

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 22

Artikel: Siedlung "Sonnenhalde" in Zürich-Leimbach: Arch. Paul Schumacher, Zürich
Autor: S.B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44004>

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: 17.05.2025

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

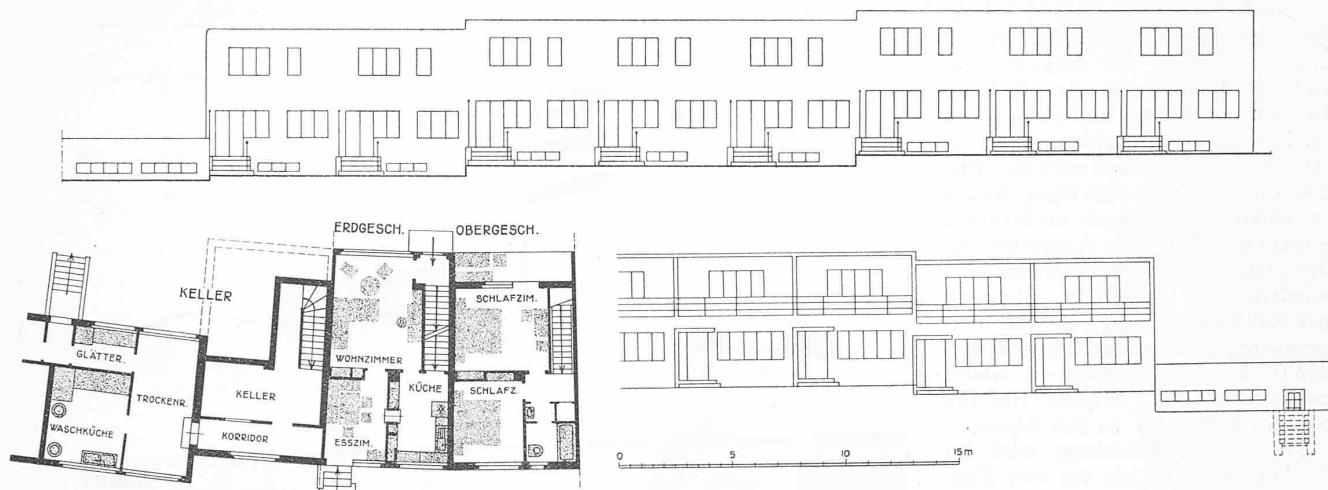


Abb. 5. Typ C, Einfamilien-Reihenhaus mit vier Zimmern, Wohnraum $4,93 \times 4,18$ m. Oben Ostfassade, darunter Grundrisse und Westfassade, Masstab 1 : 300.

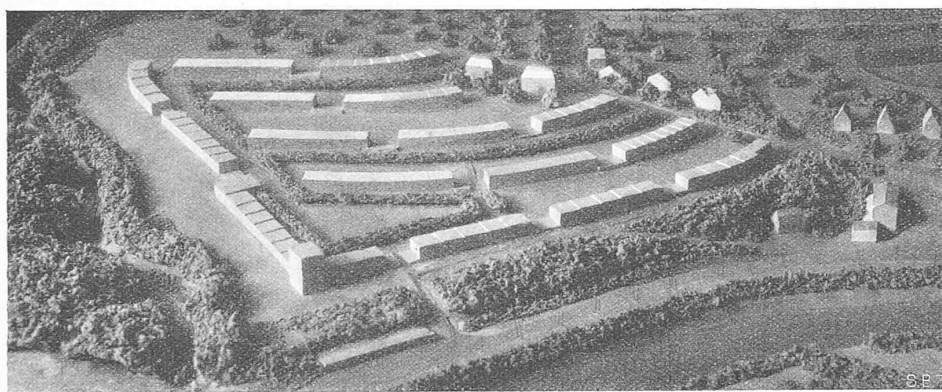


Abb. 3. Modell der Siedlung, Fliegerbild aus Osten.



