

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 95/96 (1930)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Vom Kleinwohnungsbau in Zürich. II. Städtische Wohnkolonie Utohof:  
Architekten Kündig & Oetiker, Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-44028>

#### **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:** 11.02.2026

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

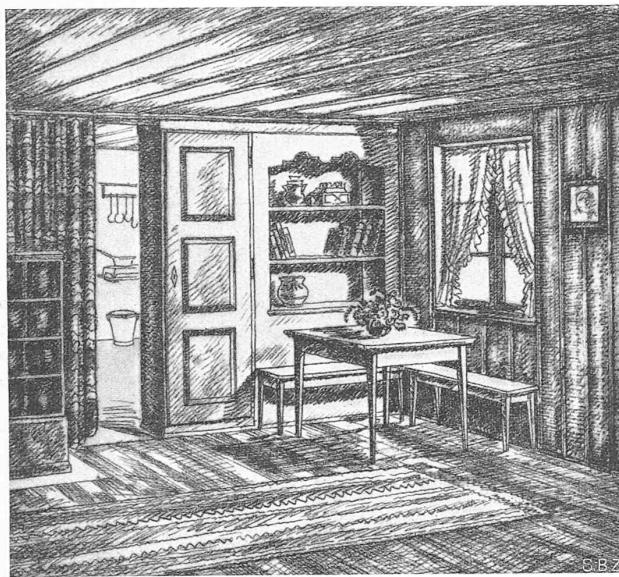


Abb. 9. Innerer Ausbau der getäferten Wohnzimmer im Utohof nach Zeichnung der Architekten.

eine genügende Anzahl von Versuchen für einen und den selben Bauwerksteil sich Rechenschaft über die zu erwartenden Durchschnittsfestigkeiten und Sicherheiten zu geben.

Neben diesen praktischen Versuchen an einzelnen Bauwerksteilen folgt vielfach die Prüfung und Erprobung ganzer Teile des Flugzeuges, so der Tragflächen und Rümpfe. Es werden zu diesem Zwecke im normalen Arbeitsgang hergestellte Teile den Belastungen und Beanspruchungen unterworfen, die sie im Fluge erleiden, um durch genaueste Messungen aller auftretenden Deformationen (Durchbiegung, Dehnung, Verdrehung usw.) Rückschlüsse auf die Beanspruchungen und dann wiederum auf den Grad der Sicherheit ziehen zu können. In letzter Zeit sind gerade in dieser Beziehung eine Reihe von wohldurchdachten, eingehenden Versuchen<sup>1)</sup> durchgeführt worden, die in diesem Ausmass und mit diesem Genauigkeitsgrad bisher auch im Ausland noch selten zur Ausführung kamen und die gestatten, über die im Fluge praktische Erprobung hinaus, Zweckmässigkeit und Güte von Konstruktion und Ausführung zu beurteilen.

#### 8. SCHLUSSEMERKUNGEN.

Wie schon erwähnt, ist das Jagdflugzeug D 27, dessen einzelne Konstruktionen geistiges Eigentum des bekannten Flugzeugkonstrukteurs Ing. Emile Devotine sind, von den Eidgen. Konstruktionswerkstätten in mehreren Serien an verschiedene Auslandstaaten geliefert worden; in allen Fällen sind dabei die vertraglich geforderten Leistungen nicht nur erreicht, sondern auch teilweise stark überboten worden. Einen Teil einer für die Schweiz bestimmten Serienlieferung zeigt Abb. 10; von der schweizerischen Fliegertruppe wird seit 1928 ein Devotine-Jagdflugzeug geflogen, das bisher bereits weit über 200 Flugstunden besitzt. Die Leistungen dieses Modellflugzeugs werden auch von unsrern Fliegern in jeder Beziehung günstig beurteilt, wobei auch die von ihnen auf Grund der gemachten praktischen Betriebserfahrungen geäusserten Wünsche weitgehend Berücksichtigung finden.

