

**Zeitschrift:** Bauen, Wohnen, Leben  
**Herausgeber:** Bauen, Wohnen, Leben  
**Band:** - (1955)  
**Heft:** 22

**Artikel:** Die neuen LVZ-Bauten in Zürich 5  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-651284>

### **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:** 28.04.2026

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



## Die neuen LVZ-Bauten in Zürich 5

Der LVZ hat nicht nur seine eigene Geschichte in der Konsumentenbewegung der Stadt Zürich. Der LVZ hat auch seine eigene Bau-Geschichte. In einer zukünftigen Monographie der LVZ-Bauten wird das erste Kapitel dem ersten Verkaufsort des LVZ im alten «Kaufhaus» an der Limmat gehören.

Es ist sehr schade, daß, in der «Maschinen-Ära» des emporstrebenden Zürich, das alte «Kaufhaus», aus falsch verstandener Tabularasamacherei mir nichts dir nichts abgebrochen worden ist. Heute wäre ganz Zürich über dieses Baudenkmal froh. Es wäre noch immer, was es seinerzeit gewesen ist, eine kräftige bauliche Dominante im Limmatraum. Es würde die Uferbauten, die gerade durch die gegenseitigen Konfrontierungen lebendig wirken, verschönern. Heute noch! Ja, besonders heute, in einer Zeit in der die Stilunterschiede, die Zäsuren der Bauepochen, sehr geschätzt und gewürdigt werden, würde dieses «Kaufhaus» von den Einheimischen und Fremden sehr beachtet werden.

Das alte «Kaufhaus» würde durch seine wohlgeordneten, dem Auge gefälligen Proportionen und Ausformungen besser wirken als das scheinotische «Stadthaus» (der Sitz des Stadtpräsidenten und des Finanzvorstandes). Wenn das prächtige «Kaufhaus» von Anno dazumal nicht aus falscher Platzmacherei dem Erdboden gleichgemacht worden wäre, wäre es wohl nie zur Motten «Freie Limmat» gekommen. Dann hätte man die Uferbebauung des Limmatraumes an der Bahnhofbrücke mit einem schönen Bau ausklingen lassen. Brückenkopfbauten haben in den See- und Flußstädten immer ihre richtigen städtebaulichen Funktionen ausgeübt.

Aber geschien ist geschieden. Und so können wir hier nur daran erinnern, daß das erste LVZ-Verkaufsort in einem würdigen Gebäude untergebracht und der LVZ-Start mitten in der Altstadt Zürichs von allem Anfang an sinnvoll und erfolgversprechend war.

Das erste Kapitel einer zukünftigen Bau-Monographie des LVZ gehört also dem alten «Kaufhaus» an der Limmat. Das zweite wahrscheinlich dem Haus Militärstraße 8. Dieses ganz und gar gewöhnliche Außererhler Wohnhaus wurde 1890 vom LVZ käuflich erworben und für die Einrichtung von Büros und Magazinen entsprechend instaliert. Noch heute dient das Haus Militärstraße 8, das verkehrspolitisch besonders für die Zukunft, ausgezeichnet

zentral liegt, als «Kopfhäuser». Denn hier ersiedigen die Verwaltungskommission und die Geschäftsleitung.

Das dritte Kapitel würde, wenn chronologisch fortgeschrieben würde, dem «Bücherregal» gewidmet. Das «Brotherstellungshaus» wurde nach der Jahrhundertwende, 1906, auch in günstiger Verkehrslage, an der Hohlstraße, im Hard, erstellt. Sieben Jahre später folgte der bauliche «Gewaltstreich», die Erstellung des genossenschaftlichen Kaufhauses «St. Annahof». Das geschah kurz vor dem Ersten Weltkrieg 1913.

