorzüge. An günstiger Stelle ist das Areal minimal überbaut. Die Situierung des quer zum Plateaurand gestellten Hochhauses im



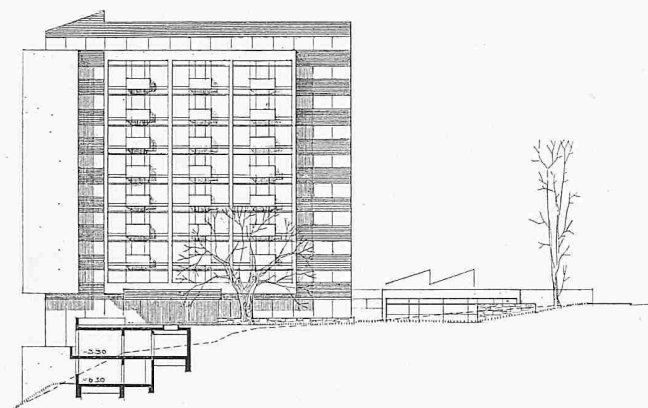
Oben Erdgeschoss 1:800

Unten Untergeschoss 1:800

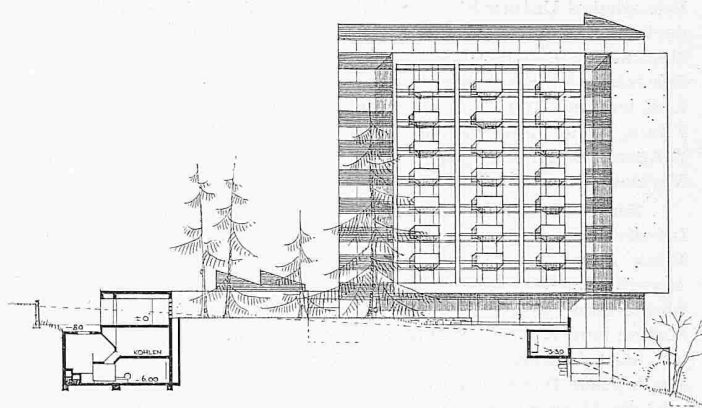




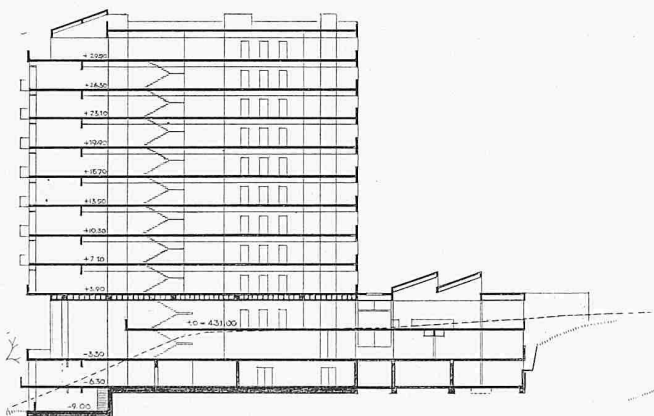
Südansicht



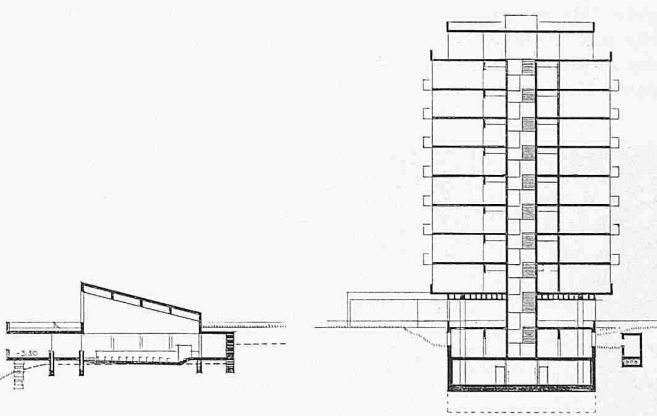
Ostansicht und Schnitt durch Verwaltung



Westansicht und Schnitt durch Heizung

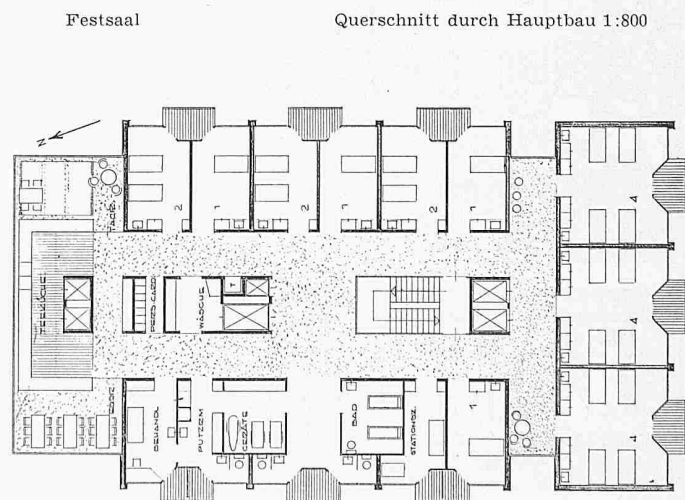


Längsschnitt durch Hauptbau 1:800



Querschnitt durch Hauptbau 1:800

östlichen Vorgelände des alten Parks hat den Vorteil, dass der schöne alte Baumbestand unangetastet bleibt und mit dem Bombachtobel zu einer grösseren Grünzone zusammengeschlossen werden kann. Es ergibt sich bei der gewählten Stellung der Baukörper eine klare Trennung von äusserem Verkehrsbezirk mit den Anfahrten und innerer, ruhiger Erholungsfläche. Die Baumassen steigern in schöner Weise die natürliche Situation, sie sind klar im Landschaftsbild fixiert. Besonders reizvoll ist die in zwei Ebenen geschaffene räumliche Auswertung des Plateaurandes mit seiner schönen Aussicht auf das Limmatthal. Die obere Terrassenebene steht in guter Sichtverbindung mit dem Haupteingang. Die untere Ebene (Wandelgang) ist sinnvoll als Verbindung vom Bettenhaus zum Festsaal ausgewertet. Sowohl Publikums- wie Dienstanfahrt erfolgen auf direktem kurzem Weg. Sehr zweckmässig gelöst ist die interne Verbindung zwischen