Bedenken wir noch zum Schlusse die allgemeinen Vorteile, die gut durchdachte Duralkonstruktion in Bezug auf Lebensdauer, Haltbarkeit, sowie auf eine äusserst exakte Reparaturmöglichkeit besitzen, so ist auf Grund der Erfahrungen, die die Eidg. Konstruktionswerkstätten beim Bau dieses Flugzeugtypes zu sammeln in der Lage waren, eine weitgehende technische Gewähr geboten, dass mit diesem Flugzeugtyp der schweizerischen Fliegertruppe eine erstklassige Verteidigungswaffe gegeben werden kann.

<sup>1)</sup> Ueber diese Versuche soll später ausführlicher berichtet werden.

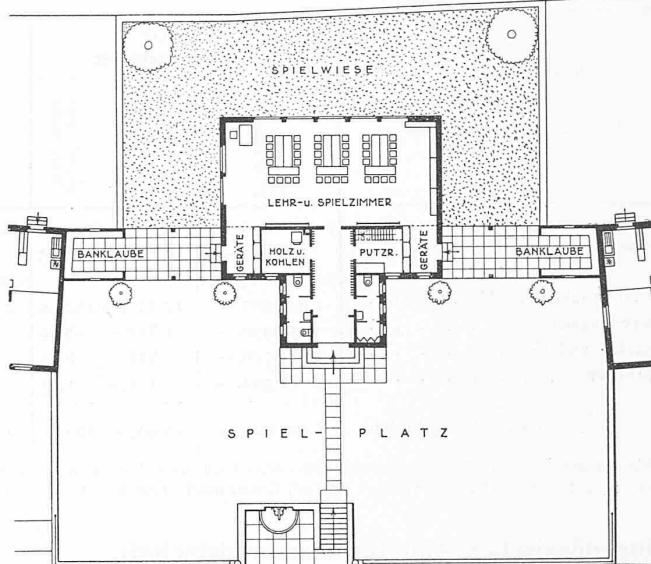


Abb. 10. Grundriss des Kindergartenhauses Utohof. — 1 : 400.

### Vom Kleinwohnungsbau in Zürich.

#### II. Städtische Wohnkolonie Utohof.

Architekten KÜNDIG & OETIKER, Zürich.

Mit Tafeln 3 und 4

Im Gegensatz zu dem in voriger Nummer zur Darstellung gebrachten „Eismannhof“ stellt die Kolonie „Utohof“ den Typ des ausgesprochen kleinsten Familien-Reihenhaus dar (Abb. 5 bis 8 auf Seite 34, sowie Tafel 3). Die 83 gleichen Häuschen weisen eine Wohnfläche (Zimmer und Küche) von 65 m<sup>2</sup> auf, die Grundrisse zeigen ein Mittelding zwischen Drei- und Vierzimmerwohnung, je nachdem man den durch einen Vorhang vom eigentlichen Küchenraum abtrennbar Teil der Wohnküche zu den Zimmern zählt oder zur Küche. Gemäss umstehendem Kostenvergleich sind die Anlagekosten einer Wohnung nur 785 Fr. höher als der Mittelwert der Wohnungen von drei und vier Zimmern im fünfgeschossigen Eismannhof. Bei 6 3/4 % Verzinsung des Anlagekapitals hat der Mieter im Utohof 50 Fr. mehr an Jahreszins zu zahlen als im Eismannhof; dafür hat er den Ertrag des Gartens und die übrigen, in Geldeswert nicht messbaren Vorzüge des Wohnens im für sich abgeschlossenen Hause.

Es ist also möglich, unter keineswegs ausnahmsweisen Voraussetzungen an der Peripherie einer Stadt die Wohnung im Einfamilienhaus zum selben Preise zu erstellen wie im fünfstöckigen Miethaus im geschlossenen Baugebiet. Voraussetzung ist, ausser dem billigen Bauland, eine ökonomische Wegeanlage, gruppenweiser Anschluss (hier zehn Häuser) an Wasser, Gas, Elektrizität und Schwemmmkanalisation. Auch hier sind die Wohnräume durchwegs an Wänden und Decken mit Holz verkleidet (Abb. 9), was nicht nur wärmehaltig ist, sondern auch billiger im Unterhalt; die Böden sind eichene Langriemen.

