

Ueberbauung des Riedtliquartiers in Zürich IV

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 25

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-28166>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ueberbauung des Riedtliquartiers in Zürich IV.

Wir haben bereits auf Seite 246 dieses Bandes einige wesentliche Angaben gebracht über das mehr als fünf Millionen Franken beanspruchende Projekt des Stadtrates Zürich zur Ueberbauung des im Kreise IV, südwestlich der Winterthurer Strasse, hoch und luftig gelegenen Riedtliareals und auf Seite 289 auf die Ausstellung der betreffenden Pläne im Kunstgewerbemuseum Zürich aufmerksam gemacht. Mit Zustimmung der Baubehörde sowie des Projekt-Verfassers, Stadtbaumeister F. Fissler, bringen wir auf den Seiten 326 und 327 den Lageplan, einige Grundrisstypen und eine Photographie des ausgestellten Modells zur Darstellung.

Unsere Leser werden sich an Hand der Abbildungen leicht ihr Urteil über diesen interessanten Beitrag zur Lösung eines Problems bilden können, das die bauenden Techniker heute in besonderem Masse beschäftigt.

Wir beschränken uns darauf, zur Erläuterung der Bilder einige Angaben der bezüglichen stadträtlichen Weisung an den Grossen Stadtrat zu entnehmen.

Das am westlichen Abhange des Zürichberges gelegene, von der Winterthurer-, Götz-, Scheuchzer- und Riedtlistrasse umschlossene Baugelände misst rund 39600 m². Der aus lehmigem Kiesboden bestehende Baugrund weist von Nordost nach Südwest ein Gefälle von rund 15 m auf und bedingt eine terrassenförmige Bebauung. Das Areal wird durch die Kinkel- und die Stolzestrasse, die beide bereits vollständig ausgebaut sind, in drei Parzellen aufgeteilt, von denen die zwischen Kinkel- und Götzstrasse gelegene durch zwei projektierte Verbindungswege wiederum in drei Untertheile gegliedert wird. An der Stolzestrasse und am südlich gelegenen Verbindungswege zwischen Kinkel- und Götzstrasse sind öffentliche Ruhe- und

Spielplatzanlagen vorgesehen. Die zwei nicht gegliederten Bauparzellen umschliessen baum- und rasenbewachsene Spielhöfe, die eine zwei, die andere einen Hof. Diese Höfe sind von den umliegenden Häusern aus direkt zugänglich und stehen auch in Verbindung mit den Strassenzügen.

Der in Aussicht genommene Bebauungsplan weist infolge der Aufteilung des Geländes drei durch die Hauptstrassen umschlossene Gebäudekomplexe auf, von denen der zwischen Kinkel-, Scheuchzer- und Götzstrasse gelegene durch die Verbindungswege wiederum in drei deutlich abgegrenzte Teile zerfällt.

Die Behauung kann eine offene genannt werden. Allerdings sind neben Einzelhäusern auch Gruppen von zwei bis fünf aneinandergestellten Häusern vorgesehen, Reihenhäuser, vorzugsweise an der Winterthurerstrasse; aber sämtliche Gebäudegruppen und Einzelgebäude sind allseitig von Gartenanlagen umgeben und ihre gegenseitige Entfernung überschreitet um vieles das vom Baugesetze geforderte Mass, auch findet überall reichliche Besonnung statt. Die Gärten werden von der Stadt angelegt sollen je nach Wunsch zur Pflege den Mietern überlassen oder gegen angemessenes Entgelt vom städtischen Gartenbauamt besorgt werden.

Das ganze Projekt sieht in 28 Baugruppen insgesamt 73 Wohnhäuser vor, bei deren Bau 13 verschiedene Grundrisstypen Verwendung finden sollen, welche durch die Grösse der Wohnungen und die Orientierung des Gebäudes bedingt sind. (10 von diesen Grundrisstypen sind in Abbildung 3 (Seite 326) wiedergegeben. Die Red.)

