

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 76 (1958)
Heft: 11

Artikel: Gemeindehaus Oberrieden am Zürichsee: Architekten Walter Gachnang & Sohn, Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-63944>

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

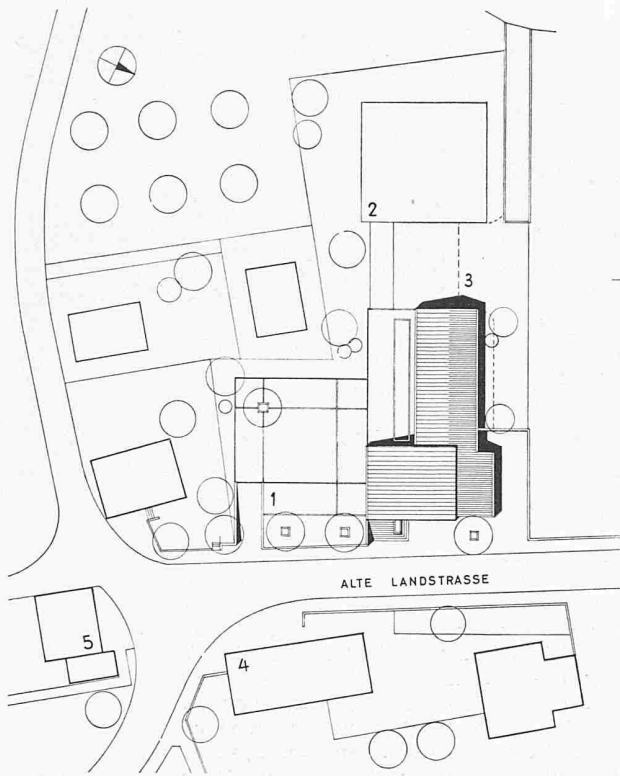
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

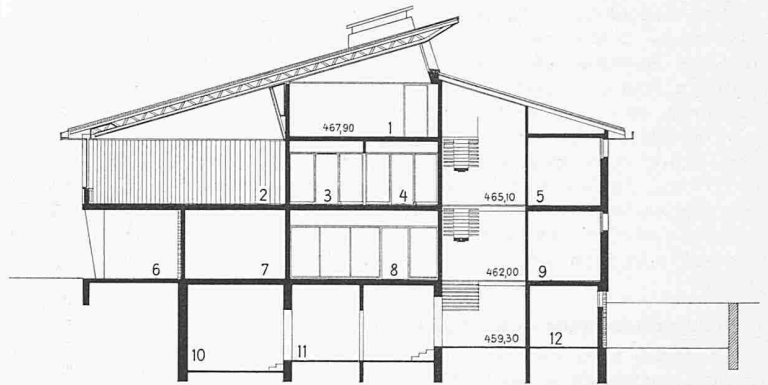
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 09.11.2024

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



Lageplan 1:1000. 1 Dorfplatz, 2 Saalbau, 3 vorgesehene Unterflurgarage der Feuerwehr, 4 Altes Gemeindehaus, 5 Pfarrhaus