Dass auch bei einer konsequenten Reihung und im Serienbau Eintönigkeit vermieden und im einzelnen wie im ganzen ein behaglicher, wohnlich-warmer Gesamteinindruck erzielbar ist, zeigen die Bilder, besser noch ein Besuch der Kolonie. Die Abgrenzung der Gärten erfolgt durch robustes Mauerwerk in rotem Naturstein von Mels mit weissen Fugen (vgl. auch Tafel 4), was zusammen mit der hellbraunen Tönung der rauhen, durch weisse Glattputzstreifen gegliederten Wandputzflächen und den blumenreichen Gärten ein äusserst farbenfrohes Bild abgibt.

Ein Kindergartenhaus mit erhöhtem sonnigem Vorplatz (Abb. 10 u. Tafel 4) bildet zugleich ein architektonisches Zentrum der in allen Teilen bei aller Sachlichkeit doch liebenswürdigen Siedlung Utohof. (Forts. folgt.)

Kosten-Vergleich der Wohnkolonien Utohof und Erismannhof	UTOHOF 83 Einfamilienhäuser			ERISMANNHOF 17 Doppelmehrfamilienhäuser (5 Stockwerke) 10 Wohnungen mit 2 Zimmern, 130 mit 3 Zimmern, 30 mit 4 Zimmern.							
	Total für alle 83 Wohnungen	pro Wohnung 65 m <sup>2</sup> nutzbare Wohnfläche	pro m <sup>2</sup> nutzb. Wohnfläche	Total für alle 170 Wohnungen	pro 2-Zimmer- Wohn. 46 m <sup>2</sup> nutzbare Wohnfläche	pro m <sup>2</sup> nutzb. Wohnfläche	pro 3-Zimmer- Wohn. 56 m <sup>2</sup> nutzbare Wohnfläche	pro m <sup>2</sup> nutzb. Wohnfläche	pro 4-Zimmer- Wohn. 76 m <sup>2</sup> nutzbare Wohnfläche	pro m <sup>2</sup> nutzb. Wohnfläche	Durchschnitt pro m <sup>2</sup> nutzb. Wohnfläche
Landerwerb und Strassenbau . .	pro m <sup>3</sup> Fr. 8,40 155 021,— pro m <sup>2</sup> Fr. 36,94	1 868,— 28,75		pro m <sup>2</sup> Fr. 31,30 266 000,— pro m <sup>2</sup> Fr. 43,45	1 565,— 34,—		1 538,— 27,45		1 680,— 22,10		26,55
Hochbau inkl. Arch.-Hon. u. Bauf. .	1 040 907,—	12 541,— 192,90		2 113 454,— 2 075,— 262,50	12 075,— 104 646,— 14,—		11 790,— 10,75		15 342,— 662,— 187,— 3,35		201,85 8,70 2,45 3,20
Umgebungsarbeiten . . . . .	152 930,—	1 842,— 28,30		31 900,—	642,— 187,— 4,10		602,— 187,— 3,35		121,— 2,15		10,45 2,45 3,20
Beiträge und Gebühren . . . . .	45 746,—	551,— 8,50		20 912,—	121,— 2,60				129,— 1,70		2,10
Bauzinsen . . . . .	8 394,—	101,— 1,55									
Totalte Anlagekosten	1 403 000,—	16 903,— 260,—		2 536 902,—	14 590,— <sup>*</sup> 317,20		14 236,— 254,20		18 000,— 236,80		253,20

\* Die Anlagekosten einer 2-Zimmerwohnung sind relativ hoch, da sich diese in Eckhäusern befinden, die zudem noch etwa 50 cm tiefere Keller haben.  
Total der nutzbaren Wohnfläche: Utohof 5395 m<sup>2</sup>, Erismannhof 10 020 m<sup>2</sup>. Als nutzbare Wohnfläche sind gemessen: Küchen und alle Zimmer.

## Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft.

(Fortsetzung von Seite 24.)