Abb. 2. Situationsplan der Siedlung „Sonnenhalde“ der Baugenossenschaft Freiblick. — Masstab 1 : 2500.

Siedlung „Sonnenhalde“ in Zürich-Leimbach.

Arch. PAUL SCHUMACHER, Zürich.

Die Baugenossenschaft Freiblick Zürich, die schon das schön gelegene, der Gefahr der Zerstückelung und spekulativen Bauens ausgesetzte Ilanzhofgut in Zürich-Unterstrass aufkaufte und einer planmässigen Ueberbauung mit 44 Doppelmehrfamilienhäusern unter Freihaltung grosser Grünflächen zuführte, beabsichtigt wieder den Bau einer grösseren Siedlung, diesmal in Zürich-Leimbach, in etwa 400 m Entfernung von der Station Leimbach der Sihltalbahn. Das rund 57 000 m² Fläche umfassende Baugelände (Abb. 1 bis 3), begrenzt durch Soodstrasse, Leimbachstrasse und Hüslibach, wurde gewählt, weil es noch eines der ganz wenigen Baugelände in der Stadt Zürich darstellt, die infolge ihrer Preislage und Ausdehnung die Anlage einer grösseren Flachbaukolonie ermöglichen. Das Bestreben bei der Planung ging dahin, den Genossenschaftlern im Ein- und Zweifamilienhaus Wohnungen zur Verfügung zu stellen zu Mietzinsen, wie sie in Mehrfamilienhaus-Kolonien für entsprechende Wohnungsgrössen ausgelegt werden müssen. Dabei sollten die Wohnungen entsprechend den heutigen Wohnbedürfnissen zweckmässig eingerichtet sein. Um das gesteckte Ziel zu erreichen, musste eine weitgehende Typisierung der Häuser und ihrer Bestandteile erfolgen. Unter Ablehnung jedes Experimentes in konstruktiver und formaler Hinsicht sollte doch ein Fortschritt in der Abklärung der Wohnungsbauforderung verwirklicht werden.

Arch. Paul Schumacher S. I. A. hat die Aufgabe in der Weise gelöst, dass er als östliche und südliche Begrenzung der Kolonie Baublöcke von Zweifamilienhäusern, im Innern die Bebauung mit Einfamilienreihenhäusern vorsieht. Für die Aufschliessung des Baugeländes ist damit ein Minimum an Strassen notwendig und ein Anschluss an die verkehrsreiche Soodstrasse vermieden. Die natürliche Steigung des Geländes ergibt bei der vorgesehenen Flachdachkonstruktion den Blick aus den Räumen des ersten Stockwerkes aller Häuser frei ins Sihltal und weiter zu den Alpen.

Die ganze Siedlung wird 82 Wohnungen von ein bis vier Zimmern in Zwei- und Mehrfamilienhäusern, und 74 Wohnungen in Einfamilienhäusern umfassen (vergl. die beigegebenen Grundrisse). Zu jeder Wohnung gehört ein Garten von 100 bis 250 m² Grösse. Für Gemeinschaftszwecke soll eine Spielplatzanlage errichtet werden. Um den veränderten Verhältnissen im Aufgabenkreise der Frau, die vielfach erwerbstätig ist, entgegenzukommen, wurde darauf Bedacht genommen, die Bewirtschaftung der Wohnung möglichst einfach zu gestalten. Eine Heiz-Zentrale (Grundriss Abb. 9) versorgt durch Fernleitungen alle Wohnungen mit Wärme und liefert Warmwasser an verschiedene Zapfstellen in jedes Haus. Kinder können in einen Kindergarten in Obhut gegeben werden, für die Schulpflichtigen ist ein Spiel- und Lesezimmer und für die Erwachsenen ein Versammlungs- und Vortrags-, sowie ein Bibliothekraum vorgesehen. Mit Ausnahme des im Hause der Heiz-Zentrale untergebrachten Kindergartens befinden sich alle diese zu Gemeinschaftszwecken dienenden Räumlichkeiten in einer mehrstöckigen Baute („Hochhaus“) in der Südostecke der Kolonie. Da je länger je mehr auch kleinere Geschäftsleute und Angestellte sich einen Wagen anschaffen, sind 20 bis 30 Autogaragen an der Soodstrasse, durch einen Steilhang von der Kolonie getrennt, projektiert (Abb. 6).