Küche-Waschküche mit dem Bettenhaus. Die Räume der Verwaltung und des Arztendienstes liegen gut. Rein betrieblich gesehen sind zwar die Schwestern praktisch untergebracht, architektonisch ist diese Anordnung jedoch fragwürdig. Die Situierung der Totenkammer mit ihrem komplizierten Zugang vom Bettenhaus her ist zu beanstanden. Die Bettenstation steht nicht auf der Höhe der allgemeinen grundrisslichen Organisation. Der



Pflegeeinheit 1:400

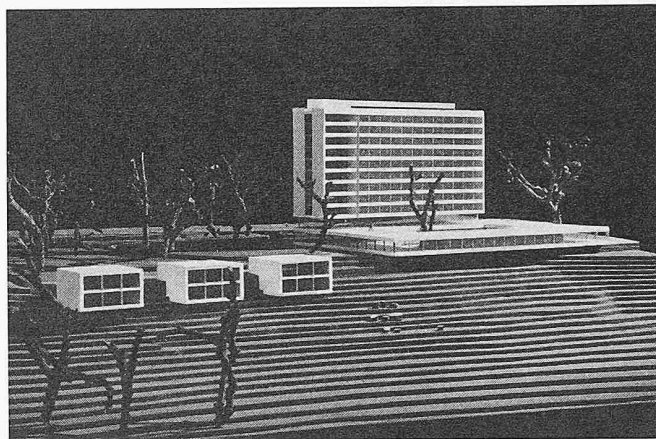
Versuch, durch Vermeidung langer Gänge und Anordnung von Gangausweitungen eine wohnliche Atmosphäre zu schaffen, ist zwar anzuerkennen, die Verkehrsflächen sind jedoch im Verhältnis zu den Bettenräumen viel zu aufwendig. Der vom Pflegepersonal am häufigsten benutzte Putz-Ausgussraum liegt nicht zentral. Auch die Aborte sind zu abseits untergebracht. Die Ausgänge der Personenaufzüge sind nicht gelöst. Gut ist die Disposition der Raumgruppe Teeküche, Essraum-Tagesraum (letzterer mit Blick auf die Strasse). Ungefähr die Hälfte der Krankenzimmer ist dem Strassenlärm ausgesetzt. Die Baumassen sind architektonisch ansprechend gegliedert und haben gute Verhältnisse zwischen hellen und beschatteten Flächen. Nicht gelöst ist der talseitige Unterbau des Hochhauses. Unter den durch den Lesesaal aufgehenden Stützen sollte kein unterer Baukörper herausgestellt werden. Die identische Ausbildung von Ost- und Westfassade entspricht nicht der inneren Organisation. Kubikinhalt 43 752 m³.

