

**Zeitschrift:** Wohnen  
**Band:** 35 (1960)  
**Heft:** 6

**Artikel:** Die Wohnkolonie Letten VIII : Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-103205>

### **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:** 24.11.2024

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

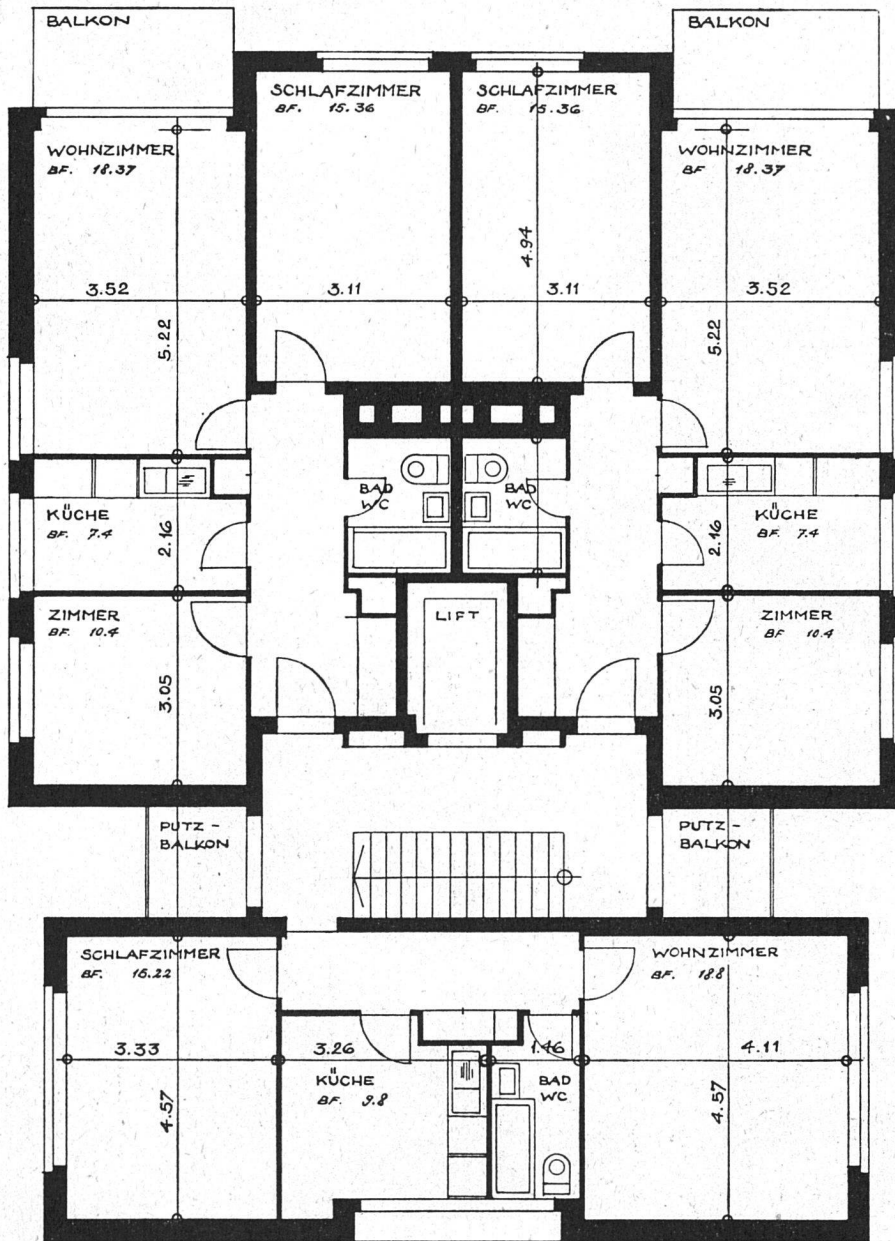
## Die Wohnkolonie Letten VIII

Mit der Feier des fünfzigjährigen Bestehens verbindet die «Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals Zürich» den Abschluß einer Wohnkolonie an der Imfeldstraße in Zürich-Wipkingen. Die Genossenschaft wurde im Jahre 1910 unter dem Namen «Eisenbahnerbaugenossenschaft Zürich» gegründet. Ihre Aufgabe sah sie darin, für die Eisenbahner, die ihres unregelmäßigen Dienstes we-