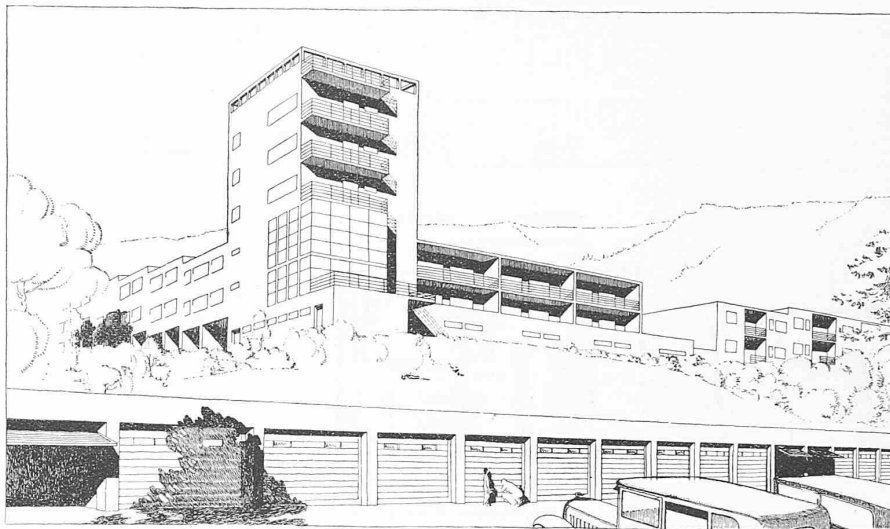


Abb. 6. Blick von der Soodstrasse aus gegen Westen auf das „Hochhaus“ und die Autogaragen.

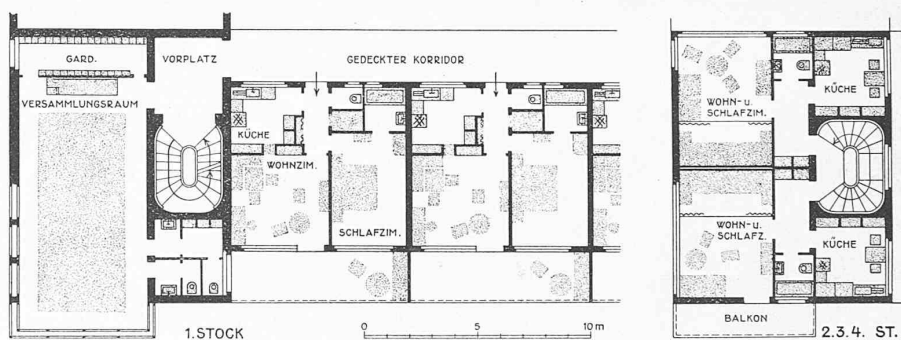


Abb. 8. Erster und zweiter Stock des Hochhauses an der Ostecke der Kolonie, mit den anschliessenden Wohnhäusern Typ F, Zweifamilienhäuser mit Zweizimmer-Wohnungen. — Masstab 1 : 300. Im Erdgeschoss enthält das Hochhaus ein Spiel- und Lesezimmer sowie die Bibliothek.