Projekt «Cura», Verfasser **Jakob Zweifel**, Zürich, Mitarbeiter: **W. Schindler** (ausgeschiedener Entwurf)

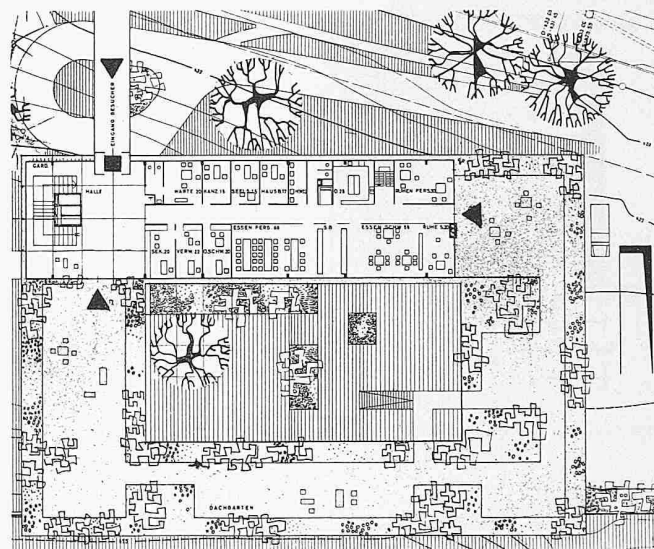
Der einzige Unterschied im Antrieb der obern Strecke besteht darin, dass er noch über eine Hilfseinrichtung verfügt, die ebenfalls von den Motoren des Hauptantriebes betätigt wird. Die folgenden Geschwindigkeiten können auf dieser Strecke erzielt werden: 100-PS-Motor allein 3,5 m/s, 250-PS-Motor allein 7 m/s, beide Motoren zusammen 10,5 m/s. Besondere Vorkehrungen sind auf der obern Strecke getroffen worden, um einer Vereisung der Zug- und Hilfsseile zu begegnen.

Oberhalb der Station Piton Nord wurde eine Aussichtsterrasse gebaut, von der aus man einen unvergleichlich schönen Blick über das Tal von Chamonix, die Alpenkette von der Aiguille du Dru zur Aiguille Verte und vom Matterhorn zum Monte Rosa geniesst. Ein 17 m langer Steg führt von der Endstation durch zwei Felsgalerien nach einem Plateau, von dem aus der Abstieg in die Vallée Blanche erfolgen kann. Eine vor kurzem fertiggestellte Schwebbahn, die die Vallée Blanche und die französisch-italienische Grenze überbrückt, führt nach dem in der Nähe des Col du Géant (3370 m ü. M.) erstellten Rifugio Torino. Von hier aus besteht eine weitere Luftseilbahn, die von Entrèves bei Courmayeur ausgeht und die somit eine direkte Verbindung zwischen hochalpinen Stationen Frankreichs und Italiens herstellt. Eine ausführliche Beschreibung dieser interessanten Schwebbahn ist in «Le Génie Civil» vom 1. April 1957 erschienen.