gen in der Nähe des Bahnhofs wohnen müssen, Wohnungen zu erstellen. Die ersten 80 Wohnungen wurden im Industriequartier an der Röntgen-/Fabrikstraße gebaut und am 1. April 1914 bezogen. Ihre Bautätigkeit setzte sie trotz Ausbruch des Weltkrieges fort, und am 1. April 1917 konnten weitere 28 Wohnungen an der Stüsslistraße in Zürich 6 bezogen werden. Ein Jahr später legte sich die Genossenschaft den Namen «Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals Zürich» zu, weil sie ihre Mitgliedschaft auch auf andere öffentliche Bedienstete ausdehnen wollte. In den Jahren 1919 bis 1948 wurden Wohnkolonien im Industriequartier, im Seebahnquartier und im Quartier Letten- und Wasserwerkstraße erstellt. Dadurch stieg die Zahl ihrer Wohnungen auf 914. Sie verteilten sich auf 132 Häuser, die auch acht Ladengeschäfte und vier Kindergärten einschlossen. Ihre Mitgliederzahl stieg auf rund 1700 an, und auf ihrer Verwaltung liegen rund 450 Wohnungsbegehren. Schon in den Jahren 1953 und 1954 waren Be-



## Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals Zürich



Block A - 1 : 100

strebungen im Gange, um von den SBB das Bauland bei der Bahnstation Wipkingen für diese neue Wohnkolonie Letten VIII noch erwerben zu können, was dank einem besonderen Entgegenkommen der SBB im August 1954 gelungen ist. Die Genossenschaft war sich bewußt, daß dies so ziemlich die *letzte Gelegenheit* sein werde, auf Stadtboden, namentlich in erträglicher Nähe des Hauptbahnhofes, preiswerte Wohnungen bauen zu können. Nach Prüfung von Vorprojekten, die städtebaulich nicht befriedigten, wurde ein Wettbewerb für diese Überbauung veranstaltet. Von den eingereichten Projekten erhielt dasjenige der Architekturfirma Aeschlimann & Baumgartner den Vorzug. Der damalige Stadtbaumeister Herr Steiner hatte dessen Ausführung besonders empfohlen. Doch auch hier war mit des Geschickes Mächten kein ewiger Bund zu flechten, und es gab einen unerwarteten Stillstand mit all seinen schweren Folgen und Nachteilen. So verzeichnet der Werdegang dieser Kolonie hinsichtlich seiner Vorbereitung eine wahre *Leidensgeschichte*, die hätte verhütet oder wenigstens abgekürzt werden können, wenn ein «lieber Nachbar» nicht so uneinsichtig und hartnäckig gewesen wäre. Zuerst mußte befürchtet werden, der Generalverkehrsplan könnte unser Bauvorhaben überhaupt vereiteln. Als diese Gefahr verhältnismäßig rasch überwunden war, kam eine private Bauinsprache. Obschon diese von allen drei Rekursinstanzen (Gesamtstadtrat, Bezirksrat und Regierungsrat) abgewiesen wurde, trat doch eine Verzögerung von über zwei Jahren ein. Anstatt im Sommer 1955 oder Anfang 1956 konnte der erste Spatenstich erst am

20. Oktober 1958 getan werden. Der Bauverlauf hat im allgemeinen befriedigt, einzelne Baubranchen waren zwar nicht in der Lage, die vereinbarten Termine einzuhalten, wodurch der Bezug der 31 Hochhauswohnungen um zwei Monate, das heißt vom 1. Januar auf den 1. März 1960 hinausgeschoben werden mußte. Jetzt, da diese neue Wohnkolonie in ihrem Hauptteil fertig dasteht, darf sie als ein schönes und auch *städtebaulich und architektonisch* wohl gelungenes Werk bezeichnet werden. Sie bildet die letzte Etappe und den Abschluß der großen Überbauungen der BEP im Gebiete zwischen Rousseaustraße, Wasserwerkstraße, Schulhaus Letten und SBB-Bahnlinie. Sie ist somit Bestandteil eines seit Jahrzehnten planmäßig entwickelten Wohnquartieres. Das Baugelände dieser letzten Etappe befindet sich an städtebaulich wichtiger Stelle der Bahneinfahrt Winterthur-Zürich und stellt die kurze Strecke dar, wo man sich nach der Fahrt durch den Tunnel durch den Einschnitt in ebenerdigen Kontakt mit dem Siedlungsgebiet der Stadt befindet, bevor man auf die unverbaute Höhenstrecke des Viadukts gelangt. Bei der baulichen Gestaltung dieses Gebietes war deshalb eine großzügige Lösung der Bauaufgabe erforderlich. In städtebaulicher Beziehung mußte darauf Bedacht genommen werden, daß gegen die Bahn ein guter Abschluß entstand, der dem Reisenden beim Austritt aus dem Tunnel ein einladendes Bild bietet. Andererseits mußte der Kontakt mit der bestehenden Überbauung gesucht, diese aufgelockert und ihr ein Akzent gegeben werden. Ferner mußten die Wohnungen so gut als möglich vor dem Bahnlärm geschützt werden. Die Architekten haben ihre Aufgabe vorzüglich gelöst. Ein hoher baulicher Akzent in Form eines elfgeschossigen Punkthauses markiert die talseitige Kante der Geländeterrasse Letten und – vom Bahntrasse aus gesehen – die Stelle, wo die Bahn das natürliche Niveau der Geländeterrasse verläßt und auf dem Viadukt die unverbaute Höhenstrecke erreicht. Die Dominante an dieser sorgfältig gewählten Stelle gibt,

