

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: 15.01.2026

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 Verkaufsstöckel des LVZ im alten «Kaufhaus» auf der Limmat gehören.

Es ist sehr schade, daß, in dem «Maschinenstürmerze» des emporstrebenden Zürich, das alte «Kaufhaus», aus falsch verstandener Tabularasamacherie 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 kraftige 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 Bauphasen, sehr geschätzt und gewürdigt werden, würde dieses «Kaufhaus» von den Einheimischen und Fremden sehr beachtet werden.

Das alte «Kaufhaus» würde durch seine wohlbewogenen, dem Auge gefälligen Proportionen und Ausformungen besser wirken als das scheingrotesche «Stadthaus» (der Sitz des Stadtpräsidenten und des Finanzvorstandes). Wenn das prächtige «Kaufhaus» von anno dazumal nicht aus falscher Platzmacherei dem Erdbohrn gleichgemacht worden wäre, wäre es wohl nie zur Motion «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 geschehen ist geschehen. Und so können wir hier nur daran erinnern, daß das erste LVZ-Verkaufsstöckel 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 Außersiedler Wohnhaus wurde 1890 vom LVZ käuflich erworben und für die Einrichtung von Büros und Magazinen entsprechend installiert. Noch heute dient das Haus Militärstrasse 8, das verkehrspolitisch besonders für die Zukunft, ausgezeichnet

zentral liegt, als «Kopfhaus». Denn hier «residieren» die Verwaltungskommission und die Geschäftsleitung.

Das dritte Kapitel würde, wenn chronologisch fortgeschrieben würde, dem Bäckereigebäude gewidmet. Das «Brotherstellungshaus» wurde nach der Jahrhundertwende, 1906, auch in günstiger Verkehrslage, an der Hohstrasse, im Hard, erstellt. Sieben Jahre später folgte der bauliche «Gewaltstreich», die Erstellung des genossenschaftlichen Kaufhauses «St. Annahof». Es war damals ein Wagnis für eine, verhältnismäßig noch junge Konsumgenossenschaft, wahrhaft mitten in der Stadt, einen solchen Bau zu projektierten und schließlich zu erstellen. Die damalige Wahl des Standortes bewährt sich heute mehr als je. Der St. Annahof steht mittler in der Hauptstadt der Stadt Zürich und der Dreieckshäusern. LVZ präsentiert sich gerade hier tagsüber und abends sehr eindrücksam. Beziiglich der großartigen Citylage darf sich der LVZ von schmecken; 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 des zweitgrößten schweizerischen Konsumvereinsorganisation ausgebaut werden.

Dieses Kapitel, das vierte, wird dannzumal einen breiten Raum einnehmen; es bildet ein Stück interessanter Zeitgeschichte. Das zeigt sich in der baulichen Größe und in der pomposen architektonischen Form des Kaufhauses des LVZ, des stadtbekannten «St. Annahof». Es war damals ein Wagnis für eine, verhältnismäßig noch junge Konsumgenossenschaft, wahrhaft mitten in der Stadt, einen solchen Bau zu projektierten und schließlich zu erstellen. Die damalige Wahl des Standortes bewährt sich heute mehr als je. Der St. Annahof steht mittler in der Hauptstadt der Stadt Zürich und der Dreieckshäusern. LVZ präsentiert sich gerade hier tagsüber und abends sehr eindrücksam. Beziiglich der großartigen Citylage darf sich der LVZ von schmecken; 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 des zweitgrößten schweizerischen Konsumvereinsorganisation ausgebaut werden.

Dieses 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 «Turbine» des LVZ lief auf hohen Touren, und so kam es zur Erstellung des zweiten Lagerhauses an der Turbinenstraße; ihm gehört das sechste Kapitel. «Aller 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 die siebente Kapitel der LVZ-Baugeschichte 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-Zahnradfabrik und Escher Wyss, wurde am 22. Oktober vollzogen.