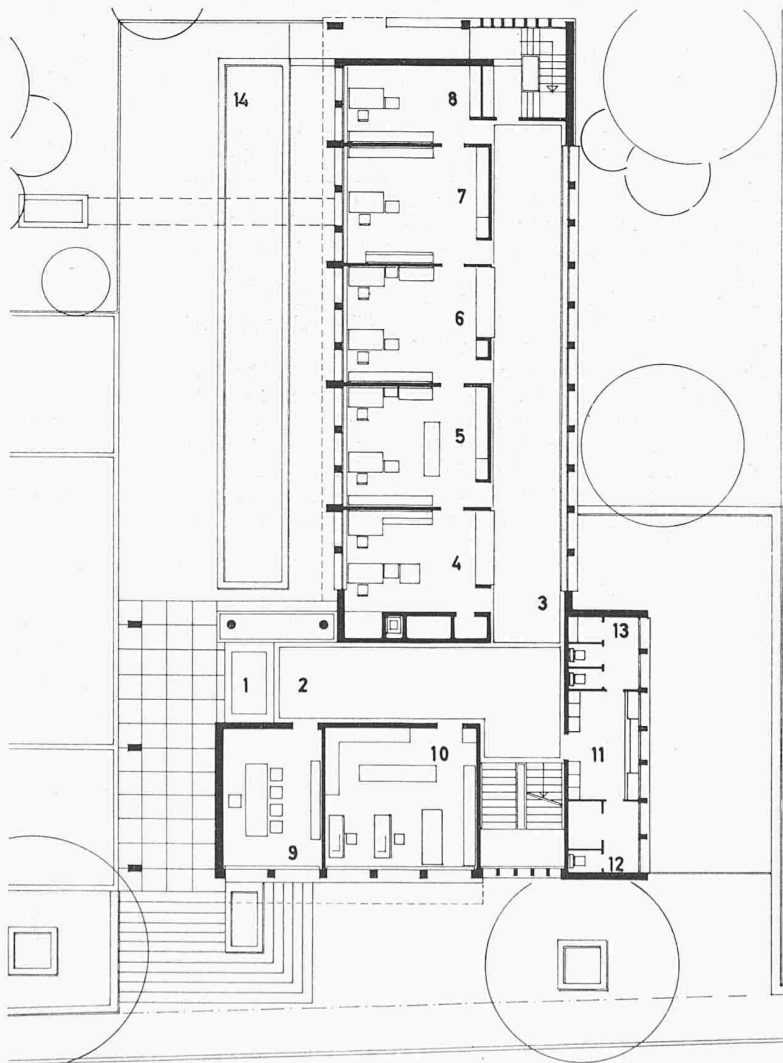
Schnitt 1:300. 1 Bibliothek, 2 Sitzungszimmer, 3 Vorzimmer, 4 Betriebsamt, 5 Garderobe, 6 Vorhalle, 7 Trauzimmer, 8 Technisches Büro, 9 WC-Anlagen und Garderoben, 10 Archiv und Luftschutz, 12 Schlauchwaschanlage

Gemeindehaus in Oberrieden am Zürichsee

Architekten Walter Gachnag & Sohn, Zürich

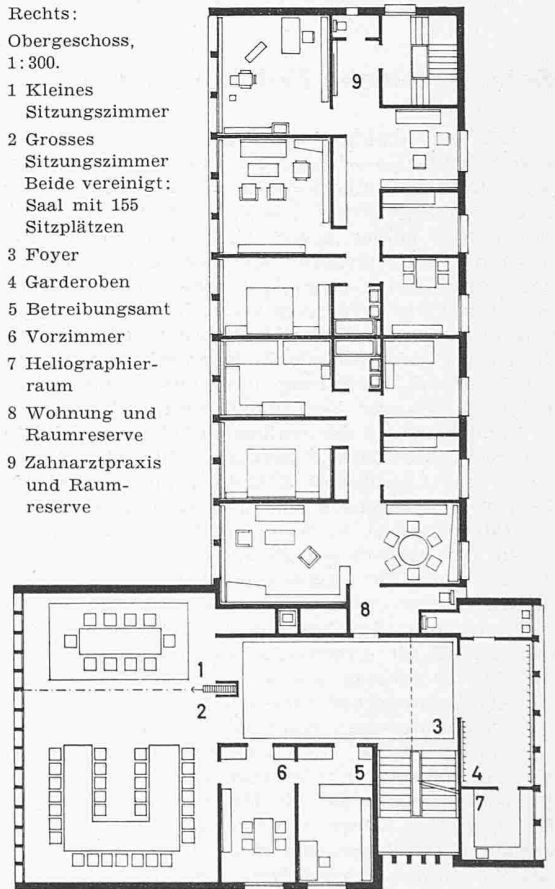
DK 725.13

Seit den ersten Anfängen der Projektierung ist versucht worden, ein Dorfzentrum zu schaffen, das später durch einen Saalbau auf dem westlichen Teil des Grundstückes ergänzt werden soll. Dieser Dorfkerngedanke bestimmte weitgehend die Lage des Baukörpers senkrecht zur alten Landstrasse, dadurch konnte auf der Südseite ein Dorfplatz angelegt werden,



Rechts:
Obergeschoss,
1:300.