Bei den Grundrisstypen verdient die sogenannte Wohndiele besonders hervorgehoben zu werden. Diese Wohndiele ist eine Weiterbildung des beim Wohnungsbau im Industriequartier teilweise angewandten und bereits bewährten, zu Wohnzwecken erweiterten Korridors. Dieser 13 bis 19 m² Bodenfläche messende Raum ist direkt belichtet und lüftbar. Am Fenster mit eingebauter Sitzgelegenheit versehen, ist er geeignet, als Essraum und als Aufenthaltsort für die Kinder zu dienen und bietet nahezu vollen Ersatz

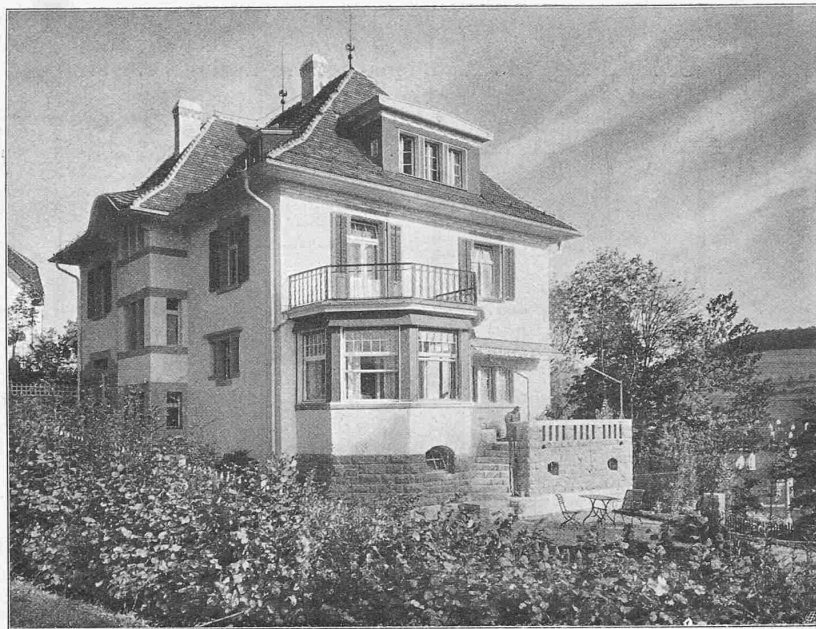


Abb. 7. Ansicht der Villa Graf-Freund vom Höhenweg aus.

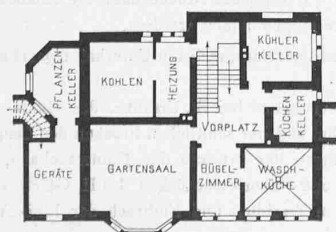
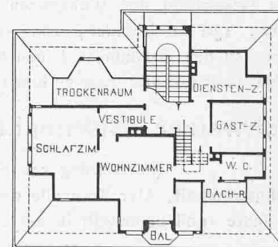
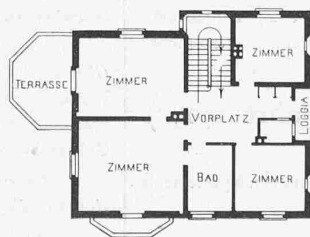
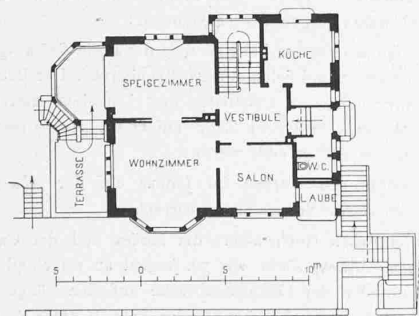


Abb. 2 bis 5.
Grundrisse vom Keller-
geschoss, Erdgeschoss,
Obergeschoss und
Dachstock.

Maßstab 1:400.

für ein abgeschlossenes Zimmer. Abgesehen von dem in der Wohndiele verwirklichten Vorteile der bestmöglichen Raumaussnutzung, gibt die Diele der ganzen Wohnung ein freundliches, heimeliges Aussehen, wie es gewöhnlich nur der Wohnung des Einfamilienhauses eigen ist. Von der Gesamtzahl der Wohnungen (288) sind 264 mit Wohndielen ausgestattet. Eine weitere, vom hygienischen Standpunkte aus gewiss lebhaft zu begrüßende Neuerung besteht in der Einrichtung von Badezimmer für sämtliche Wohnungen ohne Unterschied der Größenklasse.