Dieses Kapitel, das vierte, wird dann zum einen breiten Raum einnehmen; es bildet ein Stück interessanter Zeitgeschichte. Das zeigt sich in der baulichen Größe und in der pompösen architektonischen Form des Kaufhauses des LVZ, des stadtbekanntesten «St. Annahofes». Es war damals ein Wagnis für eine, verhältnismäßig noch junge Konsumgenossenschaft, wahrhaft mitten in der Stadt, einen solchen Bau zu projektieren und schließlich zu erstellen. Die damalige Wahl des Standortortes bewährt sich heute mehr als je. Der St. Annahof steht mitten in der Hauptcity der Stadt Zürich und der Dreibuchstabenstern LVZ präsentiert sich gerade hier tagsüber und abends sehr einprägsam. Bezüglich der großartigen Citylage darf sich der LVZ von schreiben; für sein Hauptverkaufsgeschäft gibt es keine Standortfrage. Das St. Annahofgebäude (auch der Name «St. Annahof» ist gut und psychologisch wertvoll) kann noch und noch für die Zwecke der zweitgrößten schweizerischen Konsumvereinsorganisation ausgebaut werden.

Das fünfte Kapitel der LVZ-Baugeschichte darf dem Bau des ersten Lagerhauses gewidmet werden. Jahrzahl: 1932. Auch hier wurde wiederum der Standort sehr zweckmäßig und verkehrsmäßig günstig gewählt: Turbinenstraße. Die «Turbinen» des LVZ lief auf hohen Touren, und so kam es zur Erstellung des zweiten Lagerhauses an der Turbinenstraße; ihm gehört das sechste Kapitel. «Alle guten Dinge sind drei!» sagten sich die Verwaltungskommission und die Geschäftsleitung. Und so wurde auch das dritte Lagerhaus an der Turbinenstraße gebaut. Und damit wird das siebente Kapitel der LVZ-Baumonographie ausgefüllt. Erstes Lagerhaus 1932, zweites 1941 und drittes 1955. Wahrhaft eine stolze Lagerhausreihe!

Das dritte Lagerhaus wurde in Verbindung mit einem Bürotrakt und einem Werkstattgebäude konzipiert und ausgeführt. Die offizielle Weihe dieser vortrefflichen, architektonisch und technisch glücklich gelösten LVZ-Bauten-Kombination in Zürich 5, im Industriequartier, in der Nachbarschaft der Maag-Zahnräderfabrik und Escher Wyß, wurde am 22. Oktober vollzogen.

Der Weiheakt war in jeder Beziehung originell und genossenschaftlich hieb- und stichfest. Da haben alle guten Geister mitgewirkt. Der Genossenschaftsrat, die Verwaltungskommission, die Geschäftsleitung, ein Teil des Personals und — last not least — die Zürcher Presse konnten die Prachtleistung des Architektur-Ensembles von Werner Stücheli an einem sonnigen Herbsttag in Augenschein nehmen und sich der Freude am gelungenen Genossenschaftswerk ungetrübt hingeben.

Drei Genossenschaftshäupter, die LVZ-Untenwetter Friedrich Heeb, Professor F. Fruchiger und Genossenschaftspräsident Eligius Staub, dokumentierten und feierten die Fertigstellung durch festliche Reden.

Die Mitarbeitergilde des Architekturbüros Stücheli und des Ingenieurstabes von Hans Eichenberger produzierte in einer bilderreichen, mit erheitenden Arabesken und viel Berufshumor gewürzten Revue einige aufschlußreiche Rückblenden. So nährt der Imbiß an Vitaminen war, so nährt war die dargebotene geistige Kost.

Bei der Führung der Presse und der Genossenschaftsbehörden erfreute die konzentrierte zeichnerische und statische Ausstellung (in einem noch unverstellten Geschoß) noch besonders. Durch den Kreuz-und-quer-Gang durch die drei Bauteile und die Erläuterungen anhand der Pläne und Illustrationen wurde die Funktion der neuen LVZ-Bauten in Zürich 5 sehr klar. Für die hochqualifizierten Leistungen der Architekten und Ingenieure, aber auch der Unternehmungen und Handwerker (die auf den Folgenden 5 Inseratseiten ihre Visitenkarte zur gefälligen Beachtung abgeben) zeugt die ganze Ausführung. Sie war nämlich kein Schleck. Begrüßlich. Denn heutzutage werden in jeder Beziehung: an die Architektur, an die Ingenieurarbeit, an die Installation, also an die Äußere und Innere, das Unten und das Oben, sehr hohe Anforderungen gestellt. Die neuen Bauten an der Licht- und der Turbinenstraße sind ja für die Zukunft geschaffen und müssen daher noch auf Jahre hinaus den Anforderungen gerecht werden.

