

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83/84 (1924)
Heft: 21

Artikel: Gemeindehaus für Herrliberg bei Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82798>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

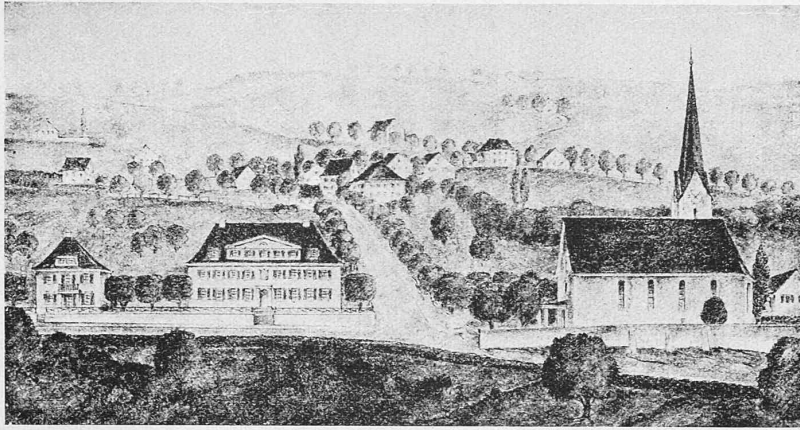
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.01.2025

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



lichen Sonnenstände sofort aufdeckt. Der kleine Fehler ruft sofort organische Störungen hervor, die nie verborgen bleiben können; und das Schadhafthwerden oder das Versagen auch nur eines Teiles bringt den ganzen organischen Aufbau des Uhrwerkes zum Stehen.

Organismen, die der Mensch schafft, müssen klar und einfach sein. Ein Uebermass der organisatorischen Einrichtung verdunkelt die Zusammenhänge; der Hang zur Uebertreibung scheint in der menschlichen Natur zu liegen. So werden sogar natürliche Zusammenhänge unterbrochen, und, da man ihre natürlichen Ergebnisse nicht entbehren kann, auf umständlichste Weise zu ersetzen versucht. Während die Natur dem Weltgesetz des sparsamsten Verbrauches folgt, arbeitet der unvollkommene Mensch oft (oder meist?) unökonomisch. Nur der ist aber ein wahrer Organisator, dem es gelingt, im Fabrikbetrieb die höchste Sparsamkeit und die grösste Zweckmässigkeit walten zu lassen; der also der Natur zu ihrem Rechte verhilft, und damit die natürliche Lösung des brennenden Problems findet.

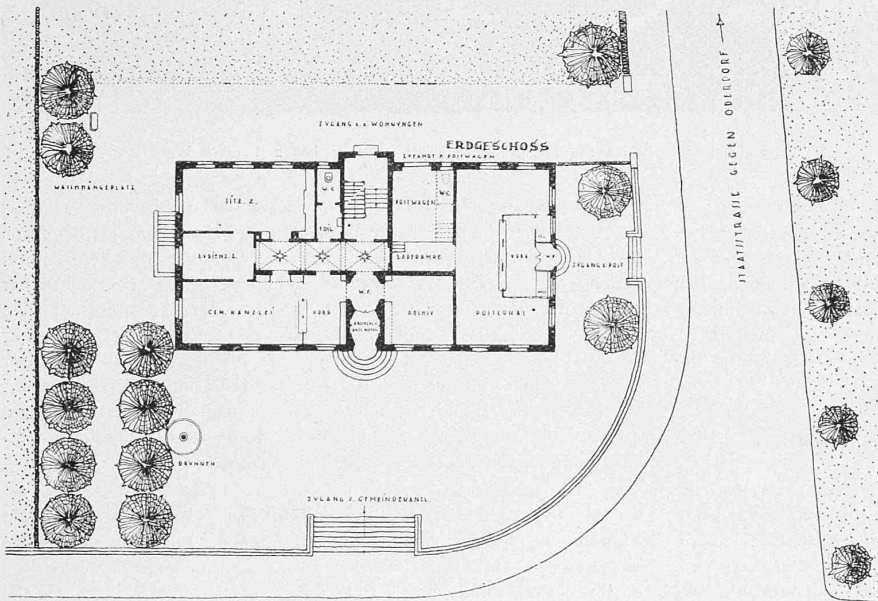
Gemeindehaus für Herrliberg bei Zürich.