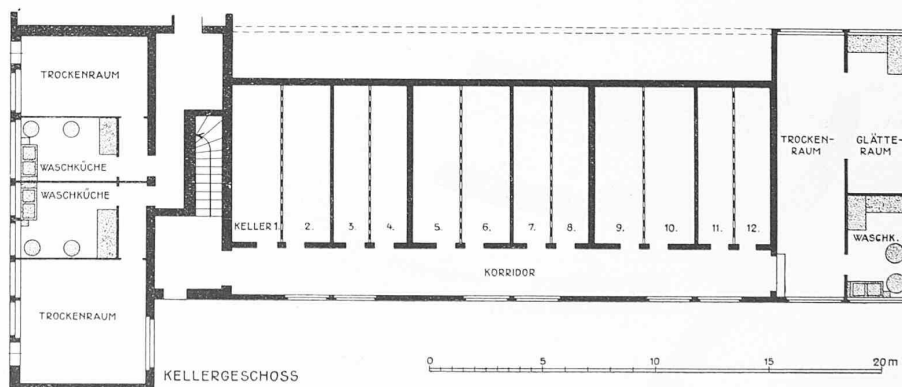


Abb. 7. Kellergeschoss des Hochhauses und der anschliessenden Wohnhäuser. — Masstab 1 : 300.



Abb. 9. Grundrisse des die Heizzentrale und den Kindergarten enthaltenden Hauses in der südlichen Häuserreihe. — Masstab 1 : 300.

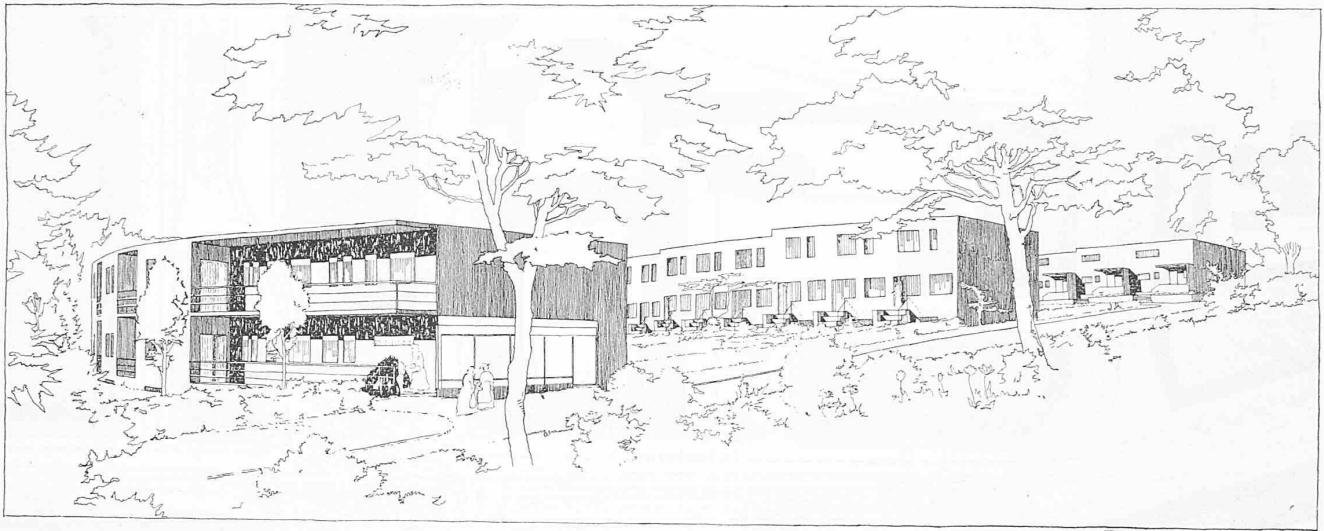


Abb. 10. Perspektivische Ansicht aus Norden. — Im Vordergrund die Häuser Typ F gemäß untenstehenden Grundrissen, dahinter die Reihen C und AII.