Die architektonische Gesamtform: die Uebereinstimmung von Vertikalen und Horizontalen, die Harmonie der Bauteile und Farben, von Beton und Glas, von Tür und Tor, von Fenster und Band, von Weg, Straße und Dach, von Umgebung und Verkehrsraum, darf, auch bei sehr kritischer Abwägung und Vergleichen mit Konkurrenzbauten, als zeitgenössisch schön und ausgewogen bewertet werden. Friedrich Heeb sprach mit Recht von einer großartigen Bauleistung. Auch das Farbliche, das ja immer schwierig ist und nie für alle Augen befriedigend gelöst werden kann, wirkt gut und schön. Das wird sich auch in der Zukunft zeigen. Denn bei der Gestaltung wurde das Fabrikmäßige vermieden, man achtete auf das Menschliche. Wegen der gediegenen Formlösung war bei der Schlüsselübergabe, die durch das Intermezzo mit einem Helikopter originell abgewickelt wurde, von allem Anfang an viel Zustimmung zu hören. Wer die Neubauten mit den eigenen Augen noch nicht gesehen hat, der wird durch unsere Illustrationen von Äußeren und Innernen von der glücklichen Lösung überzeugt. Und über das rein Technische geben die nachfolgenden Angaben getreue Auskunft.

H. Ott

### Technisches über die Neubauten des LVZ auf dem Areal Turbinen-Lichtstraße

I. Baugelände in Industriezone I gelegen, mit SBB-Geleisanschluss. Günstige, periphere Zufahrtsmöglichkeiten aus allen Richtungen. Als Bauhindernis im Gelände unterirdischer Abwasserkanal, der die Gebiete links der Limmat entwässert. Verlegung desselben finanziell untragbar.

II. Neubau Lager, Garage und Verwaltungsgebäude. Als monolither Block erstellt, Bauvolumen etwa 60 000 m<sup>3</sup>, unterteilt in: Lagertrakt, sechsgeschossig und zwei Untergeschosse. Grundrißfläche etwa 50x32 m, Orientierung Nordost/Südwest. Bürotrakt, sechsgeschossig und zwei Untergeschosse, Grundrißfläche etwa 8x32 m, Südost-Orientierung. Unterirdische Autofahrt mit einer überdeckten Fläche von etwa 13x73 m und einem Bauvolumen von etwa 10 000 m<sup>3</sup>.

#### Lagertrakt Geschosseinrichtungen

Lagertrakt. 2. Untergeschoß: Obstkühlräume, Temperatur 2—4 Grad Celsius, Fassungsvermögen etwa 500 Tonnen = 50 Eisenbahnwagen oder «Jedem Schweizer ein Oepfel». Käsekeller, Temperatur 12—14 Grad, Luftfeuchtigkeit 90 Prozent, Fassungsvermögen etwa 55 Tonnen, entspricht einer täglichen Milchleistung von 77 000 Kühen. Konservierlager, ventiliert, im Kriegesfall als Luftschutzräume verwendbar. Kühlmacherräume, ventiliert, Maschinen und Apparate den neuesten Anforderungen entsprechend.

1. Untergeschoß: Als Garageinstellraum, mit unterirdischer Zufahrt, zusammen Platz für 80 Lastwagen. Gesamter Raum mit Zu- und Abluftventilation, Ein- und Ausfahrt mit zusätzlichen Luftschlieranlagen zur Abhaltung der kühlen Außenluft zu Ein- und Ausfahrtzeiten. Anlagen den Anforderungen der Suval entsprechend. (100 000 m<sup>3</sup> Luft können pro Stunde erneuert werden, entspricht dem Inhalt von 10 Millionen Kinderballonen.)