Zur Gewinnung von Vorschlägen für ein Gemeindehaus, dessen Bauprogramm dem oben abgebildeten Entwürfe zu entnehmen ist, hatte der Gemeinderat drei Architekten eingeladen, deren Arbeiten er durch die Architekten J. Freytag (Thalwil) und Alb. Maurer (Rüschlikon) begutachten liess. Die Aufgabe war in ästhetischer Hinsicht durch die Nähe der parallel zum Hang stehenden,

weithin sichtbaren Kirche insofern etwas erschwert, als die normale Hausstellung an den Zürichseehängen bekanntlich die First senkrecht zu den Höhenkurven zeigt, also Giebel-front seewärts. Von dieser Regel weichen allerdings die meisten älteren Langhauskirchen besonders am rechten Ufer ab, so z. B. Meilen, Männedorf, Stäfa u. a. Ein anderer Umstand macht übrigens die hier in Herrliberg vorliegende Frage ebenfalls zu einem für die Zürichseedörfer in der Seeansicht typischen Problem. Fast alle diese grossen Ortschaften haben in den letzten Jahren ein neues Schulhaus erhalten, meist in Giebelhausform. Da ist es nun recht interessant bei einer Fahrt seeaufwärts zu beachten, wie sich diese an sich heimischen Giebel, ins Grosse übertragen, mehr oder weniger glücklich dem *Gesamtbild* einfügen, ob sie namentlich die Kirche als die gegebene Dominante in ihrer Wirkung steigern oder beeinträchtigen. Man vergleiche hierzu z. B. das Dorfbild von Meilen mit dem von Rüschlikon und man wird die Tragweite dieser Giebelfrage auch für Herrliberg sogleich ermessen.

Beide Stellungen sind in den eingereichten Entwürfen studiert worden; die Experten gaben indessen, in Uebereinstimmung mit frühern Begutachtern dieser Frage, der Parallelstellung des neuen Hauses, sowie dem Walm-dach vor dem Giebel den Vorzug, und man wird ihnen für den vorliegenden Fall ohne Zweifel zustimmen.

In ihrem Bericht äusserten sie sich zu dem hier wiedergegebenen Entwurf wie folgt:



Entwurf im 1. Rang für ein Gemeindehaus in Herrliberg am Zürichsee. — Architekt F. Reiber, Zürich.
Ansicht vom See; Erdgeschoss und Situation 1 : 400.

Geschehens das *Werkzeug* schmieden, das an die Stelle der *Passivität* eines zu spät kommenden Richters der Vergangenheit (nach der Tat) die Aktivität eines rechtzeitigen Führers in der Gegenwart (während der Tat) und eines Wegweisers für die Zukunft setzt. So wird die energetische Abrechnung zu einem Kunstwerk, das zugleich mit der Arbeit — also nie zu spät — richtig, zuverlässig, in sich geprüft und selbsttätig, d. h. mit billigsten Apparaten entsteht.

Die vielen Kontrollstellen, die meist in dem modernen Fabrikbetrieb eingerichtet werden, gleichen einzelnen Zeigerwerken, die man einzeln kontrollieren muss, weil sie unter sich keinen Zusammenhang haben (Abb. 2). Nicht einmal der Stillstand eines solchen Zeigerwerkes stört den Lauf des Unternehmens, weil es ihm nicht organisch eingegliedert, sondern unorganisch angegliedert ist.

Der Zwanglauf in der Selbstkostenkontrolle fehlt! Wir haben viele Spione statt einer einzigen vorbedachten Leitung. An die Stelle der Ruhe tritt die nervöse Hetzerei. Legt man alle die Zeigerwerke eines grossen Betriebes zu einem gemeinsamen Anzeigezifferblatt zusammen (Abb. 3), das Stunde, Minute und Sekunde in unveränderlichem Zusammenhang wiedergibt, kontrolliert von dem unverrückbaren Sonnenstande guter Fabrik-Arbeit und angetrieben durch die Triebfeder des einheitlichen Leiters, dann bedeutet das Ausbrechen nur eines Zahnes an einem einzigen Rädchen an irgend einer Stelle, dass die Uhr falsch geht, was der immerwährende Vergleich mit dem tatsäch-