### Ausbau des Rheins.

#### Rheinschiffahrt unterhalb Basel.

**Allgemeines.** Die Wasserführung des Rheins war im vergangenen Jahr noch ungünstiger als im Vorjahr. Der für die Schiffahrt im unregulierten Rheinstrom erforderliche Wasserstand von 1,30 m am Pegel Basel (1314 m<sup>3</sup>/sec) wurde nur an 32 Tagen (1928: 43 Tage; 1927: 190 Tage) erreicht oder überschritten. Im Monat Juni, als die Wasserstände erlaubt hätten, die Grossschiffahrt wieder aufzunehmen, war der Verkehr für Rheinschleppzüge durch die Bauarbeiten für das Kembserwehr gesperrt, da nur eine Oeffnung von knapp 30 m freiblieb; der Jahres-Rheinverkehr zu Berg sank daher auf nur 429 Tonnen.

Gesamtumschlag in den Basler Häfen im Vergleich mit früheren Jahren:

1924	286 987 t	1926	274 598 t	1928	472 077 t
1925	88 971 t	1927	739 840 t	1929	618 590 t

**Rheinregulierung Kembs-Strassburg.** Die Verhandlungen mit Deutschland führten zum Abschluss des Vertrages vom 28. März 1929 über die Regulierung des Rheins, der durch die eidgenössischen Räte einstimmig genehmigt wurde<sup>1)</sup>. Die Verhandlungen mit Frankreich werden im Jahr 1930 zum Abschluss gelangen. Für die Durchführung der Rheinregulierung wird ein Finanzausschuss, sowie eine Baukommission zu bestellen sein.

**Kraftwerk Kembs.** Nachdem im Jahre 1928 die grosszügig angelegten Installationen beinahe beendet worden waren, wurden die Bauarbeiten des Kraftwerk Kembs intensiv gefördert. Einer Ausführung des Wehres im Rhein, bei der für die Schiffahrt nur eine Oeffnung von 30 m Breite offen geblieben wäre, konnte die Schweiz nicht zustimmen, da eine solche Oeffnung für Rheinschleppzüge ungenügend ist. Es wurden sofort Schritte im Interesse der Schiffahrt unternommen, die dazu führten, dass zunächst zwei provisorische, durch die Strömung schon gefährdete Pfeiler niedergelegt wurden, wodurch eine freie Oeffnung von rund 60 m entstand. Der Wasserstand des Rheins war aber inzwischen derart zurückgegangen, dass die Rheinschiffahrt auf dem unregulierten Rhein nicht mehr aufgenommen werden konnte. — Anlässlich der Sitzung der Aufsichtskommission vom 28. Oktober 1929 wurde den schweizerischen Delegierten ein neues, auf Grund des schweizerischen Gegenvorschlags umgearbeitetes Bauprogramm vorgelegt. Nach diesem Programm wird mit Ausnahme von zwei Monaten (vom 15. März bis 15. Mai 1932), während denen die Oeffnung nur 30 m breit sein soll, ständig eine Durchfahrtsbreite von rund 60 m vorhanden sein, bis die Schiffahrt den Werkkanal benutzen kann. Die Vernehmlassung der Interessenten lag zu Ende des Berichtjahres vor. — Die Pläne für das Stauwehr in seiner fertigen Gestalt wurden mit Bezug auf Stabilität und Durchflussvermögen genehmigt. Die generellen Ausführungspläne der Gesamtanlage wurden den schweizerischen Delegierten am 29. Oktober 1929 übergeben. Der Befund konnte bis Ende des Jahres noch nicht abgegeben werden.

### Ausbau der Strecke Basel-Bodensee.

**Bestehende Kraftwerke.** Für einige bauliche Massnahmen bei den Kraftwerken Augst-Wyhlen, Laufenburg und Eglisau wurde die Zustimmung erteilt oder sie steht bevor.

**Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt.** Die Bauvorlagen wurden nach den Grundsätzen der badisch-schweizerischen Vereinbarung über die Genehmigung der Pläne, die Beaufsichtigung des Baues und des Betriebes des Kraftwerk Ryburg-Schwörstadt, vom 1. März 1928, behandelt und genehmigt. Die Bauarbeiten sind in erfreulicher Weise fortgeschritten.