Erdgeschoß: Als Spedition- und Vorbereitungsraum der Obst- und Gemüseabteilung, beide Längsfronten mit verglasten Kipptoren komplett zum Öffnen, durchgehende überdeckten Laderampen, auf Straßenseite direkter SBB-Geleisanschluss. Ganzer Raum klimatisiert. Zudem 13 Stapelkühlapparate, einzeln bedienbar zur Taurfrischung der Speditionswaren (erste europäische Anlage). Eingebaute elektrische Präzisionswaagen, auch für Eisenbahnwagen.

1. Obergeschoß. Vorbereitungsräume für Fleisch, Butter und Käse sowie Eierdurchleuchte mit den entsprechenden Kühlräumen. Sämtliche Räume nach den hygienischen Anforderungen ausgebaut und mit modernsten technischen und maschinellen Einrichtungen versehen.

Apparaturraum für Kühlmotoren und Klimaanlage, alles übersichtlich angeordnet, den neuesten technischen Erfahrungen entsprechend.

Großer Stapelraum zur Bereitstellung der Versandgüter, klimatisiert und ventiliert.

Kantine mit anschließendem Ruheraum, durch Schiebewand unterteilt, bei Bedarf als zusammenhängender Raum benutzbar. Räume wohnlich ausgebaut und voll klimatisiert, Außenfront als durchgehendes Blumenfenster. Küche, durch Selbstbedienungsbuffet und Glasabschluß von Kantine getrennt, so daß auch als Demonstrationsküche verwendbar. Ausbau mit allen «Schikanen». Fassungsvermögen etwa 200 Personen.

2. Obergeschoß. Als Pflanzzuckerlager mit automatischer Temperaturregulation. Lagerung von 2300 Tonnen Zucker. Entspricht Fassungsvermögen von 230 Eisenbahnwagen oder dem Jahresbedarf der Stadt Zürich. Würde der Inhalt des Lagers in Würfelzucker gepreßt, so ergäbe die Aneinanderreihung derselben den Erdumfang und die Grenzen der Schweiz.

3. 4. und 5. Obergeschoß als Lager- und Fabrikationsräume vermietet und zum Teil schon belegt. Ideale Arbeitsräume. Geschosse beliebig unterteilbar.

Vertikale Verbindungen: an Stirnseiten je Treppe und Liftbatterie aus zwei Warenliften mit 1 Tonne beziehungsweise 2 Tonnen Tragkraft. Auf Nordwestseite Autolift. Größe etwa 9,5 x 3,2 x 3,1 m, Tragkraft 10 Tonnen, mit direkter Einfahrt von Lichtstraße und Ausfahrtsmöglichkeit in jedem Stockwerk. (Größter Autolift der Schweiz.)

#### Bürotrakt

2. Untergeschoß. Verteilraum Heizung- und Sanitärleitungen, Elektrische Hauptverteilung, Archive als Luftschutzzräume ausgebaut.

1. Untergeschoß. Separater Personaleingang, Garderobenräume getrennt für Männer und Frauen, je mit reichlichen Duschenanlagen, Wasfontänen und Garderobenschranken. Räume klimatisiert. Anschließende Toilettenanlagen. Durch EWZ erstellte Trafostation, unterirdisch unter Lichtstraße.

Erdgeschoß. Haupteingang, Telefonzentrale mit Überblick über letzteren. Büros für Obst- und Gemüseabteilung mit direktem Zugang zum Speditonsraum. Büros Brennstoffmaterialien.

1. Obergeschoß. Büros für Verarbeitungsräume Fleisch, Butter, Käse und Eier.

Betriebsdirektor.

2.—5. Obergeschoß. Vermietbare Büros, zum Teil schon belegt.