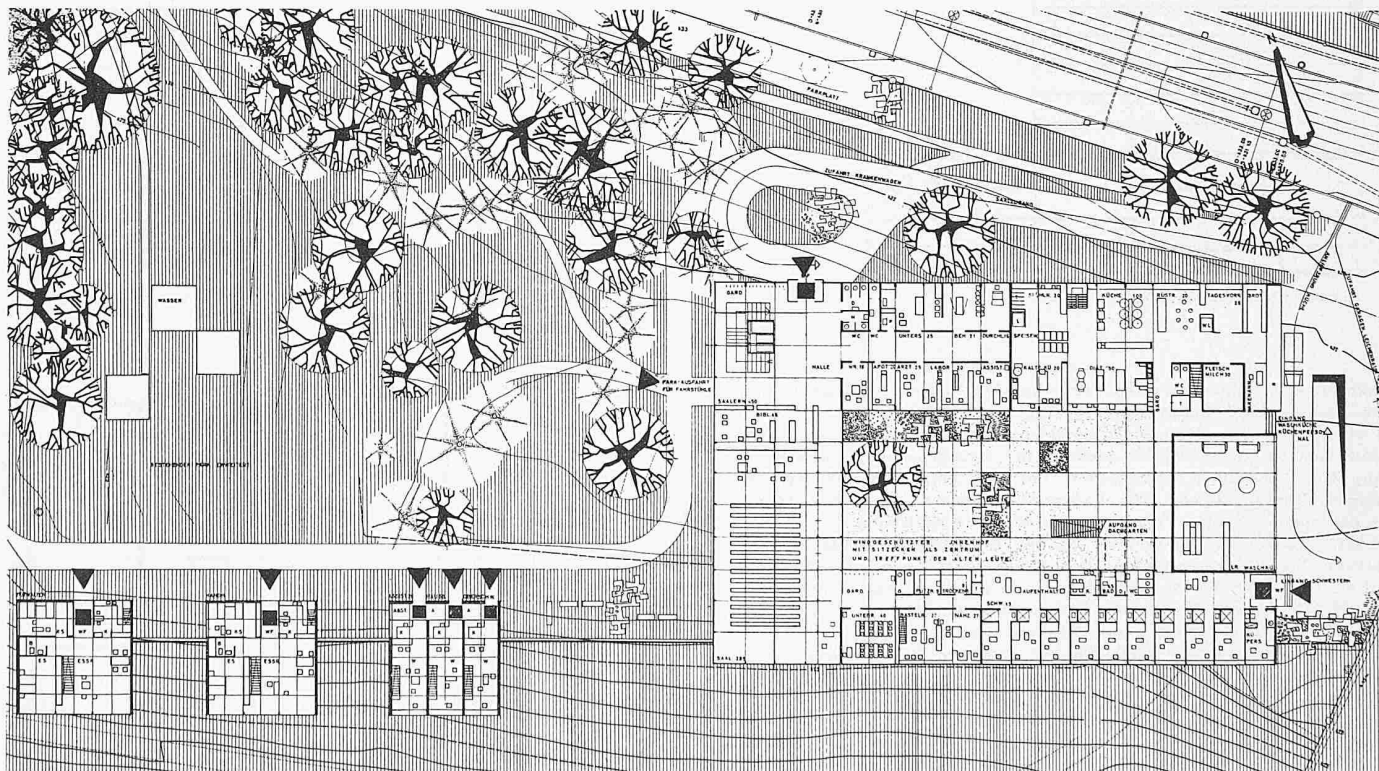
M. P. Misslin



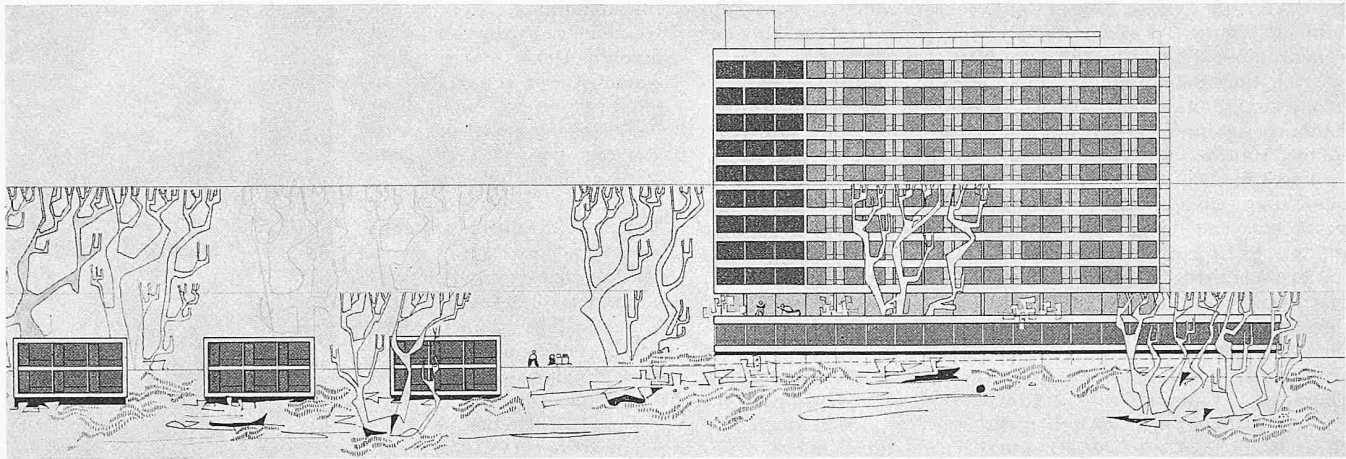
Modellansicht aus Südwesten



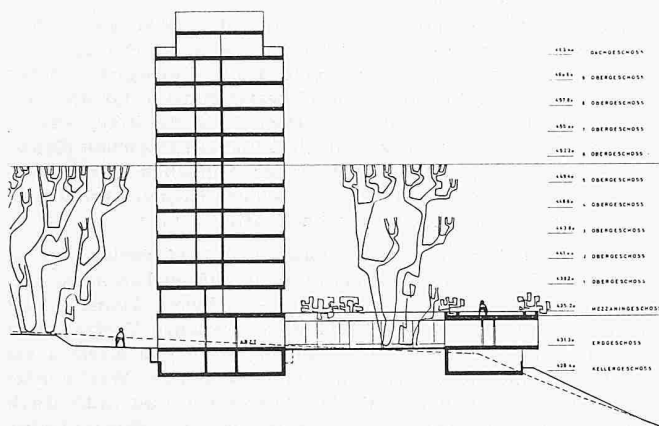
Mezzaningeschoss M. 1:800



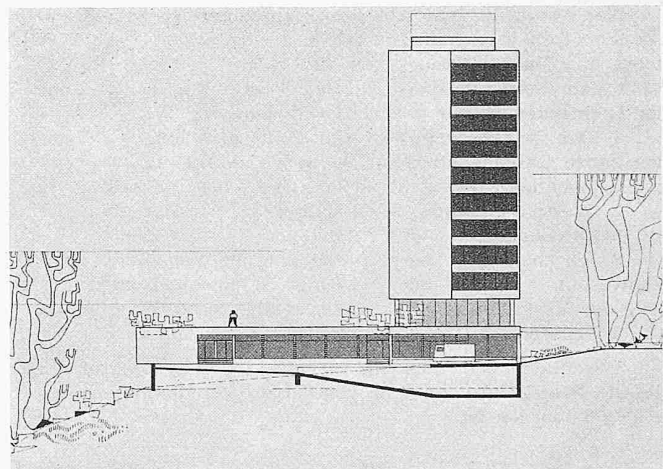
Erdgeschoss M. 1:800



Südansicht M. 1:800

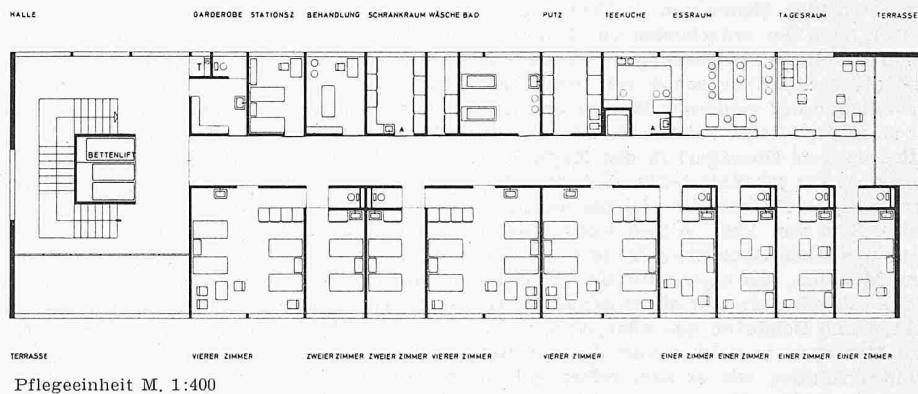


Querschnitt M. 1:800



Ostansicht M. 1:800

Projekt Nr. 9, Kennwort «Cura». Das Bettenhaus liegt als Hochhaus, mit neun Obergeschossen über Erd- und Zwischengeschoss, im östlichen, engsten Teil des Geländes. Ihm vorgelagert ist ein Flachbau mit Innenhof. Die Wohnungen sind in drei kleine Blöcke längs der Geländekante angeordnet. Es entsteht so im Westen des Hauptbaues zwar ein sehr schön gelegener, aber von den