Der Weiheakt war in jeder Beziehung original und genossenschaftlich hieb- und stichfest. Da haben alle guten Geister mitgewirkt. Der Genossenschaftsrat, die Verwaltungskommission, die Geschäftsleitung, ein Teil des Personals und — last but least — die Zürcher Presse konnten die Prachtleistung des Architektur-Ensembles von Werner Stüchel an einem sonnigen Herbsttag in Augenschein nehmen und sich der Freude am gelungenen Genossenschaftswerk ungetrübt hingeben.

Drei Genossenschaftshäuser, die LVZ-Unterwegs Friedrich Heeb, Professor F. Frauchiger und Genossenschaftsratspräsident Eligius Staub, dokumentierten und feierten die Fertigstellung durch festliche Reden.

Die Mitarbeitergruppe des Architekturbüros Stüchel und des Ingenieurstabes von Hans Eichenberger produzierte in einer bildreichen, mit erheiternden Arabesken und viel Berufsumor gewürzten Revue einige aufschlußreiche Rückblenden. So nahhaft der Imbiss an Vitaminen war, so nahhaft war die dargebotene geistige Kost.

Bei den Führungen der Presse und der Genossenschaftsbehörden erfreute die konzentrierte zeichnerische und statische Ausstellung (in einem noch unverstellten Geschöp) 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 Inseraten ihre Visitenkarte zu gefälliger Beachtung abgeben) zeugt die ganze Ausführung. Sie war nämlich kein Schlech. Begreiflich. Denn heutzutage werden in jeder Beziehung an die Architektur, an die Ingenieurarbeit, an die Installation, also an das Äußere und Innere, das Untere 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 hin aus 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 kritischem Abwägen und Vergleichen mit Konkurrenzbauden, als zeitgenössisch schön und ausgewogen bewertet werden. Friedrich Heeb sprach mit Recht von einer großartigen Bauleistung. Auch das Farbkleid, das ja immer schwierig ist und nie für alle Augen befriedigend gelöst werden kann, wirkte gut und schön. Das wird sich auch in der Zukunft zeigen. Denn bei der Gestaltung wurde das Fabrikähnliche vermieden, man achtete auf das Menschliche. Wegen der gediegenen Formlösung war bei der Schlüsselübergabe, die durch das Intermezzo mit einem Heliokopter 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 Aeuferem und Innern von der glücklichen Lösung überzeugt. Und über das rein Technische geben die nachfolgenden Angaben getreue Auskunft.

H. Ott

Technischen über die Neubauten des LVZ über dem Areal Turbinen-Lichtstraße

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

II. Neubau Lager, Garage und Verwaltungsgebäude. Als monolithischer Block erstellt, Bauvolumen etwa 60 000 m³, unterteilt in: Lagertrakt, sechsgeschossig und zwei Untergeschosse. Grundrifffläche etwa 50 × 32 m, Orientierung Nordost/Südwest. Bürotrakt, sechsgeschossig und zwei Untergeschosse, Grundrifffläche etwa 8 × 32 m, Südost-Orientierung. Unterirdische Autobahnfahrt mit einer überdeckten Fläche von etwa 13 × 73 m und einem Bauvolumen von etwa 10 000 m³.

Lagertrakt Geschoßeinrichtungen

Lagertrakt. 2. Untergeschoss: Obstkühlräume, Temperatur 2–4 Grad Celsius, Fassungsvermögen etwa 500 Tonnen = 50 Eisenbahnwagen oder 1000 Schweizer o. Oefels-Käsekeller, Temperatur 12–14 Grad, Luftfeuchtigkeit 90 Prozent, Fassungsvermögen etwa 55 Tonnen, entspricht einer täglichen Milchlieferung von 70 000 Kühen. Konservenlager, ventiliert, im Kriegsfall als Luftschutträume verwandbar. Kühlmaschinenräume, ventiliert, Maschinen und Apparate der neuesten Anforderungen entsprechend.