- 1 Kleines Sitzungszimmer
- 2 Grosses Sitzungszimmer
Beide vereinigt:
Saal mit 155 Sitzplätzen
- 3 Foyer
- 4 Garderoben
- 5 Betriebsamt
- 6 Vorzimmer
- 7 Heliographier-
raum
- 8 Wohnung und
Raumreserve
- 9 Zahnarztpraxis
und Raum-
reserve

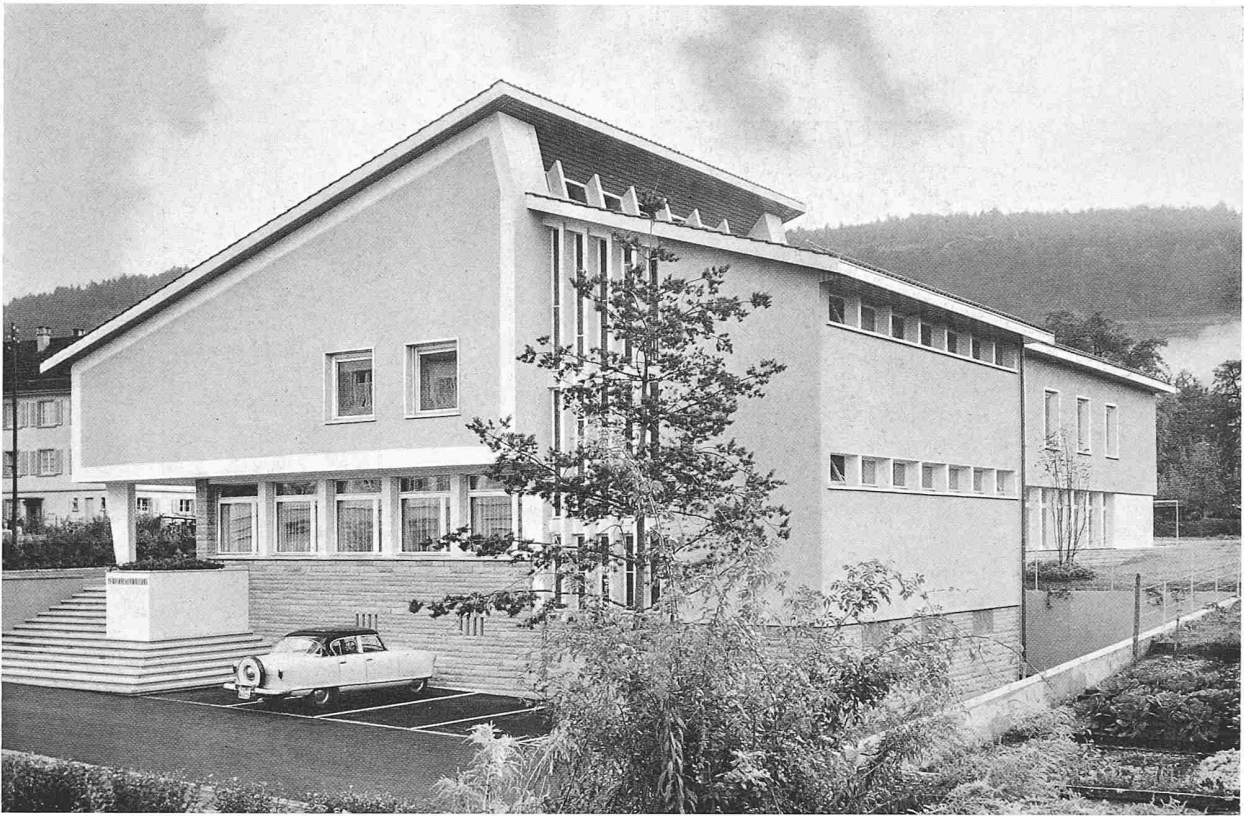


Links: Erdgeschoss, 1:300. 1 Haupteingang, 2 Halle mit Wandgemälde, 3 Schalterhalle, 4 Gemeindekasse, 5 Steueramt, 6 Kanzlei, 7 Büro des Gemeindeforschreibers, 8 Sekretariat, 9 Trauzimmer und Sprechzimmer, 10 Technisches Büro, 11 Garderoben und Wasserstation, 12 WC Herren, 13 WC Damen