Mit Ausnahme von drei Doppelwohnhäusern mit zweizimmerigen Wohnungen sind sämtliche Häuser einfache, also mit nur je einer Wohnung auf demselben Stockwerke. In der Mehrzahl bestehen die Gruppenhäuser

aus Erdgeschoss, zwei Stockwerken und ausgebautem Dachstock. Die Einzelhäuser sind durchgehends um ein Stockwerk niedriger gebaut. Alle Häuser sind vollständig unterkellert; das Kellergeschoss enthält die Vorratsräume für die einzelnen Wohnungen und die gemeinsame Waschküche. Im Dachraume über dem Kehlgebälke sind der Dachschräge entlang Lattenverschlüsse für die Wohnungen eingebaut, welche unter der Hausfirst einen grossen ungeteilten Raum frei lassen als Hängeboden für Wäschetrocknung.

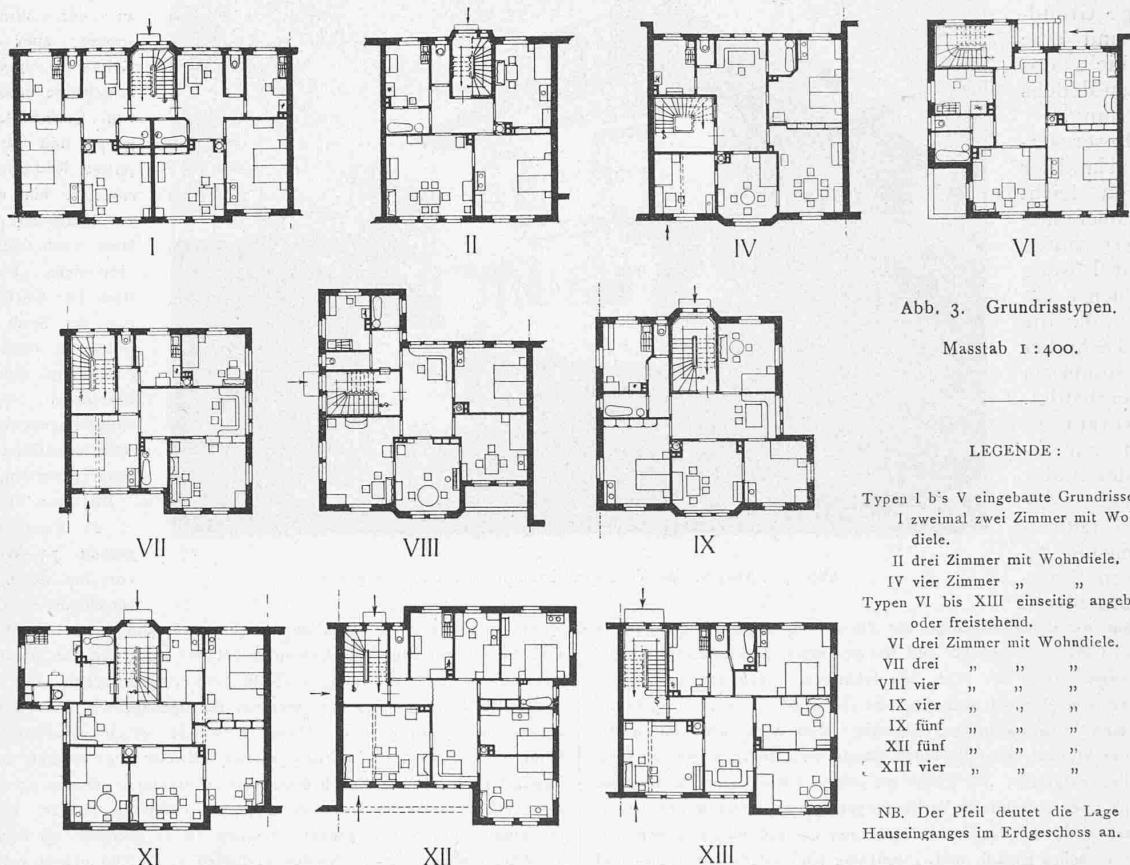
Die lichte Höhe der Erdgeschoss- und der Stockwerkwohnungen beträgt 2,70 m, die der Dachstockwohnungen und Mansardenzimmer 2,60 m.