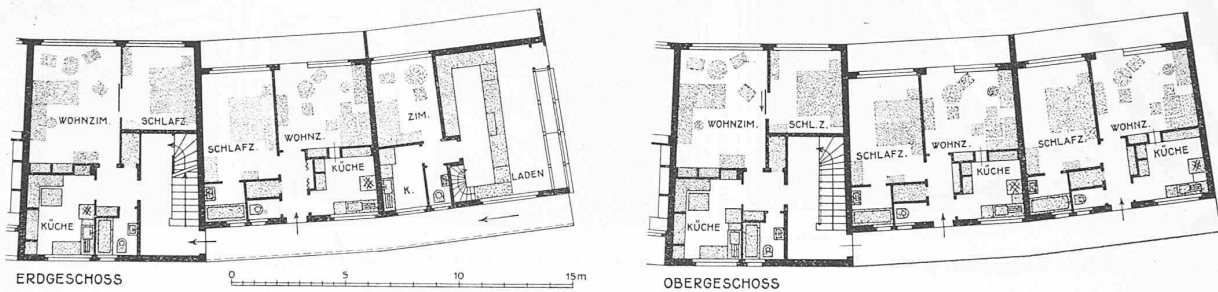


Abb. 11. Typ F am Nordende der untersten Reihe. Zweifamilienhäuser mit zwei Zimmern. Wohnraum $5,1 \times 3,9$ bzw. $4,4 \times 3,6$ m. — Grundrisse 1:300.

Eine weitergehende Erläuterung des Projektes dürfte sich unter Hinweis auf die Abbildungen erübrigen. Auf eine Anordnung soll jedoch noch besonders hingewiesen werden. Um die Haushaltführung zu erleichtern, sollte eine Wäsche mit modernen Maschinen in kurzer Zeit bewältigt werden können. Im Ein- und Zweifamilienhaus lassen sich aber solche Einrichtungen ohne ganz wesentliche Steigerung des Mietzinses nicht schaffen. Es wurden deshalb modern eingerichtete Waschküchen, Trockenräume und Glättzimmer für je 5 bis 9 Wohnungen gemeinsam vorgesehen,

von jedem Häuschen aus durch einen Korridor im Kellergeschoss trockenen Fusses erreichbar (vergl. Kellergrundrisse Abb. 7 u. 12). In diesen Korridoren sind zudem die Heizungsrohre, Kalt- und Warmwasserleitungen, elektrische Kabel usw. verlegt, was den Vorteil leichter Kontrolle bietet.

Die Mietzinse werden etwa 950 Fr. für die Zweizimmerwohnung bis etwa 2050 Fr. für das Fünfstück-Einfamilienhaus betragen. Für das Vierzimmer-Einfamilienhaus muss im Durchschnitt 1660 Fr. Miete erlegt werden (ohne Heizung und Warmwasser). S. B.

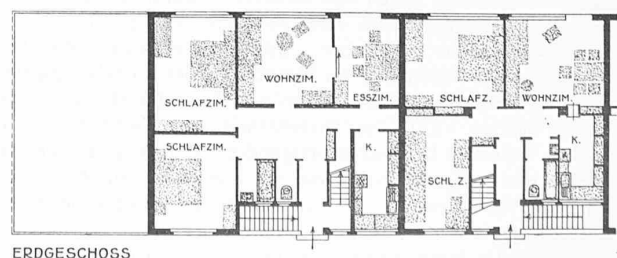
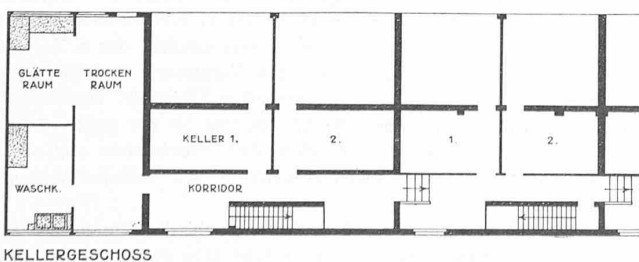
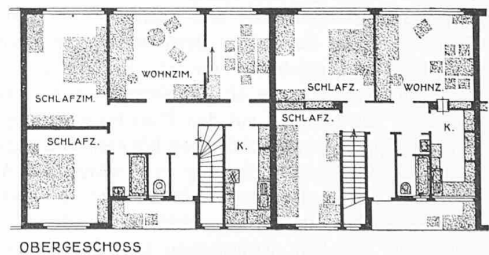
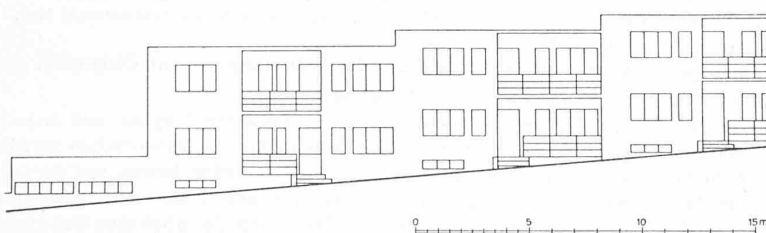