**Kraftwerke Dogern und Rekingen.** Die Konzession für das Kraftwerk Dogern trat mit dem 16. September 1929 in rechtliche Wirksamkeit; die Aushändigung erfolgte am 29. November 1929. Schweizerischer Kraftanteil 54%. Die Konzession für das Kraftwerk Rekingen wurde am 10. Oktober 1929 ausgehändigt. Schweizerischer Kraftanteil 50%.

Es hat sich gezeigt, dass die gleichzeitige Behandlung der Konzessionsgesuche für die Kraftwerke Schwörstadt, Dogern und Rekingen in einer Gruppe, speziell auch in der badisch-schweizerischen Kommission für den Ausbau der Strecke Basel-Bodensee, sehr rationell war und bedeutende Vereinfachungen brachte.

**Projektierte Kraftwerke.** Zurzeit liegen Konzessionsgesuche vor für den Ausbau der Stufen Schaffhausen, Rheinau, Koblenz-Kadelburg, Säckingen und Birsfelden. Diese Gruppe soll soweit möglich ebenfalls einheitlich behandelt werden. Zunächst gilt es, die technische Durchbildung der Projekte und die technischen Fragen überhaupt abzuklären, wobei die Behandlung in der badisch-schweizerischen Unterkommission möglichst gefördert werden soll. Gleichzeitig kann der Konzessionsentwurf aufgestellt werden, sodass die abschliessende Behandlung in der badisch-schweizerischen Kommission verhältnismässig rasch erfolgen dürfte. Dadurch soll ermöglicht werden, dass, wenn die wirtschaftliche Lage den Bau von Kraftwerken erlaubt, dieser nicht durch noch schwedende Verhandlungen verzögert werden muss. — **Birsfelden** (Konzessionsbewerber: Kanton Baselland). Die Richtlinien für das definitiv auszuarbeitende Projekt wurden bereits früher zwischen dem Amt und dem Kanton Baselland festgelegt. Die Zustellung des endgültigen generellen Projektes wurde den Verleihungsbehörden seitens des Konzessionsbewerbers in Aussicht gestellt. Schweizer Kraftanteil 58%. — **Säckingen** (Konzessionsbewerber: Gemeindeverband Oberrhein und Stadt Säckingen). Das von den Konzessionsbewerbern eingereichte Projekt, zu dem noch Ergänzungen geliefert wurden, bedarf nach mehrfacher Richtung hin noch der Abklärung. Den Konzessionsbewerbern gingen entsprechende Mitteilungen zu Schweizerischer Kraftanteil 50%. — **Koblenz-Kadelburg** (Konzessionsbewerber: Buss A.-G. in Basel und Lonza G.m.b.H. in Waldshut). Durch die Umarbeitung des Projektes wurden die Verhältnisse weiter abgeklärt; seine definitive Gestaltung steht indessen noch nicht fest. Schweizerischer Kraftanteil 50%. — **Rheinau** (Konzessionsbewerber: Stadt Winterthur, Aluminiumindustrie A.-G. in Neuhausen und Elektrizitäts A.-G., vormals Schuckert & Cie., Nürnberg). Mit dem unterm 7. Juni 1929 eingereichten Gesuch ist, wenn vom Rheinfall abgesehen wird, für die letzte noch verfügbare.

<sup>1)</sup> Vergl. Band 94, Seite 111 u. 128 (7./14. September 1929).