6. Obergeschoß. Aussichts- und Ruherrasse, teilweise überdeckt. Großartiger Fernblick.

Vertikale Verbindungen. Treppe, Personen- und Warenlift, letzterer mit direkter Verbindung zu Lagergeschossen.

Architektur und Gestaltung. Konsequente, formale und materialtechnische Gestaltung von Lager- und Bürotrakt. Rücksichtnahme auf Konstruktiven Aufbau, witterungsbedingte und unterhaltensbedingte Erfordernisse. Lage des Baues in Industriezone. Fröhliche farbliche Behandlung.

#### Bauzeiten

Beginn der Bauplatzinstallation 2. Mai 1953. Auftritte für den Rohbau November 1954. Für die Aushubarbeiten, Wasserhaltung, Wannenkonstruktion, Isolierung und Ausführung des 1. und 2. Untergeschosses wurden allein acht Monate benötigt. Bezug der Kühräume 26. Juli 1955, des Zuckerlagers 2. August 1955, der übrigen belegten Räume am 15. August 1955.

#### Heizzentrale für Gesamtanlage

Abgebrochene Zentrale mit zwei Heizkesseln und überfälligen Hochkamin für Gesamtwärmebedarf zu klein und unrationell im Betrieb. Um- und Neubau der Zentrale samt Hochkamin in zwei Monaten erstellt. Neue moderne Anlage mit fünf Großkesseln und Schwerölfeuerung, in Kriegszeiten auf Kohle umstellbar. Stündliche Wärmeleistung 2,5 Millionen Kcal, entspricht dem Wärmebedarf von 50 Mehrfamilienhäusern zu acht Dreizehnerwohnungen.

#### Sachbearbeiter

Architekten: Werner Stücheli, Jak. Frei. Mitarbeiter: H. Bány, Bauleitung: E. Brühl, W. Schlattmann, J. Baroth.

Bauingenieur: Ingenieurbüro H. Eichenberger.

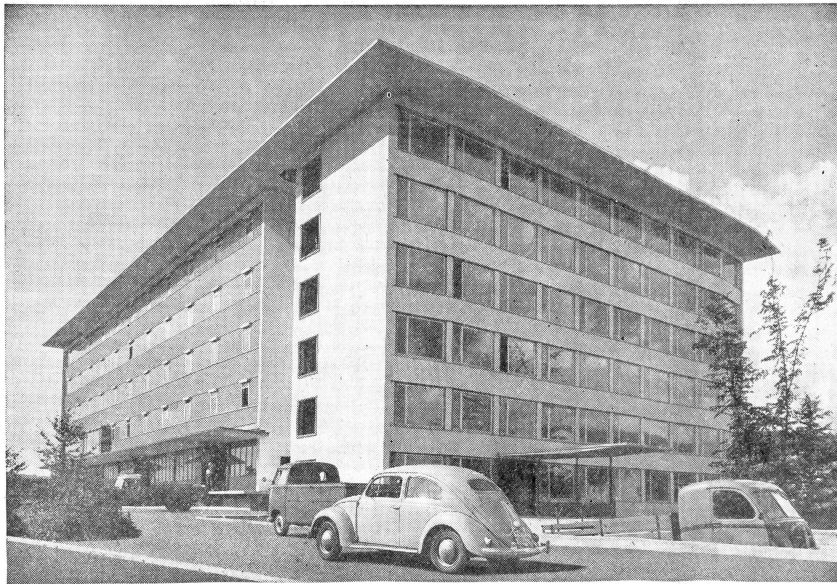
Ingenieur für Heizung, Lüftung und Kälteanlagen: Ingenieurbüro A. Eigenmann.

Ingenieur für elektrische Anlagen: Ingenieurbüro H. Zehnder.