„Dieses Projekt stellt die unbedingt richtige Situation im Gelände dar. Durch Einfügung des ganzen Raumprogrammes in zwei Etagen ist eine lange Baumasse mit verhältnismässig geringer Höhe erzielt, die dem Haus ohne weiteres einen etwas offiziellen Charakter verleiht und vom gewöhnlichen Wohnhaus-Typus abweicht. Windfang und Vorhalle zur Kanzlei sollten auf Treppenhausebreite erweitert werden. Post- und Kanzleiräume sind richtig angeordnet, Postwagen geschickt von Rampe aus bedienbar. Da beide Fünfstück-Wohnungen im ersten Stock untergebracht wurden, sind deren Grundrisse knapp und wohl dimensioniert. Die Aborte sind mit dem Bad vereinigt, was für eine Wohnung dieses Umfanges unzulässig ist. Das Dach enthält ausser einer Vierzimmer-Wohnung zwei Mädchenkammern. Der grosse Giebelaufbau wirkt in der vorgelegten Form unschön, er müsste wesentlich verkleinert werden, oder es muss die in einer Variante gezeigte Lösung mit durchgehend gleichmässigen Dachgauben ausgeführt werden. Die ausgezeichneten Dimensionen sowie die schlichte ruhige Haltung der Architektur im Verein mit der einzig richtigen Situation veranlassen uns, dem Gemeinderat dieses Projekt zur Ausführung zu empfehlen.“ —

Hinsichtlich der Dachausbildung sei noch beigefügt, dass der Verfasser selbst im Erläuterungsbericht der Variante aus ästhetischen Gründen den Vorzug gibt vor der, im Interesse der Raumausnutzung vorteilhafteren Flachgiebel-Lösung. Bereits hat die Gemeindeversammlung die Ausführung des Reiberschen Entwurfs einmütig beschlossen.

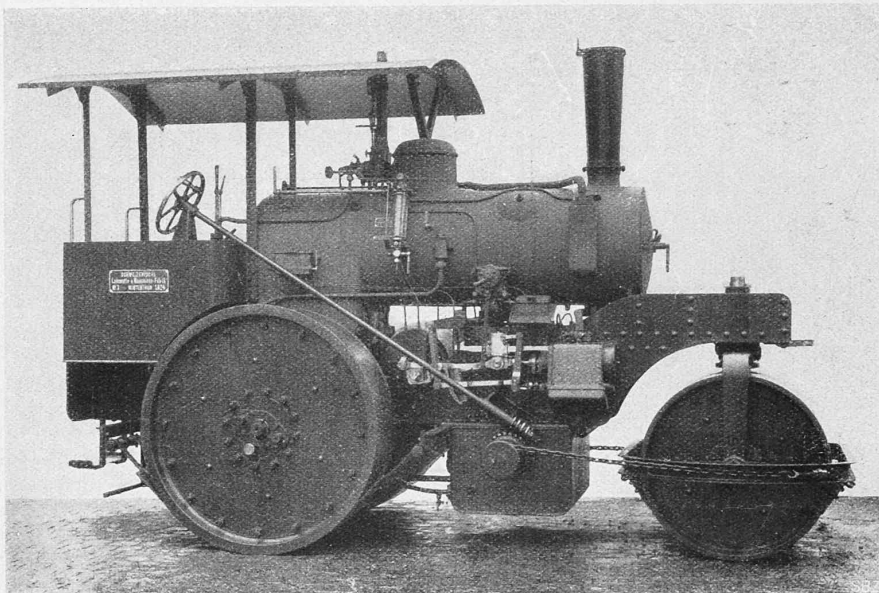
Eine neue Heissdampf-Strassenwalze.

Der fortgesetzt zunehmende Verkehr von Automobilen, besonders von schweren Lastwagen, erfordert ein häufigeres und gründlicheres Walzen der Ueberlandstrassen. Dies hat zur Folge, dass der Bedarf an Strassenwalzen sich erhöhte. Nachdem die einzige schweizerische Fabrik, die sich neben anderem mit der Fabrikation von Dampfstrassenwalzen beschäftigt hatte, diesen Geschäftszweig aufzugeben genötigt war, musste notgedrungen der Bedarf im Ausland gedeckt werden. Dieser Umstand, sowie die Tatsache, dass es den schweizerischen Exportfirmen des Maschinenbaues immer schwerer wurde, genügend Aufträge hereinzubringen, um ihre Arbeiterschaft ausreichend beschäftigen zu können, zwang diese Firmen, nach neuen Beschäftigungsmöglichkeiten Umschau zu halten. So kam denn auch die Schweizer Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur dazu, neben anderem den Bau von Strassenwalzen aufzunehmen. Sie konnte sich dazu umso leichter entschliessen, als es sich um ein Gebiet handelt, für das ihre Fabrikationseinrichtungen wie geschaffen waren.

Vor Jahresfrist wurden nach eingehenden Studien und unter Berücksichtigung der Wünsche und Ratschläge von erfahrenen Strassenbau-Fachmännern die ersten Strassenwalzen fertig gestellt, die sich denn auch in monatelangem, angestrengtem Betrieb bestens bewährt haben.