Bei der Wohnungsausstattung soll jeder Luxus und jede Scheinkonstruktion streng vermieden und lediglich nur auf zweckmässigen, soliden und dabei gefälligen Ausbau geachtet werden.

Inspektionen und Kontrolle der Bahnen. Die Organisation der Kontrolle und die Verteilung der Kontrollbezirke blieb unverändert. Eine durchgehende Inspektion zu Fuss über Haupt- und Nebenbahnen (ausser Zahnrad- und Drahtseilbahnen) wurde auf 4585 km durchgeführt. Hierzu kommen noch zahlreiche Spezialuntersuchungen und Augenscheine.

Auf die Kontrolle der Zahnrad- und Drahtseilbahnen entfallen: Allgemeine Inspektionen 122, Besuche bei besonderen Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Bremsproben, Augenscheine usw.) 98. Anlässlich der Inspektionen wurden 426,5 km Streckenbegehungen ausgeführt. Auf den elektrisch betriebenen Adhäsionsbahnen wurden vorgenommen: Allgemeine Inspektionen 188, Besuche bei besonderen Anlässen (Untersuchungen von neuem Rollmaterial, Fahr- und Bremsproben, Leitungsuntersuchungen) 75.

Ueberbauung des Riedliquartiers in Zürich IV.



Die Gesamtzahl der Wohnungen beläuft sich auf 288, davon 33 Zweizimmer-, 130 Dreizimmer-, 101 Vierzimmer- und 24 Fünfstückwohnungen. Zu den Wohnungen kommen noch 76 weitere, im Dachstock gelegene Mansarden-(Einzel-)zimmer hinzu.

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1908.¹⁾

(Fortsetzung von Seite 273.)

Bahnunterhalt. Der Kontrolle des schweiz. Eisenbahndepartements waren im Jahre 1908 unterstellt in km Betriebslänge:

I. Hauptbahnen.		
a) Schweizerische	2374,268	
b) Ausländische auf Schweizergebiet	68,794	
		2443,062
II. Nebenbahnen.		
a) Normalspurige Adhäsionsbahnen	1037,971	
b) Schmalsp. Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper	566,810	
c) Schmalspurige Adhäsionsbahnen auf Strassen	631,268	
d) Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken	218,950	
e) Reine Zahnradbahnen	86,268	
f) Seilbahnen	32,258	
	2573,525	
Total	5016,587	

Davon werden zweispurig betrieben (normalsp. Adhäsionsbahnen) 681,2

¹⁾ Aus dem Geschäftsbericht des Schweizer. Eisenbahndepartements.

Zustand der Bahnen. Unterbau. Erhebliche Störungen des Bahnbetriebes sind im Berichtsjahre folgende vorgekommen:

Am 27. und 28. Januar stürzten bei Km. 13,3 der Linie *Saignelégier-Glovelier* grössere Felsmassen ab und fielen auf den Bahnkörper. Der Betrieb wurde vorerst durch Anordnung des Umstieges und Umladens aufrecht erhalten. Vom 2. Februar an konnten die Züge auf einem provisorischen Geleise über die Unterbruchsstelle geleitet werden.

Grössere Betriebsstörungen wurden im Januar auf der *Allaman-Aubonne-Gimel-Bahn* durch starke Schneefälle verursacht.

Infolge ausserordentlichen Hochwassers der *Moësa* und der *Calancasca* wurde die *Bellinzona-Mesocco-Bahn* am 30. August an verschiedenen Orten stark beschädigt und bei der Calancascabücke auf eine Länge von 100 m unterbrochen. Am 2. September konnte der Betrieb unter Anordnung des Umstieges und Umladens bei der Calancascabücke und am 23. September, nach Erstellung der provisorischen Brücke über die Calancasca, der durchgehende Betrieb wieder aufgenommen werden.

Von wichtigeren im Betriebsjahre ausgeführten Unterhaltungsarbeiten sind folgende zu erwähnen:

Die Umbauten des Malvieviaduktes bei St. Ursanne, des Mühlebachviaduktes der Brienz-Rothorn-Bahn und der sämtlichen Brücken der Langenthal-Huttwil-Bahn; die Verstärkungen der Brücken der Thunerseebahn, der Appenzellerbahn, der Rohrbach- und Maienreussbrücken des II. Geleises der Gotthardbahn und der Brücken in Zweidlen und Embrach der Linie Winterthur-Koblentz.