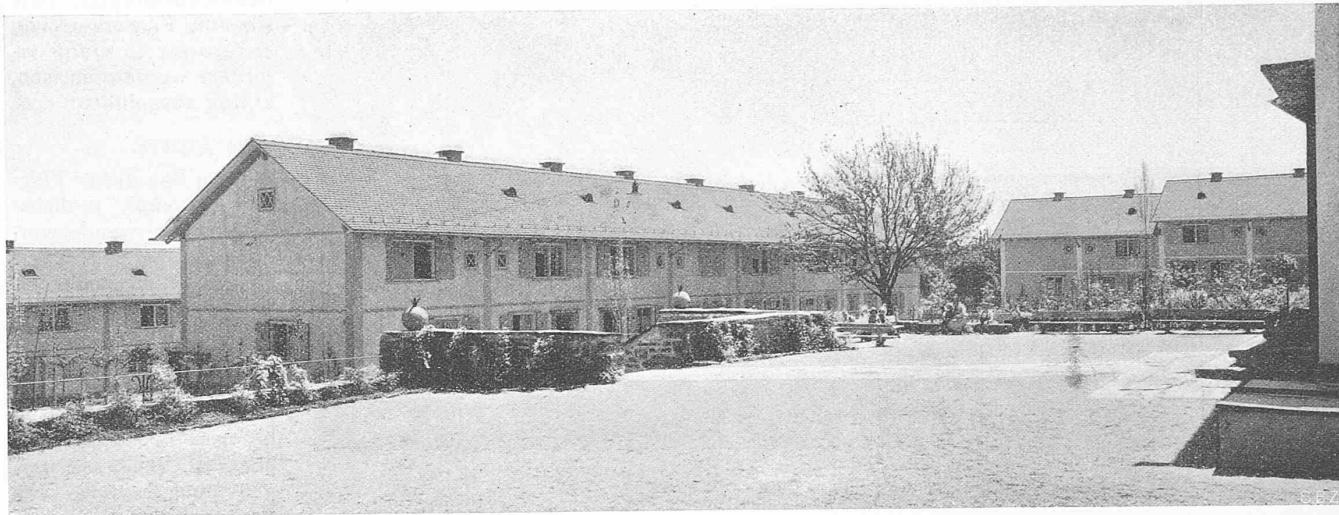


Abb. 8. Wohnkolonie Utohof, Zürich. Blick vom Kindergarten-Vorplatz gegen Südosten.

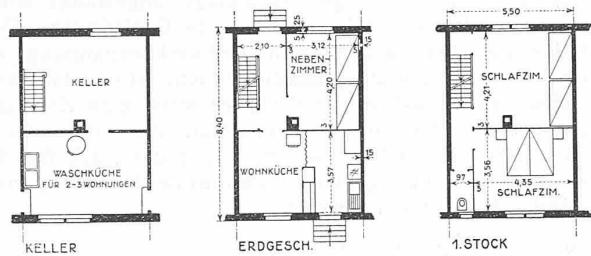


Abb. 7. Grundrisse der Reihen-Einfamilienhäuser, 1 : 300.

schlösser der Kabel usw. weitgehend rationalisieren. Berücksichtigen wir noch, dass schliesslich die Nietung auf das sorgfältigste durchgeführt wird, so erhalten wir als Endresultat ein Flugzeug, das in allen seinen Teilen die gewünschte gleiche Sicherheit besitzt.

Jedes einzelne Stück der Baustoffe wird eingehend einer genauen Prüfung unterzogen, bevor es zur Weiterverarbeitung freigegeben wird. Ebenso werden alle in Serienfabrikation hergestellten Teile einer sorgfältigen Ueberprüfung ihrer Abmessungen und inbezug auf die Art der Ausführung unterzogen. Solche Kontrollen werden natürlich auch ganz besonders genau in Bezug auf die Duralnietung ausgeführt, damit die Gewähr für eine ausreichende und richtige Kräfteübertragung gegeben ist.

#### 7. STATISCHE UND DYNAMISCHE VERSUCHE.

Von besonderer Bedeutung sind beim Bau von Flugzeugen statische und dynamische Versuche, die an den einzelnen Konstruktionsteilen durchgeführt werden, um sich von der Tragfähigkeit und Eignung zur Aufnahme der im Flug auftretenden, maximalen statischen und dynamischen Beanspruchungen zu überzeugen. Beispielsweise bietet die Ueberprüfung der Knicksicherheit von auf Knicken beanspruchten Streben, der Zerreissfestigkeit von Beschlägen oder der Aufnahmefähigkeit der Landungstöße durch die Fahrwerkstreben eine äusserst wichtige Unterstützung der statischen Berechnungen, da einerseits infolge der Kompliziertheit der auftretenden Belastungen, anderseits infolge der häufigen Unsicherheit über die Annahme richtiger Materialgrössen nur dadurch endgültige Aufschlüsse über die Tragfähigkeit dieser Bauteile erhalten werden können. Es ist naturgemäß notwendig, jeweils durch



Abb. 6. Wohnkolonie Utohof, Zürich. — Lageplan 1 : 2000.