Wie aus der Abbildung hervorgeht, weist die Strassenwalze zwei grundlegende konstruktive Abweichungen gegenüber den bisherigen Bauarten auf: erstens dient der Kessel nicht mehr selbst als Rahmen, sondern es ist, ähnlich wie bei Lokomotiven, ein als selbständige Tragkonstruktion ausgebildeter, äusserst sorgfältig versteifter Blechrahmen vorhanden. Auf diesem ruht der Kessel, vorn starr verbunden und hinten auf Gleitflächen gelagert, sodass er sich bei Erwärmung frei ausdehnen kann. Dank dieser Konstruktion wird der Kessel, der empfindlichste Teil des Ganzen, bedeutend entlastet, indem die beim Arbeiten auftretenden Stösse und Erschütterungen in erster Linie durch den Rahmen aufgenommen werden.

Die zweite, durch die eben beschriebene Rahmenkonstruktion ermöglichte Abweichung besteht darin, dass die Maschine als Ganzes



Neue Heissdampf-Strassenwalze, gebaut von der Schweizer Lokomotivfabrik Winterthur.

vom Kessel losgelöst, und seitlich desselben am Rahmen gelagert ist. Auch dies bedeutet eine Entlastung des Kessels. Zudem werden die vielen Anbohrungen vermieden, die zu Undichtheiten Anlass geben können. Die Maschine ist auf diese Weise übersichtlicher angeordnet und besser zugänglich, als bei der Lagerung auf dem Kessel. Auch darf erwähnt werden, dass bei dieser Bauart der Führer der Walze eine bessere Uebersicht über die Strasse gewinnt. Der Einwand, dass infolge der tiefen Anordnung die Maschine mehr als bei andern Bauarten der Verschmutzung ausgesetzt ist, wird dadurch hinfällig, dass das Triebwerk durch leicht abhebbare Verschaltungen nach aussen gut geschützt werden kann.

Die Strassenwalze ruht auf zwei Triebrädern und einer Lenkwalze. Diese bestehen aus sehr soliden Stahlgusskränzen und -Naben und aus beidseitig sie verbindenden Blechschildern. Die so gebildeten Hohlräume werden mit Zement ausgegossen, wodurch eine wirksame und billige Belastung geschaffen wird. Die Walzbreite beträgt 1,85 m.

Der sehr solide Rahmen ist aus Blechen und Winkeln zusammengeklüftet. In dem mittlern Teil, in der die Kurbelwelle, die Vorgelegeachse und die Triebachse gelagert sind, ist der Rahmen zudem inwendig durch kräftige Stahlgusschilder versteift.

Im hintern Teil, unmittelbar hinter den Triebrädern, befindet sich, mit dem Rahmen gut verbunden, ein starkes Aufsitzblech, das bei schlechtem Untergrund ein zu tiefes Einsinken der Räder verhindert. Am Rahmen sind ferner Oesen vorhanden zur Befestigung der Ketten des Aufreissers oder allfälliger Anhängewagen.

Vorn sind die beiden Rahmenbleche durch einen massiven, schweren Gussklotz verbunden, in dem der vertikale Drehzapfen (König) gelagert ist. An diesem ist mittels eines horizontalen Drehzapfens der die Lenkwalze umfassende, äusserst kräftig gehaltene Stahlgussbügel aufgehängt, der sich andererseits mit Bronzelagern auf die Achse der Walze abstützt. Die Lenkung der Walze geschieht in bekannter Weise durch Winkelsegment, Kette und Schneckentrieb vom Führerstand aus.

Unter dem Rahmen, zwischen den Rädern, befindet sich ein Wasserkasten von rund 450 l Inhalt. Der Kohlenkasten für 150 kg Kohle, sowie ein Werkzeugkasten sind beidseitig des Führerstandes angeordnet.

Besonderes Gewicht wurde darauf gelegt, den Führerstand möglichst geräumig zu halten und durch übersichtliche und zugängliche Anordnung aller Hebel und Apparate die Bedienung zu der denkbar bequemsten zu gestalten.

Der nach Lokomotivbauart ausgeführte Kessel entspricht in allen Teilen, auch hinsichtlich der Armaturen, den gesetzlichen Bestimmungen. Um nicht nur steile Rampen (bis 18%), sondern auch ebenso starke Gefälle befahren zu können, ist die Feuerbüchse nach hinten geneigt. Um eine grosse direkte Heizfläche zu be-