von den verschiedenen Standpunkten aus gesehen, die wünschenswerte Differenzierung der etwas einförmigen übrigen Bebauung. Für die Imfeldstraße, welche die Achse der ausgedehnten Kolonien der Baugenossenschaft des eidgenössischen Personals bildet, ist der vertikale Bauakzent ein willkommener Abschluß. Auch von der Nordbrücke, von der Wasserwerkstraße und von weiter entfernten Standpunkten, wie Waid und Üetliberg, ergeben sich eindrucksvolle Aspekte.

Einige Schwierigkeiten bot das sechs Meter hohe Bahnbord. Ferner mußten wegen des unsicheren Baugrundes, der aus Auffüllmaterial besteht, die drei Häuser auf Pfähle gestellt werden. 129 Pfähle tragen ein Gewicht von 9100 Tonnen. Dies bedeutet eine erhebliche Verteuerung und verschlang auch mehr Zeit als eine normale Fundamentierung.

Das Baugelände bot aber auch einige Vorteile. Es war nicht einer Bauzone zugeteilt, weil es als Bahngelände ausgeschieden war. Es gestattete darum eine größere Ausnutzung als die Zone 3. Die SBB erteilten in großzügiger Weise ein Näherbaurecht, so daß direkt auf die Grenze des Nachbarlandes gebaut werden konnte.

Der von der Genossenschaft erstmals gewählte Punkthaustyp fügt sich mit den benachbarten Fünfstöckern vorteilhaft in das Gesamtbild der Umgebung ein. Das

Hochhaus bildet die südliche Dominante dieser Wohnkolonie, während das nun im Bau befindliche Laubenganghaus mit seinen fünf Geschossen einen gediegenen Abschluß auf die Bergseite, das heißt gegen die Nordbrücke, darstellen wird.

Die Bewohner dieser Kolonie befinden sich in bevorzugter Bahnhof- und Stadtnähe, was den Eisenbahnern mit ihrem unregelmäßigen Dienst, den sie oft in früher Morgenstunde antreten müssen und von dem sie oft spät in der Nacht heimkehren, sehr zustatten kommt. Sie genießen auch, je höher sie wohnen, eine zunehmend prächtige Rundschau auf das gesamte Stadtgebiet, die es umgebenden Bergketten, den Zürichsee und das Limmattal. Von der Dachterrasse aus bietet sich ein außerordentlich prächtiger Ausblick. Trotz allen Schwierigkeiten und verteuern Faktoren glaubt die Genossenschaft bezüglich der *Baukosten und Mietzinse* im vorgesehenen Rahmen bleiben zu können. Der Kostenvoranschlag lautet für das Hochhaus und die beiden Fünfstöcker auf 2 542 000 Franken. Das Hochhaus enthält 20 Drei- und 11 Zweizimmerwohnungen, die beiden Fünfstöcker weisen zusammen 20 Viereinhalbzimmerwohnungen auf. Diese Kolonie konnte nicht im sozialen Wohnungsbau, noch weniger mit Bundeshilfe erstellt werden, weil die meisten der betreffenden Mieter die dafür immer noch geltenden niederen Einkommensgrenzen überschreiten würden. Dagegen konnten im allgemeinen Wohnungsbau Beiträge von Stadt und Kanton Zürich von je 213 400 Franken erhältlich gemacht werden. Eine noch größere Hilfe leisteten die Schweizerischen Bundesbahnen als Arbeitgeber der hier wohnenden Mieter. Einmal in Form eines sehr günstigen Baulandpreises und zweitens durch die Gewährung verbilligter Hypotheken. Die SBB bekunden damit ihr Interesse am Personalwohnungsproblem überhaupt und speziell dafür, daß ein Teil ihrer Bediensteten des unregelmäßigen Dienstes wegen möglichst nahe beim Bahnhof wohnen kann. Die BEP selbst übernimmt etwa 8 Prozent der Baukosten, das heißt rund 200 000 Franken. Aus dieser Finanzierung ergeben sich folgende, nach Stockwerklage gegen oben erhöhte reine Jahresmietzinse:

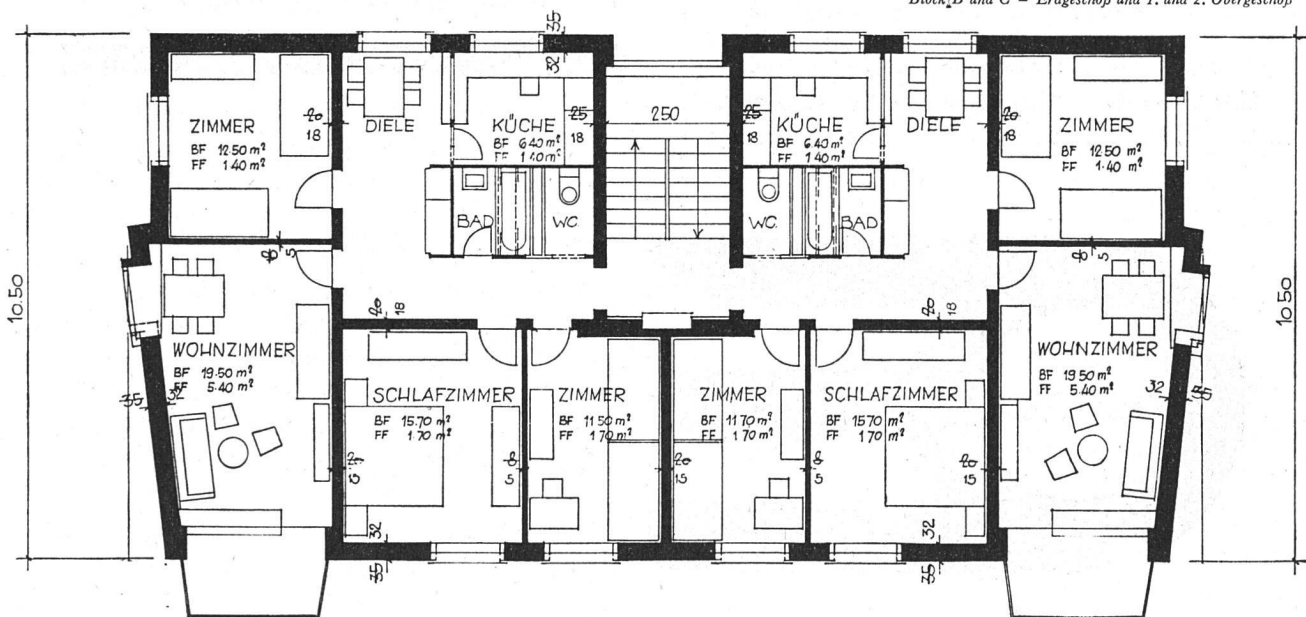
*Hochhaus:* 11 Wohnungen zu zwei Zimmern: Parterre bis 10. Stock 146 bis 169 Franken, 20 Wohnungen zu drei Zimmern: Parterre bis 9. Stock 175 bis 200 Franken, mit elektrischer Küche und elektrischem Waschautomaten.

*Fünfstöcker:* 20 Wohnungen zu viereinhalb Zimmern: Parterre bis 4. Stock 205 bis 226 Franken, mit Gasküche und Gaswaschautomaten.

Großer Wert wurde auf die Gartengestaltung und die Anlage von Kinderspielplätzen gelegt. Hiefür stehen etwa 2000 m<sup>2</sup> Pachtland, das den SBB gehört, zur Verfügung. Es liegt zwischen dem Bahnareal und den Liegenschaften der Genossenschaft. Da es sich dem Schienenstrang entlang hinzieht, wird es gegen die Geleise durch einen zwei Meter hohen Drahtgeflechthag schützend abgegrenzt.