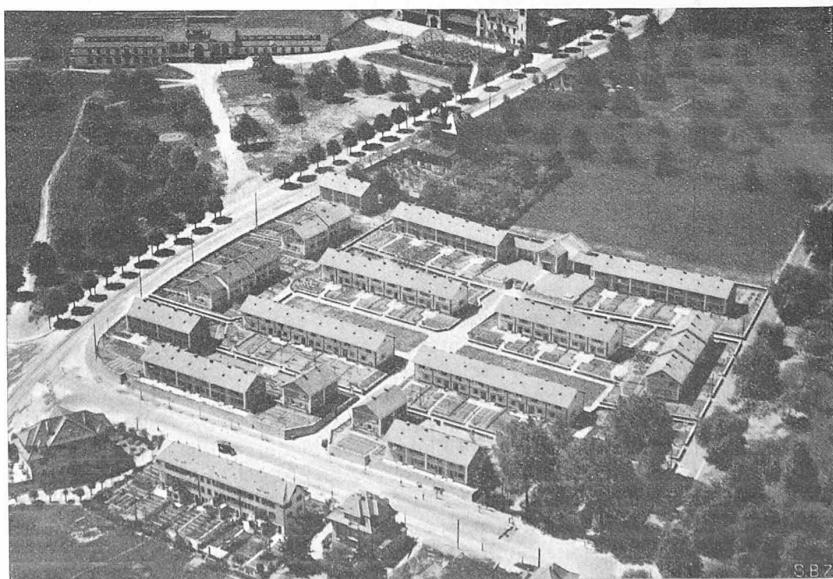


Abb. 5. Fliegerbild vom Utohof, aus Nordnordost. Aufnahme der „Ad Astra“ Zürich. Im Hintergrund Schiesstand und Schützenhaus Albisgütl.



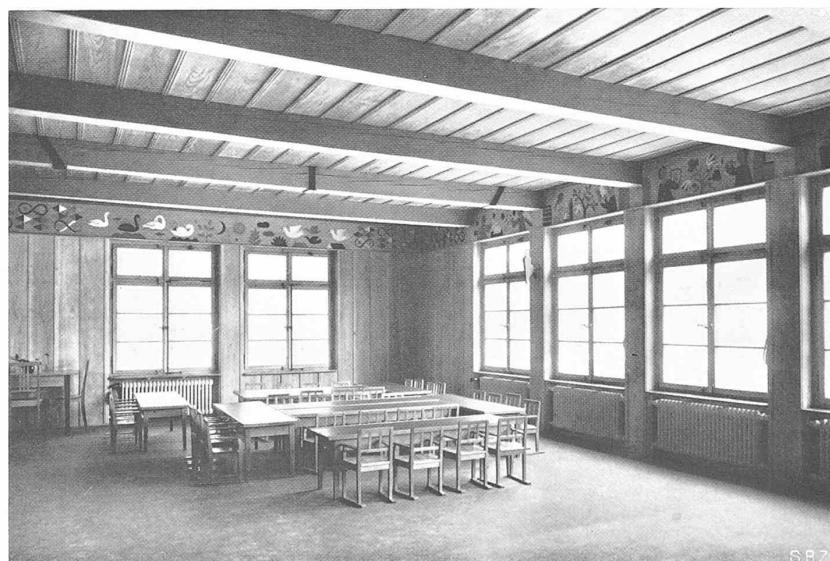
DURCHBLICK AUS SÜDEN, UNten AUS NORDEN



WOHNKOLONIE UTOHOF DER STADT ZÜRICH  
ARCHITEKTEN KÜNDIG & OETIKER, ZÜRICH



KINDERGARTENHAUS MIT VORPLATZ UND BRUNNEN



WOHNKOLONIE UTOHOF DER STADT ZÜRICH  
 ARCHITEKTEN KÜNDIG & OETIKER, ZÜRICH  
 KINDERGARTENRAUM MIT MALERIEN  
 VON LUISE STRASSER UND BERTA TAPPOLET IN ZÜRICH