Abb. 12. Typ D und E, Zweifamilienhäuser mit vier bzw. drei Zimmern. Wohnraum $4,15 \times 3,75$ bzw. $4,35 \times 3,82$ m. Nordwestfassade und Grundrisse 1:300.



Abb. 4. Typ AII, Einfamilien-Reihenhaus mit fünf Zimmern, Wohnraum $5,00 \times 3,95$ m. — Oben Ostfassade und Schnitt, darunter Grundrisse und Westfassade, 1 : 300.

errichtet werden ohne die Bewilligung der Regierung der Vereinigten Staaten. Für den Kill van Kull beträgt die freie Breite ungefähr 370 m. Die Tiefsee-Schiffahrt ist zwar beschränkt auf einen 120 m breiten Kanal; es ist jedoch vorgesehen, diesen Kanal auf 240 m zu erweitern, sobald der Verkehr die Ausgabe für diese Arbeiten rechtfertigt. Demzufolge herrschte schon zu Beginn der Vorarbeiten volle Klarheit darüber, dass das Lichtraumprofil mindestens 240 m Breite haben müsse bei 41 m minimaler Höhe.

Die geographischen Verhältnisse, sowie die bestehenden und projektierten Strassennetze führten auf die heutige Lage der Brücke. Die schräge Lage wurde durch eingehende Studien als beste befunden, obwohl sie eine ziemlich längere Spannweite erforderte. Drei Brückenarten kamen in Frage, um eine feste Verbindung der beiden Ufer herzustellen: Auslegerträger, Hängebrücke und Bogenbrücke. Eingehende Untersuchungen zeigten keine grossen Unterschiede in den Kosten dieser Brückenarten. Obwohl die Bogenbrücke eine längere Spannweite erfordert, wurde doch wiederholt festgestellt, dass Auslegerträger und Hängebrücke die Kosten eines Bogens überschreiten. In den vergleichenden Kostenstudien waren für den Auslegerträger die grosse Mittelöffnung von 460 m, für die Hängebrücke die hohen granitverkleideten Verankerungen ausschlaggebend, während sich das Vorhandensein soliden Felsens in der Nähe der Oberfläche als grosser Vorteil für den Bogen erwies. Doch waren es nicht diese ökonomischen Vorteile allein, die zum Entschluss führten, eine Bogenbrücke zu erstellen. Die ästhetische Wirkung des Bauwerks wurde ebenfalls eingehend untersucht, und vergleichende Studien zeigten, dass sich der mächtige Bogen am besten in das industrielle Landschaftsbild fügte. Die Spannweite beträgt 510,5 m, also ungefähr wie bei den East River Brücken. Für die Rampen dienen auf Betonpfeiler abgestützte Blechträger. Die Gesamtlänge der Brücke beträgt 2500 m.

Die Brücke wurde für vier Strassenverkehrspuren, zwei Schnellbahnen und zwei Fusswege berechnet. Es ist jedoch beabsichtigt, die Fahrbahn vorläufig nur für vier Verkehrspuren und zwei Fusswege auszubauen. Sollte sich später zeigen, dass Schnellbahnen nicht benötigt werden, so kann die Strassenfahrbahn auf sieben Verkehrspuren erweitert werden. Der Abstand zwischen den beiden Hauptträgern ergab sich dementsprechend zu 22,6 m.