Wohnungen in der freien Aussicht etwas behinderter Gartenraum. Das Hochhaus ist zu nahe an der Limmattalstrasse. Die Beziehung zum Hochbau der Alterssiedlung ist gut. Die Höhendifferenz zwischen Strasse und Plateau ist sehr geschickt zur klaren Trennung der Eingänge für Verwaltung und Annahme einerseits, für Besucher andererseits ausgenutzt. Der in der Oostecke des Geländes angeordnete Wirtschaftshof liegt ebenfalls günstig. Die klare Zusammenfassung der Zufahrten, welche an einem Punkt in die Limmattalstrasse ausmünden, ist hervorzuheben. Die Beziehung des Besuchereinganges zur Dachterrasse des dem Hauptbau vorgelagerten niederen Traktes ist ausgezeichnet, desgleichen die Verbindung der Treppenhalle zum Garten und zum Saal. Es ist bedauerlich, dass der an sich sehr wertvolle Innenhof keine Beziehung zum Gartenraum und zur Aussicht besitzt. Die Lage der Wäscherei als Pendant zum Saalbau ist nicht ansprechend. Die Speisenverteilung und die Organisation der Wäscherei sind kurzweilig, ohne Horizontaltransport im Wirtschaftsgeschoss. Die Höhe der Krankenzimmer ist mit 2,50 m zu gering. Betriebstechnisch ist das Projekt rationell. Die Pflegeeinheit ist betrieblich gut gelöst. Die Breite der Zweierzimmer mit 3,25 m ist zu gering. Das etwas aufwendige Treppenhaus mit Halle und Terrasse erlaubt einen angenehmen Aufenthalt der Etageninsassen mit Blick auf den Gartenraum. Architektonisch ist das Projekt sorgfältig und ansprechend durchgearbeitet. Kubikinhalt 42 917 m³.