1. Untergeschoss: Als Garageinstellung, mit unterirdischer Zufahrt, zusammen Platz für 80 Lastwagen. Gesamter Raum mit Zu- und Abluftventilation, Ein- und Ausfahrt zur Abhaltung der kühlen Außenluft zu Ein- und Ausfahrten. Anlagen den Anforderungen der Suval entsprechen. (100 000 m³ Luft können pro Stunde erneuert werden, entspricht dem Inhalt von 10 Millionen Kinderballonen.)

Erdgeschoss: Als Speditions- und Vorbereitungsräume der Obst- und Gemüseabteilung, beide Längsfronten mit verglasten Kippportalen komplett zum Oeffnen, durchgehenden überdeckten Laderampen, auf Straßenseite direkter SBB-Geleiseanschluß. Ganzes Raum klimatisiert. Zudem 13 Stapelkühlapparate, einzeln bedienbar zur Taufrischhaltung 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 modernen technischen und maschinellen Einrichtungen versehen.

Apparateraum für Kühlmaschinen und Klimaanlagen, alles übersichtlich angeordnet, den neuesten technischen Erfahrungen entsprechend.

Großer Stapelraum zur Bereitstellung der Versandgüter, klimatisiert und ventilirt.

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

2. Obergeschoss: Als Pflichtzuckerlager mit automatischer Temperaturregulierung. Lage von 2300 Tonnen Zucker. Entspricht Fassungsvermögen von 230 Eisenbahnwagen oder dem Jahresbedarf der Stadt Zürich. Würde der Inhalt des Lagers in Würfzucker gepreßt, so ergäbe die Aneinanderreihung derselben den Erdumfang und die Grenzen der Schweiz.

3. 4. und 5. Obergeschoss als Lager- und Fabrikationsräume vermeißbar und zum Teil schon belegt. Ideale Arbeitsräume, Geschosse beliebig unterteilbar.

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

Bürotrakt

2. Untergeschoss: Verteilerraum Heizung- und Sanitärlösungen, Elektrische Hauptverteilungen, Archive als Luftschutträume ausgebaut.

1. Untergeschoss: Separater Personaleingang, Garderobenräume getrennt für Männer und Frauen, je mit reichlichen Duschenanlagen, Waschfontänen und Garderobenschranken. Räume klimatisiert. Anschließende Toilettenanlagen. Durch EWZ erstellte Trafotunnel, unterirdisch unter Lichtstraße.

Erdgeschoss: Haupteingang, Telephonzentrale mit Überblick über letzteren. Büros für Obst- und Gemüseabteilung mit direktem Zugang zum Speditionsraum. Büros Brennmaterialien.

1. Obergeschoss: Büros für Verarbeitungsraume Fleisch, Butter, Käse und Eier.

Betriebsdirektor.

2.–5. Obergeschoss: Vermietbare Büros, zum Teil schon belegt.

6. Obergeschoss: Aussichts- und Ruherräume, 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: Konstruktions-Aufbau, witterungsbedingte und unterhaltsparende Erfordernisse, Lage des Baues in Industriezone. Fröhliche farbliche Behandlung.

Bauzeiten

Beginn der Bauplatzinstallation 2. Mai 1953. Aufrüchte für den Rohbau November 1954. Für die Aushubarbeiten, Wasserhaltung, Wannenkonstruktion, Isolierung und Ausführung des 1. und 2. Untergeschossen wurden allein acht Monate benötigt. Bezug der Garage anfangs Juni 1955, der Kühlräume 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 überfülligem Hochkamin für Gesamt-wärmebedarf 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 Dreizimmerwohnungen.

Sachbearbeiter

Architekten: Werner Stüchel, Jak. Frei. Mitarbeiter: H. Bäny, Bauleitung; E. Brühl, W. Schlattmann, J. Bareth.

Bauingenieur: Ingenieurbüro H. Eichenberger.