Gemeindehaus in Oberrieden am Zürichsee

Architekten Walter Gachnang & Sohn, Zürich und Oberrieden



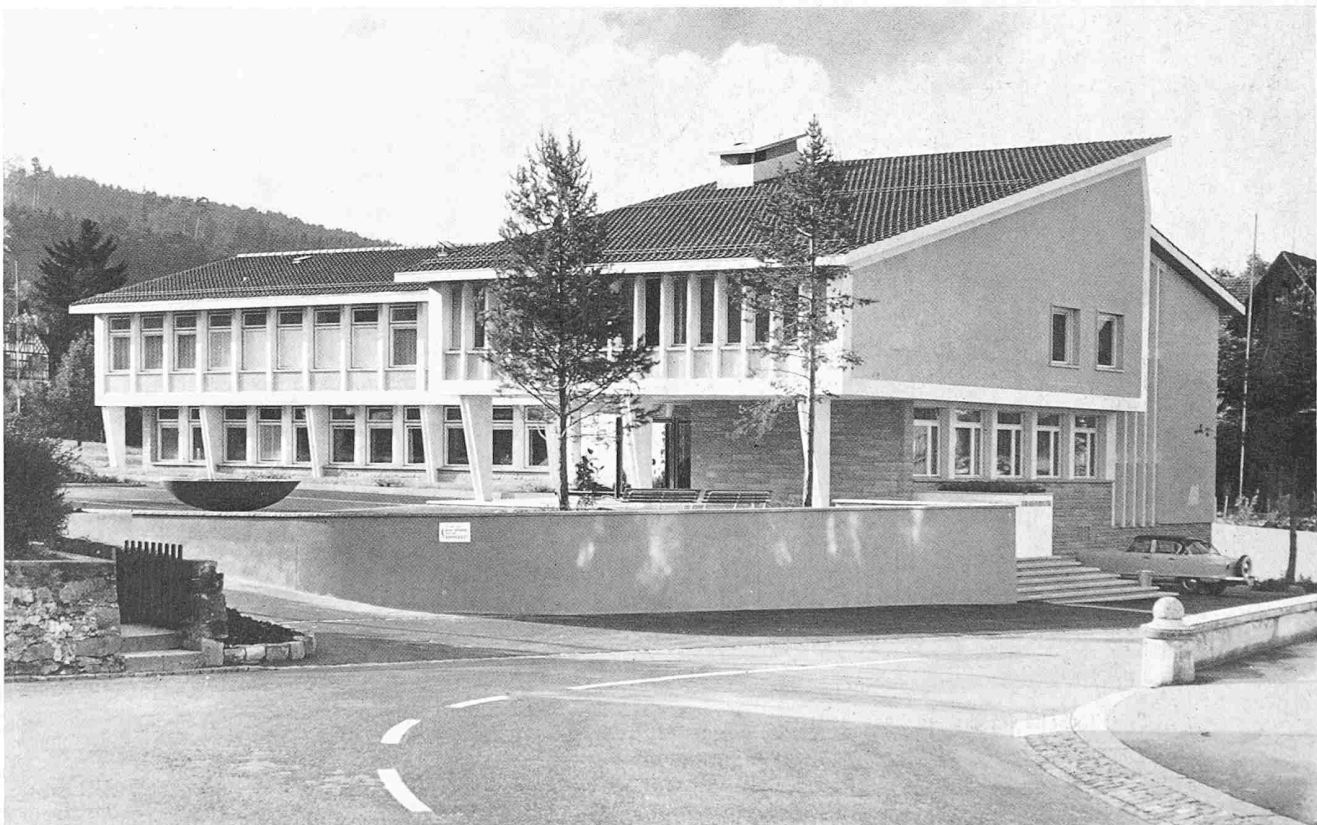
Nordost-Ansicht



Haupttreppe



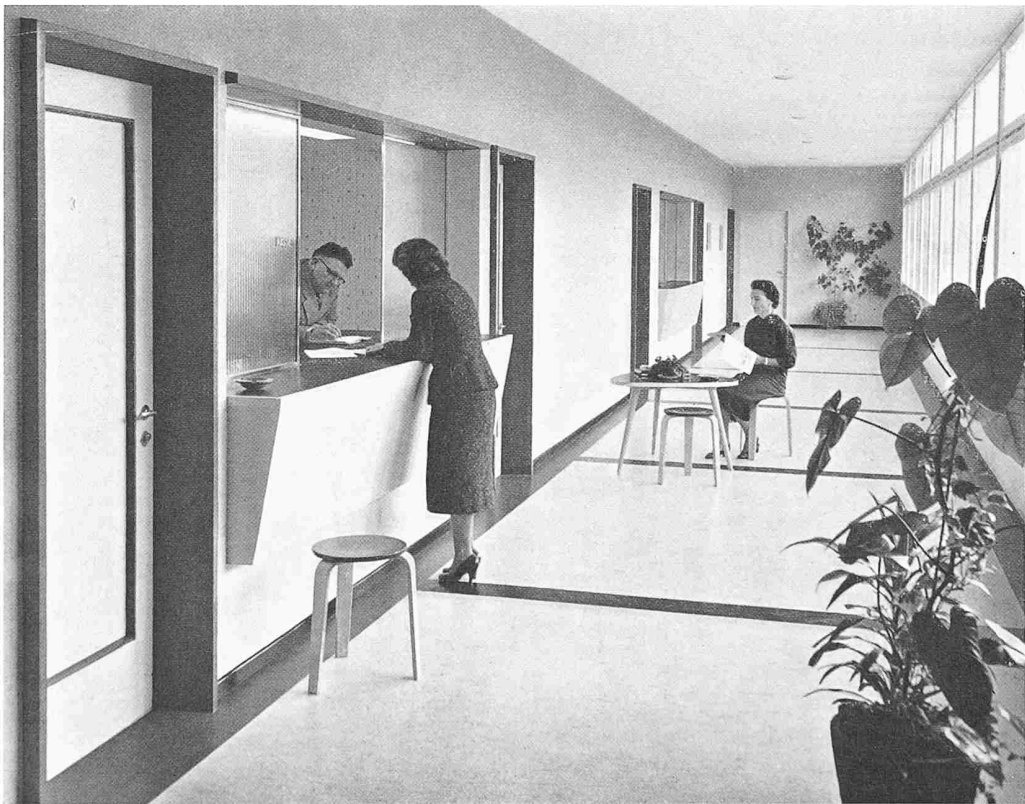
Grosses Sitzungszimmer im Obergeschoss



Südost-Ansicht



Kleines Sitzungszimmer im Obergeschoss



Schalterhalle im Erdgeschoss



Links Trauzimmer, oben Büro des Gemeinderatsschreibers

der nicht der Parkierung von Fahrzeugen, sondern dem Gemeinschaftsleben dienen soll.

Das Bauprogramm umfasste neben den Räumen für die Gemeindeverwaltung ein grosses und ein kleines Sitzungszimmer sowie zwei Wohnungen, ferner im Keller eine Sanitätsstelle und Räume für die Feuerwehr, nebst Archiven und den üblichen Kellerräumlichkeiten. Durch die Anordnung der beiden Sitzungszimmer