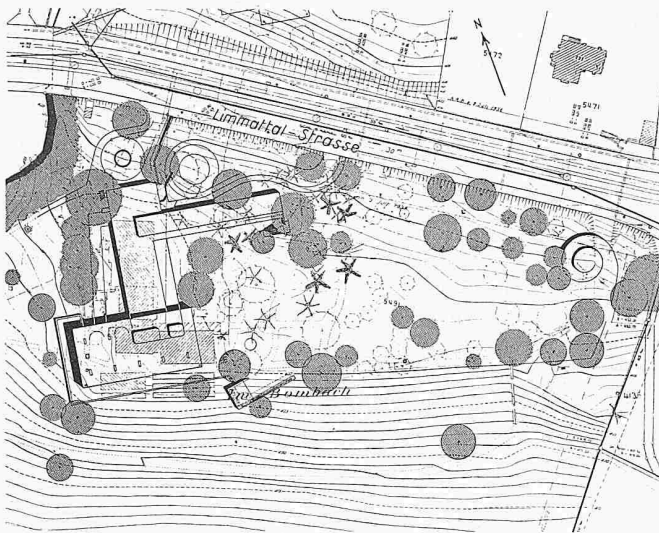


Pflegeeinheit M. 1:400

Pflegeheim auf dem Bombachgut in Zürich-Höngg

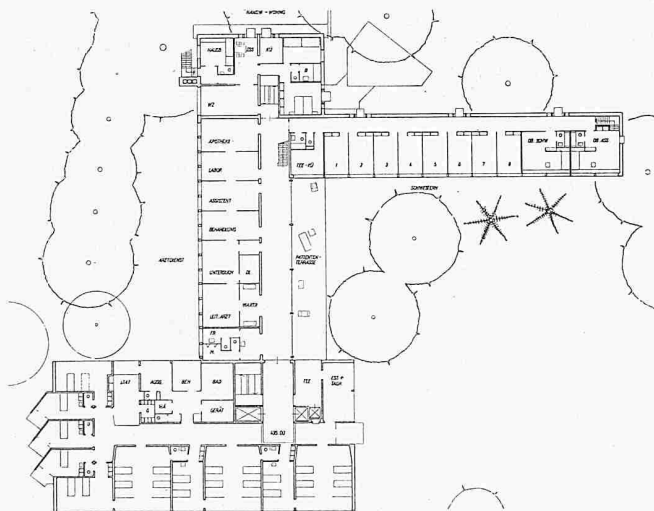
DK 725.591

Der Stadtrat von Zürich hat zehn Architekturfürfirmen mit der Ausarbeitung von Entwürfen für ein Pflegeheim auf dem Bombachgut in Zürich-Höngg beauftragt. Jeder Projektverfasser erhielt eine feste Entschädigung von 6000 Fr. Die Beurteilung der neun eingereichten Projekte erfolgte durch eine Expertenkommission mit Stadtrat Dr. S. Widmer, Stadtrat Dr. W. Spühler, Chefarzt Dr. H. O. Pfister und den Architekten A. Wasserfallen, Stadtbaumeister, Zürich, W. Vetter, Lausanne, E. Schindler, Zürich, und P. Trüdinger, St. Gallen. Zu entwerfen waren: 1. Aufnahme und Verwaltung mit Eingangshalle, Sekretariat, Büros für Hausbeamtin, Oberschwester, Kanzlei usw.; 2. Bettenstationen mit 180 Betten in acht bis neun Pflege-

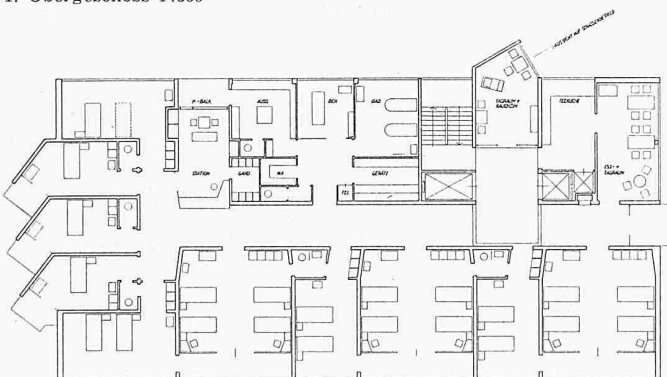


Lageplan 1:2000

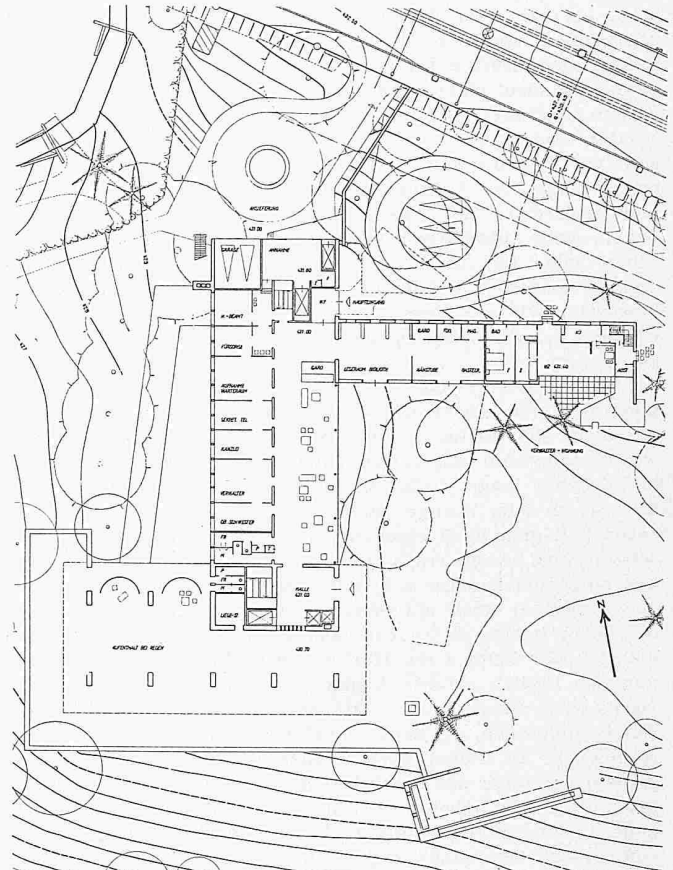
Projekt »Abendlicht«, Verfasser **Josef Schütz**, Zürich (zur Weiterbearbeitung empfohlen)