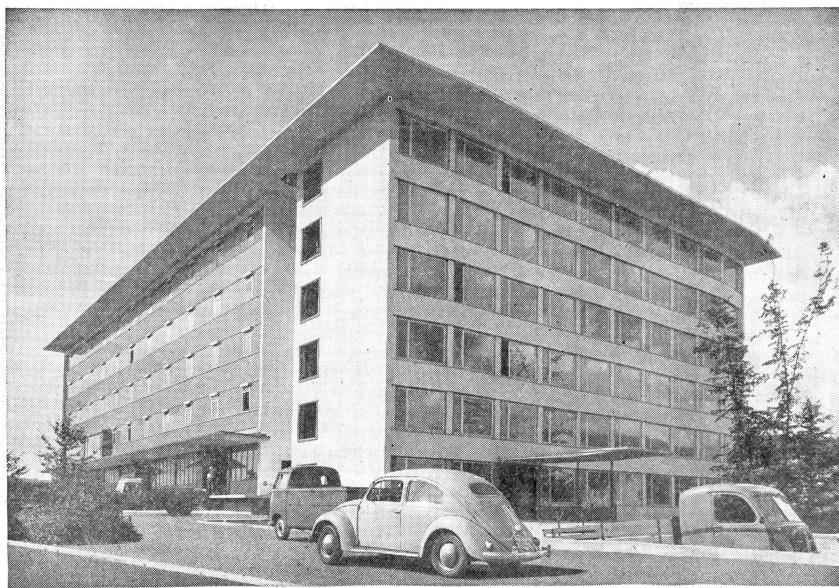
Ingenieur für Heizung, Lüftung und Kälteanlagen: Ingenieurbüro A. Eigenmann.

Ingenieur für elektrische Anlagen: Ingenieurbüro H. Zehnder.

Projektierung, Sanitäre Installationen: Ge-

nossenschaft Sada.

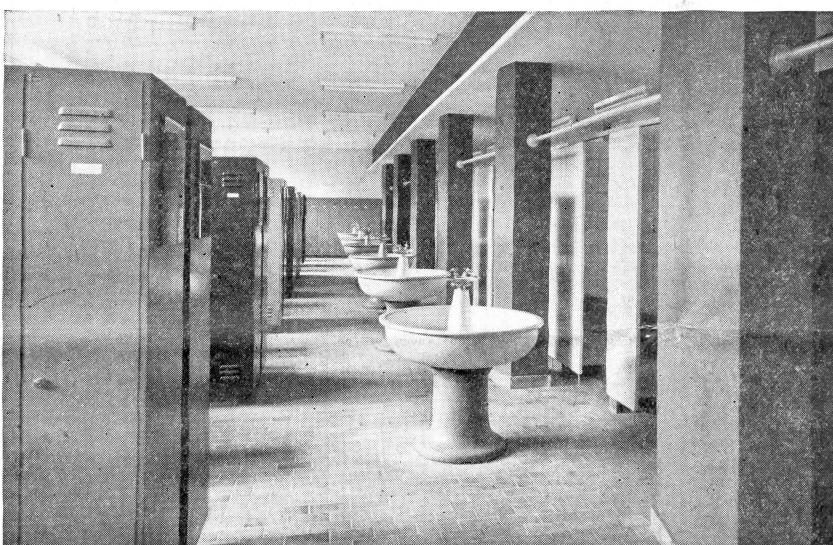
Straßen- und Geleiseanlagen: Ingenieurbüro Kündig und Frey.



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



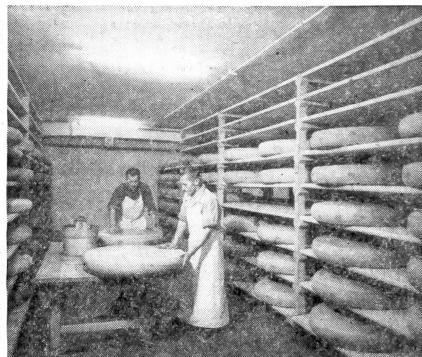
In der appetitlichen zentralen Fleischwaren-Abteilung — hier herrscht größte Reinlichkeit



Hygienische Garderoberäume — rechts: Duschkabinen



«Alles in Butter» — tatsächlich!



Fachmänner pflegen mit Sorgfalt die Qualitätskäse



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



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