Ueberbauung des Riedliquartiers in Zürich IV.

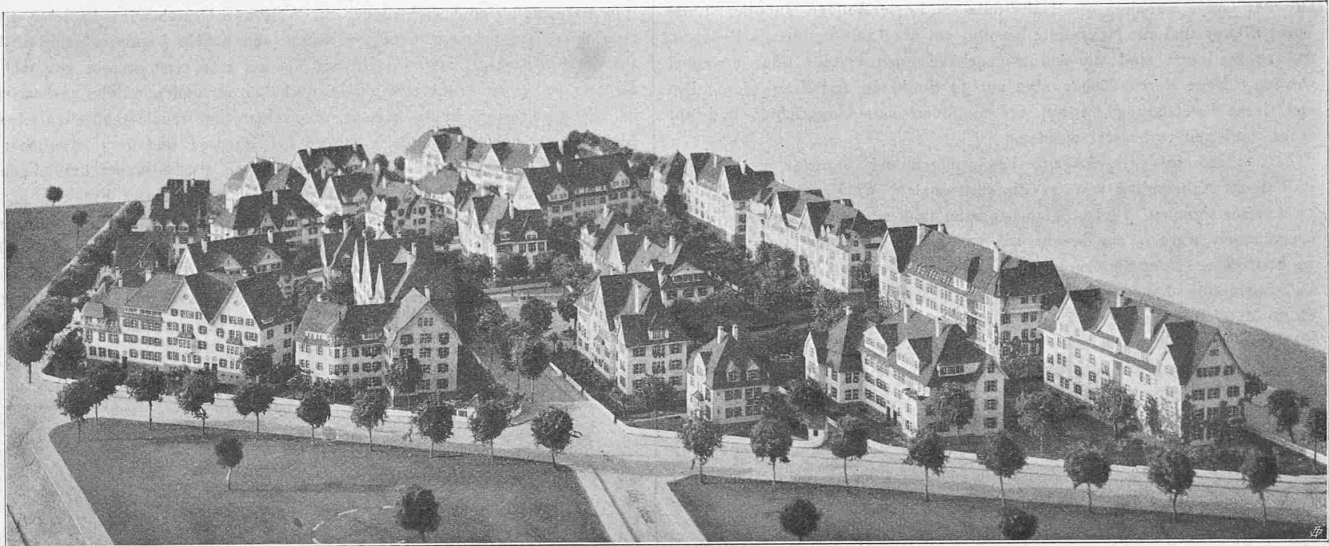


Abb. 2. Schaubild von Süden, in der Stolze-Strasse. — Nach einer photographischen Aufnahme des Modells.

Bezüglich der Brückenverstärkungen ist zu bemerken, dass bei den Hauptbahnen gegenwärtig nur noch im Kreis III der S. B. B. eine grössere Anzahl von noch unverstärkten Brücken vorkommt.

Oberbau. Die diesjährigen Umbauten durchgehender Liniengeleise in neuem Material, wobei auf den Hauptbahnen starke Schienen und Schwellentypen zur Verwendung kamen, betragen: Auf Hauptbahnen: Stahlschienen 156 500 m, Eisenschwellen 111 500 m, Holzschwellen 42 400 m,

terialprüfungsanstalt wurden vorgenommen mit sechs Ersatzteilen bestehender Seilbahnen und zwei Seilen für neue Seilbahnen. Die Ergebnisse dieser Proben gaben zu keinen besonderen Bemerkungen Anlass.