nebeneinander konnte zudem ein Gemeindesaal mit 155 Sitzplätzen für kleinere Gemeindeversammlungen und Vorträge geschaffen werden. Erst beim Fortschreiten der Bauarbeiten entschloss man sich noch, im Dach über dem Kopfbau an Stelle vorgesehener Magazinräume eine Dorfbibliothek einzubauen.

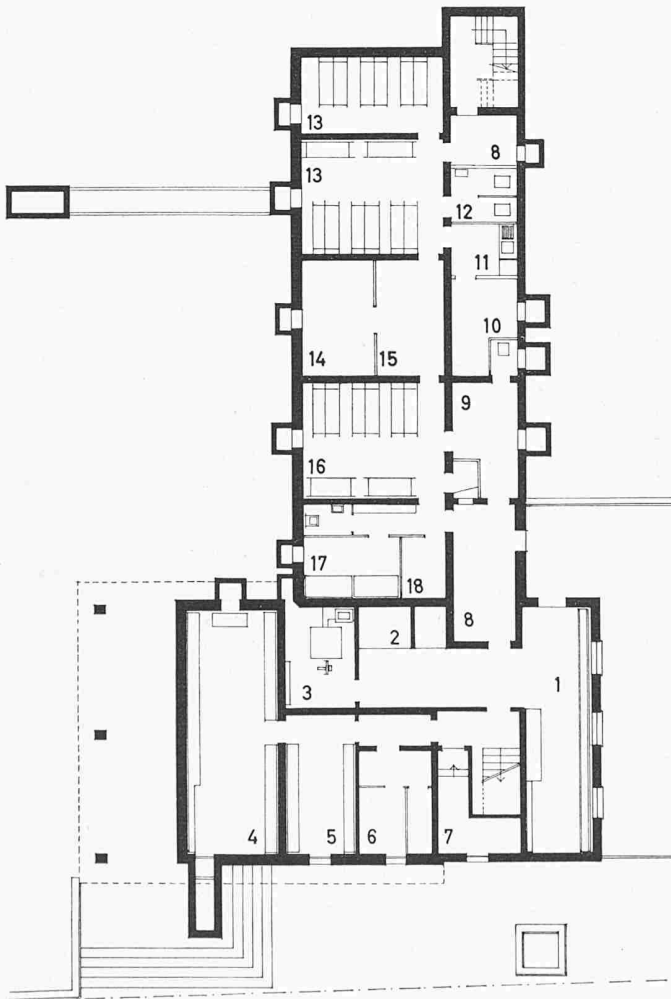
Die Anlage ist nach der Zweckbestimmung der Innenräume in einen Kopfbau mit dem Haupteingang und den Versammlungsräumen und in einen Längsbau mit den Büros und den als Raumreserve geplanten Wohnungen gegliedert. Die Bedeutung des Gemeindesaals wird durch die starke Überkragung und durch die feinere Gliederung der Fensteraxen zum Ausdruck gebracht, während das Haupttreppenhaus auf der Ostseite durch die Betonung der Vertikalen in Erscheinung tritt.