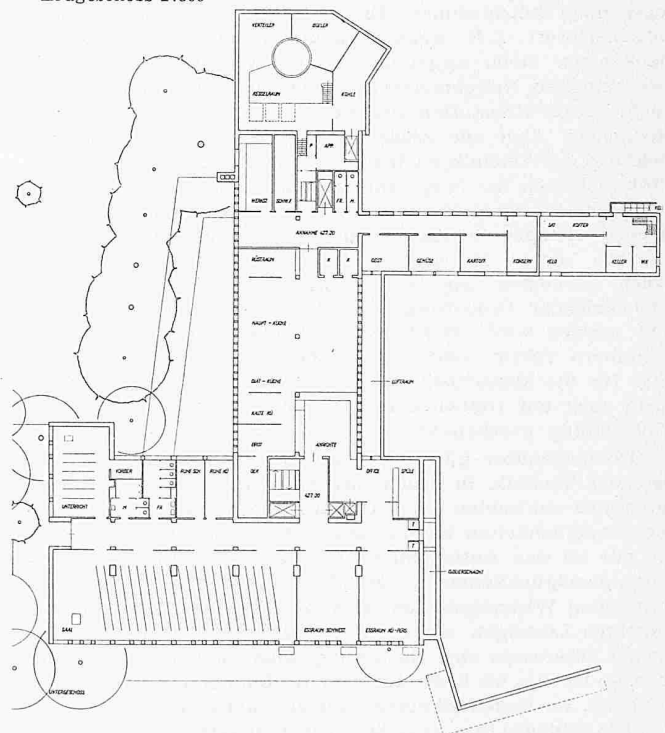
1. Obergeschoss 1:800



Pflegeeinheit 1:400



Erdgeschoss 1:800



Untergeschoss 1:800

680 Passagiere nach der Zwischenstation Plan des Aiguilles befördert werden. Dort befindet sich das Maschinenhaus mit den Ausrüstungen für beide Strecken. Die Tragsaile sind in der Talstation Chamonix verankert, und deren je 70 t schwere Gegengewichte sind im Maschinenhaus bei der Station Plan des Aiguilles untergebracht. Das Trasse der untern Strecke ist bequem begehbar. Ein Hilfsseil wurde für diese Strecke nicht vorgesehen, da die Kabinen in einer Höhe von weniger als 50 m über dem Boden schweben. In Störungsfällen können die Passagiere mit einfachen Rettungseinrichtungen geborgen wer-

den. Die Antriebsmaschinen der untern Strecke bestehen aus einem 100-PS- und einem 250-PS-Elektromotor. Beide Motoren arbeiten über ein Spezialgetriebe und ein Zahnradvorgelege auf die Welle der Antriebscheiben der Zugseile. Normalerweise arbeitet der 250-PS-Motor allein und erlaubt eine Zugseilgeschwindigkeit von 4,8 m/s. Bei Inspektionsfahrten, die bei einer Geschwindigkeit von 2,4 m/s durchgeführt werden, wird nur der 100-PS-Motor benützt. Nur bei aussergewöhnlich grossem Andrang arbeiten beide Motoren zusammen und lassen eine Seilgeschwindigkeit von 7,2 m/s erreichen. Die drei Zug-