Die beiden Bogenrippen, mit einem Pfeilverhältnis von 1 : 6, sind als Fachwerkträger ausgebildet; ihre Höhe beträgt in Brückenmitte 11,4 m und über den Auflagern 20,6 m. Die Widerlager enthalten über 25 000 m³ Beton, und der Bogen, zusammen mit der Fahrbahnkonstruktion, benötigte 31 700 t Eisen, wovon etwa zwei Drittel hochwertiger Stähle: „Silicon Steel“ und „Manganese Steel“. Dieser letzte Stahl ist dem Nickel-Stahl gleichwertig und wurde hier zum erstenmal für Brückenbauzwecke ver-

wendet. Die Rampen werden weitere 25 000 m³ Mauerwerk und 17 000 t Eisen beanspruchen.

Die Gesamtkosten für das erste Verkehrstadium sind mit 16 Mill. Dollars veranschlagt; ein späterer Ausbau der Fahrbahn wird sie auf 18 Mill. Dollars erhöhen. Mit der Montage des grossen Bogens ist im letzten Herbst begonnen worden; wie schon erwähnt, soll die Brücke im Jahre 1932 für den Verkehr geöffnet werden. (Schluss folgt.)

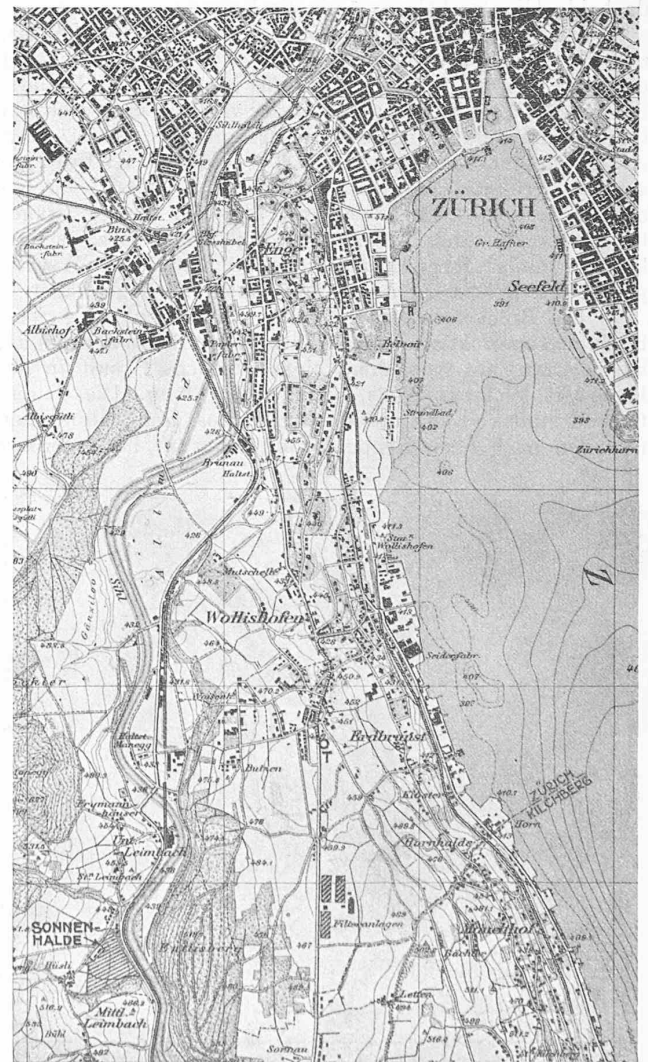


Abb. 1. Übersichtskarte 1 : 35 000. Links unten Wohnkolonie „Sonnenhalde“. (Mit Bewilligung der Eidg. Landestopographie vom 19. Juni 1929).