Um den spätern Umbau der Wohnungen zu Büros zu ermöglichen, wurde als Bausystem das Eisenbetonskelett mit tragenden Aussenwänden und grösstenteils nichttragenden Trennwänden gewählt. Diese Bauweise erforderte auch eine entsprechende Dachkonstruktion in verleimten Gitterträgern. In den Betonpfeilern der Fassade sind sämtliche Telefon- und elektrischen Installationen untergebracht. Das gewählte Heizsystem (Deckenstrahlungsheizung mit zusätzlicher Brüstungsheizung und Radiatoren in den Sitzungszimmern) ermöglicht eine weitgehende Anpassung an die Witterungsverhältnisse und die verschiedene Zweckbestimmung der Räume.

Die Böden der Büros und Wohnungen sowie der Schalterhalle sind mit Schweizer Linoleum in verschiedenen Farben belegt. In der Eingangshalle und dem Saalfoyer sowie auf den Treppenpodesten liegt ein Marmorsplittermosaikboden mit Friesen aus Kunststein, die in Farbe und Material den auf einer Betonrippe ruhenden Treppentritten entsprechen. Trauzimmer und Saal erhielten ihrer Bedeutung entsprechend grosswürflige Eichparkettböden. Sämtliche Büros erhielten Salubra-Tapeten. Dem eher repräsentativen Charakter der beiden Sitzungszimmer entspricht das grossflächige Ulmenwandtäfer und der Naturputz an den beiden Schmalseiten. Die Betondecken wurden verputzt, während die Dachschräge im Saal und in der Bibliothek durch Holzdecken, die unmittelbar an den Dachbindern befestigt sind, gezeigt wird.

Bei der konstruktiv und materialmässig einfachen Durchführung wurde immer an die Zweckbestimmung der Räume gedacht und grosser Wert auf eine solide, fachmännische Arbeit gelegt, die durch die verständnisvolle Mitarbeit sämtlicher Handwerker und Unternehmer auch verwirklicht werden konnte.

Am 21. März 1956 genehmigte die Gemeindeversammlung das aus einem engern Wettbewerb hervorgegangene Projekt



Untergeschoss, 1:300. 1 Schlauchwaschanlage der Feuerwehr, 2 Schlauchtrocknungsturm, 3 Heizung, 4 und 5 Archive und Schutzräume, 6 Arrestlokal, 7 Abstellraum Bauamt, Sanitätsstelle (wird später noch voll ausgebaut): 8 Gasschleuse, 9 Entgiftung, 10 Material, 11 Kochnische, 12 WC-Anlagen, 13 Liegestellen, 14 Behandlung, 15 Vorbereitung, 16 Warteraum, 17 Personal, 18 Maschinenraum



Wandbild von Karl Hosch

und bewilligte den erforderlichen Kredit in der Höhe von 744 000 Fr. Im darauffolgenden Juli hat man den Bau in Angriff genommen und ihn am 22. September 1957 der Gemeinde übergeben.

Die Ingenieurarbeiten stammen von *Walter von Ins*, dipl. Ing. ETH.