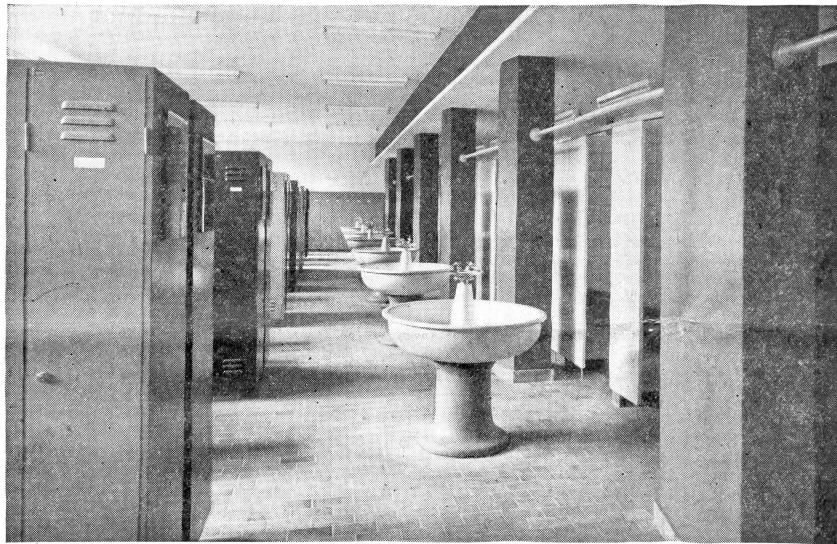
Projektiertung, Sanitäre Installationen: Genossenschaft Sada.

Straßen- und Geleisanlagen: Ingenieurbüro Kündig und Frey.





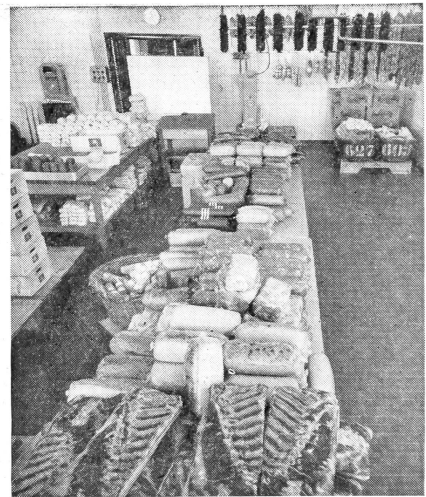
Der markante Neubau an der Turbinen/Lichtstraße vereinigt Bürotrakt (Stirnfront) und Lagerhaus



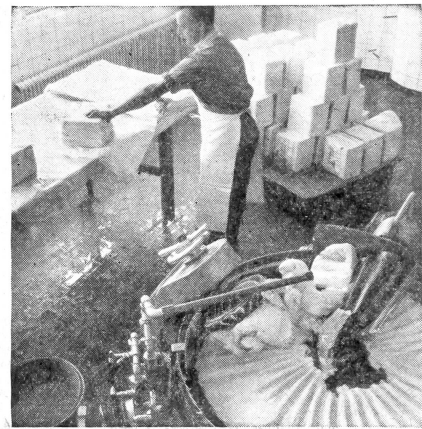
Hygienische Garderoberräume — rechts: Duschekabinen



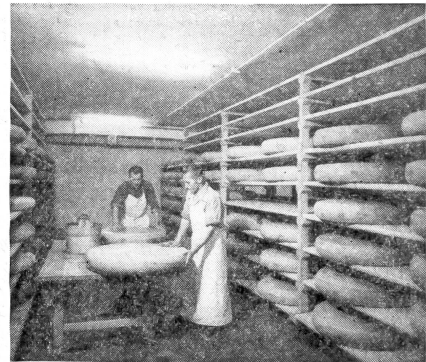
Früh am Morgen fahren die Lieferwagen aus der Garage — sie bietet Raum für 90 Autos



In der appetitlichen zentralen Fleischwaren-Abteilung — hier herrscht größte Reinlichkeit



«Alles in Butters» — tatsächlich!



Fachmänner pflegen mit Sorgfalt die Qualitätskäse



Ei - ei - ei — nichts als Eier. Jedes Ei wird durchleuchtet