Der noch im Bau befindliche letzte Block dieser Kolonie wird ein fünfgeschossiges *Laubenganghaus* sein. Es dürfte voraussichtlich auf den 1. Januar 1961 bezugsbereit werden und wird 20 Zweizimmerwohnungen, wovon die Hälfte mit einem Balkon versehen ist, aufweisen. Mit diesen Kleinwohnungen soll dem Übelstand der Unterbesetzung von Vier- und Dreizimmerwohnungen in den übrigen Kolonien der Genossenschaft be-

Block B und C - Erdgeschoß und 1. und 2. Obergeschoß





gegnert werden, um für Familien mit Kindern Wohnungen freizubekommen. Der sehr knapp berechnete Kostenvoranschlag lautet auf 660 000 Franken. Wenn das Bauland von der Stadt ein bis zwei Jahre früher erhältlich gewesen wäre, hätten durch die Baukoordination und Vereinfachungen einige tausend Franken eingespart werden können.

Obschon als Mieter ältere Ehepaare und Einzelpersonen vorgesehen sind, handelt es sich wegen der Mieterstruktur nicht um subventionierte Alterswohnungen, weder Bund noch Kanton unterstützen diesen Bau. Einzig die Stadt Zürich leistet einen auf zwanzig Jahre begrenzten jährlichen Mietzuschuß von 0,5 Prozent der Kostensumme. Hiezu kommt die Zinsfußreduktion der SBB auf die von ihnen gewährten Hypotheken, weil sie an der Freimachung von Wohnungen für Eisenbahnerfamilien interessiert sind. Das Eigenkapital der BEP beträgt 40 000 Franken, das heißt etwa 6,1 Prozent,

zudem übernimmt sie auf zwanzig Jahre das mutmaßliche Defizit von etwa 3700 Franken. Auf diese Weise werden sich die reinen jährlichen Mietzinse auf 1680 Franken mit Balkon und 1500 Franken ohne Balkon belaufen.

Die Genossenschaft bot zahlreichen Gästen Gelegenheit, ihr Werk zu besichtigen. Dabei konnte ihr Präsident, Herr H. Kunz, den Regierungspräsidenten Dr. P. Meierhans, die Stadträte A. Maurer und R. Welter sowie Vertreter der SBB, des Verbandes für Wohnungswesen und seiner Genossenschaften, der Genossenschaftlichen Zentralbank und der Presse begrüßen.

Die zweckmäßige räumliche Gestaltung der Wohnungen und ihre gediegene Ausstattung fand allgemeine Anerkennung. Besonderes Interesse wurde auch der zentralen Heizeinrichtung, deren Schaltanlage das Werk eines Funktionärs der Genossenschaft ist, entgegengebracht.

Baugenossenschaft des Eidg. Personals Zürich  
Überbauung Letten VIII beim Bahnhof Wipkingen

Pfählungen  
Eisenbetonarbeiten  
Maurerarbeiten

**ED. ZÜBLIN** + CIE AG ZÜRICH

**ROBERT BLUM**

EDELPUTZ- UND GIPSERGESCHÄFT

Übernahme von Neu- und Umbauten  
Neuheit: Abwaschbarer Spezial-Wandputz

ZÜRICH-HÖNGG, Riedhofstraße 287 Tel. 56 65 44

Leichtmetallfenster / Schaufensteranlagen  
Briefkasten / Gitterroste / Luftschutztüren

**SESSA** **J. SESSLER & CO ZÜRICH**  
**NORM.**

Aegertenstraße 16 Zürich 3 Telephon (051) 35 55 95



**Montage- und Servicestellen:**

Aarau, Aigle, Baden, Basel, Bellinzona, Bern, Biel, Burgdorf, La Chaux-de-Fonds, Chur, Delémont, Fribourg, Genève, Glarus, Interlaken, Klosters, Langenthal, Lausanne, Locarno, Lugano, Luzern, Neuchâtel, Olten, Rapperswil, Schaffhausen, Schwyz, Saanen-Gstaad, Solothurn, Sursee, Stans, St. Gallen, St. Moritz, Thun, Tramelan, Visp, Winterthur, Wohlen, Zug, Zürich