Das Wandgemälde von Karl Hosch in der Eingangshalle passt sich farblich ausgezeichnet der Umgebung an und strahlt eine starke künstlerische und raumbelebende Wirkung aus. Zudem kaufte die Gemeinde von den ortsansässigen jungen Künstlern Heidi Bollier und Hans Gruber noch einige Bilder zur Ausschmückung der Räume.

Adresse der Architekten: Lavaterstrasse 53, Zürich 2.

Mitteilungen

Die Strassenbrücke über die Seine-Mündung bei Tancarville, worüber «Le Génie Civil» vom 1. Dezember 1956 und «La Technique des Travaux» vom Sept. 1957 an Hand zahlreicher Zeichnungen und Photos ausführlich berichten, besteht aus einer Hängebrücke von 960 m Länge, einem Anschlussviadukt von 400 m und dazwischen einem Ankerblock für die Tragseile von 40 m, Gesamtlänge der Brücke also 1400 m. Die Fahrbahnbreite beträgt 12,50 m zuzüglich beiderseits je 1,25 m Gehweg. Die Brücke soll im Sommer 1959 dem Verkehr übergeben werden, die Kosten wurden zu 4 Milliarden französischer Franken ermittelt. Die Hängebrücke umfasst drei Felder: ein Hauptfeld von 608 m Spannweite (grösste Hängebrücke Europas) und zwei Seitenfelder zu je 176 m. Die durchlaufende Stahlkonstruktion der Fahrbahn, 51 m über Wasserspiegel, enthält zwei steife Hauptträger von 6 m Höhe bei 16 m Axabstand; jeder von ihnen besitzt als Gurte nach unten offene Hohlkästen von 60 cm Seitenlänge, dazwischen einen Fachwerkverband mit Vertikalen bei jedem Hängeseil. Die Querträger sind 1,60 m hoch bei 10,65 m Axabstand. Die Längsträger weisen 2 m Axabstand auf und sind bei 10,65 m Spannweite ebenfalls 1,60 m hoch. Unter den Trägern liegt der horizontale Windverband, auf den Trägern ein Blech, das die eigentliche Fahrbahn aus 9,5 cm Beton und 4 cm Asphalt trägt. Die Hauptträger sind an dem einen Ende gelenkig für Durchbiegungen, aber ohne Horizontalbewegungen zuzulassen, das andere Ende lässt die durch Temperatur und Auflast auftretenden Längenänderungen bis zu ± 40 cm zu. Die Fahrbahnkonstruktion wiegt total 16 t pro lfm. Jedes Tragkabel hat 60 cm Durchmesser und 1070 m Länge, wiegt 1525 t und besteht aus einem Bündel von 56 Stahlseilen zu je 169 Drähten von 4,7 mm Durchmesser. In der Mitte des Hauptfeldes sind die Tragkabel auf 6 m Länge massiv in die Obergurte der Hauptträger eingespannt. Die Hängeseile in 10,65 m Abstand haben 89 mm Durchmesser, jedes besteht aus 261 Drähten Durchmesser 4,7 mm. Insgesamt wurden für Tragkabel und

Hängeseile 24 000 km Draht hoher Festigkeit benötigt. Die zwei Pylone in Eisenbeton sind 123,5 bzw. 121 m hoch, jeder besitzt zwei Stiele von $6,50 \times 4,65$ m Querschnitt am Fuss bzw. $4,65 \times 3,00$ m am Kopf. Zwischen diesen Stielen liegen zwei Versteifungswände von 80 cm Dicke quer zur Axe vom Fundament bis unter die Fahrbahn und in den obersten 15 m der Pylone. Die Gründung erfolgte mit Caissons. Die max. Vertikallasten sind 39 000 und 43 000 t. Zur Verankerung der Kabel am rechten Ufer dienen zwei schrägerichtete, vorgespannte Zugbänder von 11 m^2 Querschnitt und 50 m Länge. Die Verankerung gegen das linke Ufer dient gleichzeitig als Auflager für das erste Feld des Viaduktes, sie besteht aus zwei starken Mauern von 40 m Länge und 43 m Tiefe, die sich ebenfalls auf Caissons abstützen. Der Anschlussviadukt weist acht gleiche Felder von je 50 m Spannweite auf. Jedes Feld besteht aus fünf vorgespannten I-Trägern von 3 m Höhe, Axabstand 2 m, die am Ufer vorgefertigt wurden. Alle 12,25 m sind die Träger durch vorgespannte Querträger verbunden, auch die 18 cm starke Fahrbahnplatte ist vorgespannt. Die sieben Pfeiler besitzen bei 20 cm Wanddicke einen dreizelligen Hohlquerschnitt, Kopf und Fuss sind mächtige Massivplatten, die Gründung erfolgt auf Pfählen. Im Zusammenhang mit dem für europäische Begriffe gewaltigen Brückenbau sind umfangreiche Anschlussarbeiten durchzuführen. «Travaux» vom November 1957 berichtet mit 12 Photos über den Stand der Betonarbeiten.