Elektrische Maschinen, Apparate und Leitungsanlagen der elektrischen Bahnen. Die Untersuchung dieser Einrichtungen hatten im allgemeinen ein befriedigendes Ergebnis; ihr Zustand gab zu keinen besondern Bemerkungen Anlass, wenn auch da und dort Verbesserungen verlangt werden

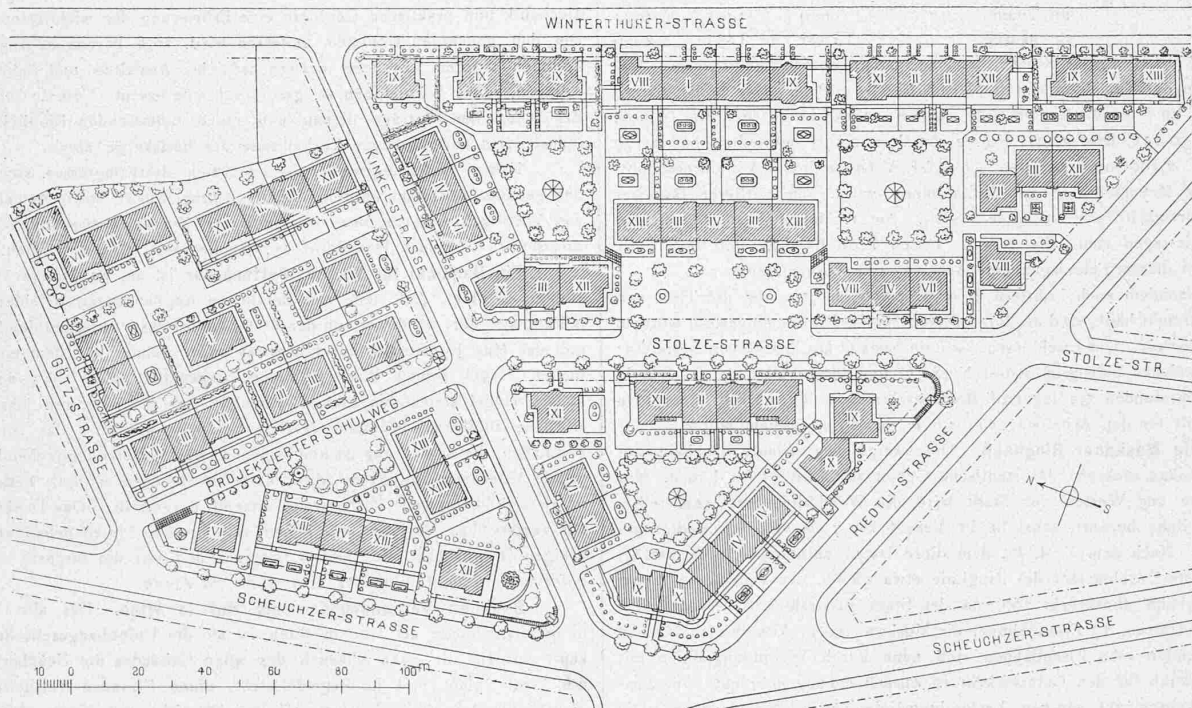


Abb. 1. Lageplan. — Masstab 1 : 2000.

Schottererneuerung 197 500 m; auf Nebenbahnen: Stahlschienen 16 500 m, Eisen- und Holzschwellen 22 100 m, Schottererneuerung 41 400 m.

Verstärkungen der Geleise durch Vermehrung der Schwellen und Verbesserung des Schienenstosses wurden ausgeführt: Auf Hauptbahnen 55 000 m, auf Nebenbahnen 43 200 m.

Mechanische Einrichtungen der Zahnrad- und Drahtseilbahnen. Die Kontrolle dieser Einrichtungen fand in gewohnter Weise statt, und es ist über dieselben nichts Besonderes zu erwähnen. Bei sieben Drahtseilbahnen gelangten die Drahtseile zur Auswechslung. Festigkeitsproben in der Ma-

mussten. Es wurden eine Anzahl Kontaktleitungsbrüche gemeldet, welche indes nur Betriebsstörungen verursachten, die in der Regel sofort behoben werden konnten. Unfälle, die auf mangelhafte Einrichtungen zurückzuführen wären, sind keine zu verzeichnen.

Die umgearbeiteten Vorschriften über die Erstellung und Instandhaltung der elektrischen Einrichtungen elektrischer Bahnen sind mit dem 14. Februar 1908 in Kraft getreten.

Stationen und Hochbauten. Auf betriebenen Bahnen sind neu eröffnet worden die Station Sulz an Stelle der Haltestelle gleichen Namens der