Die Gondelbahn von Chamonix nach Courmayeur über die Aiguille du Midi (3778 m) steht seit Weihnachten 1957 im Betrieb. Im Jahre 1946 konnte auf der italienischen Seite eine Gondelbahn eröffnet werden, die von la Palud (1325 m) bei Courmayeur zum Rifugio Torino (3330 m) hinaufführt. Auf der französischen Seite ist bekanntlich eine ähnliche Bahn von Chamonix (1030 m) auf die Aiguille du Midi¹⁾ (3778 m) erstellt worden. Die Verwirklichung des Zwischenstückes ist vor allem dem unermüdlichen Einsatz des italienischen Ingenieurs Lora Totino zu verdanken, der die Möglichkeiten der Verbindung der genannten beiden Bahnen über die Vallée Blanche und den Glacier du Géant abgeklärt und die Ausführung massgebend gefördert hat. Die besondere Schwierigkeit der nur rd. 5 km langen, wenig geneigten Strecke bestand u. a. darin, dass zwischen dem Grenzgrat (Pointe Helbronner, 3466 m) und dem Felsgrat zwischen den genannten beiden Gletschern (Gros Rognon, 3536 m), d. h. auf eine Strecke von 3278 m, keine Stütze aufgestellt werden konnte. Man hat eine hängende Stütze gebaut, deren Fixpunkte auf dem grossen (3557 m) und dem kleinen Flambeau (3421 m) liegen und die aus drei parallelen Kabeln besteht, an welchen die beiden Tragseile der Bahn aufgehängt sind. Eine ausführliche Beschreibung dieser technisch interessanten Gondelbahn findet man in «Le Génie Civil», Nr. 3, vom 1. Februar 1958. Dass man darüber aus der Verantwortung als Mensch auch anders denken kann, zeigt das Verhalten der Gemeinde Zermatt, die den Bau einer Verbindungsbahn über den Theodulpas nach der Endstation der von Breuil heraufführenden Bahn abgelehnt hat.

Zum 100. Geburtstag Rudolf Diesels. Am 18. März 1858 in Paris als Sohn deutscher Eltern geboren, hat der strebsame, überdurchschnittlich Begabte schon während seines Studiums an der Technischen Hochschule München die Idee eines Wärmemotors gefasst und sie dann in zäher, von vielen Enttäuschungen begleiteter Arbeit zunächst theoretisch und später in Zusammenarbeit mit der Maschinenfabrik Augsburg AG und Fried. Krupp auf dem Versuchsstand bis zur Fabrikationsreife verfolgt. 1903, zehn Jahre nach dem ersten Gelingen des Dieselschen Verbrennungsvorganges, kam der massgebende Vertrag mit Gebrüder Sulzer in Winterthur zustande, wo der Motor durch Einführung des Zweitaktverfahrens und des Uebergangs zu grossen Leistungen die stärkste Förderung erfuhr. Die «Motortechnische Zeitschrift» widmet ihre Nr. 3 vom März 1958 der Darstellung interessanter Phasen aus der Entwicklungsgeschichte des Dieselmotors.

Studien an Uran-Eisen-Legierungen. In Kernreaktoren verändert sich die Oberfläche von metallischem Uran infolge Bestrahlung und wechselndem Temperaturfeld in unerwünschter Weise. Nun lässt sich aber die Formstabilität von Uran verbessern, worauf *Th. Geiger* und *C. Fizzotti* im «Schweizer Archiv» vom Januar 1958 hinweisen. Sie berichten über das

¹⁾ Beschrieben in SBZ 1957, S. 785 (nach «Le Génie Civil» vom 1. April 1957).