

**Zeitschrift:** Mitteilungsheft / Heimatkundliche Vereinigung Furttal

**Herausgeber:** Heimatkundliche Vereinigung Furttal

**Band:** 37 (2008)

**Artikel:** Jelmoli Lager- und Bürohaus, Otelfingen

**Autor:** Feier-Erni, Erika

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1036666>

### 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](#)

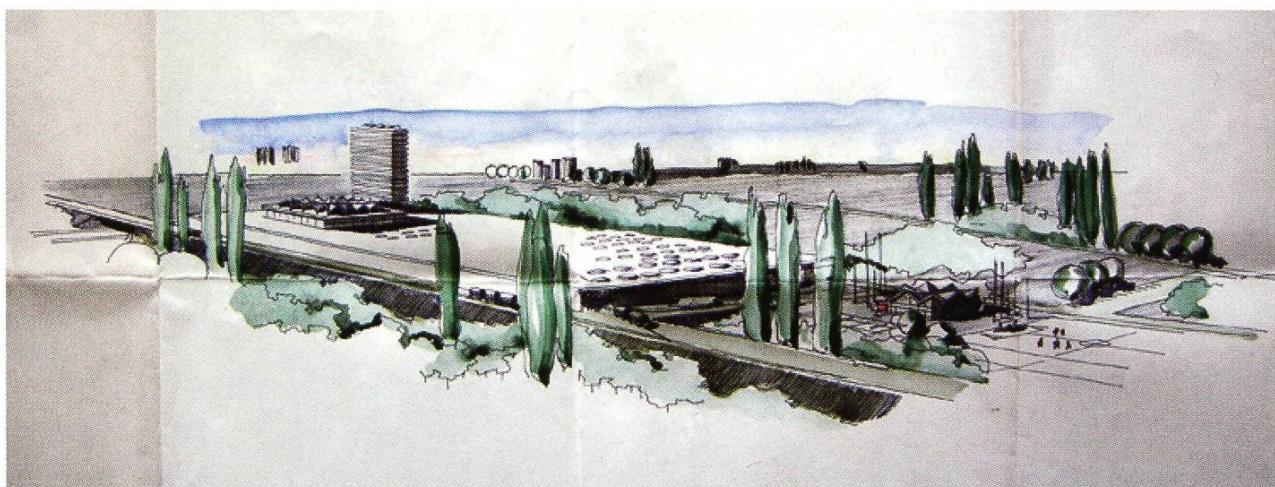
### Terms of use

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:** 06.02.2026

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

# Jelmoli Lager- und Bürohaus, Otelfingen



Perspektivskizze von Roland Rohn, 1963

## Ortsplanerische Voraussetzungen

Am 27. September 1963 vollendete der bekannte Zürcher Architekt Roland Rohn die Perspektivskizze eines Lager- und Bürohauses, welches die Grands Magasins Jelmoli SA in Otelfingen zu bauen vorhatte. Sie zeigt inmitten einer noch freien Landschaft einen breithingestreckten und grossflächigen Rechteckbau von geringer Höhe mit einem aufgesetzten Hochhaus als Kontrapunkt; im Hintergrund sind die Tanklager und die Richtung Dorf führende Landstrasse und der Hügelzug der Lägern erkennbar. Verglichen sowohl mit den Dimensionen jedes anderen damaligen Gebäudes des Dorfes, Kirche inklusive, wie auch mit ihren Bauformen war Rohns Gebäude ein architektonischer Paukenschlag.

Noch 1960 war Otelfingen ein kleines Dorf mit 876 Einwohnern. Es gab nur eine grössere Fabrik mit ca. 200 Mitarbeitern, aber 60 Landwirtschaftsbetriebe, wovon 44 hauptberufliche. Entsprechend dominierten noch ganz die für das Unterland typischen bäuerlichen Vielzweckhäuser das Dorfbild. Otelfingens Siedlungsstruktur hatte sich seit dem 19. Jahrhundert kaum verändert, und erst vergleichsweise wenige Häuser waren ausserhalb der alten Dorfgrenze entstanden. Interessant ist deshalb nicht nur das Jelmoliprojekt selbst, sondern auch die überraschende Bereitschaft der damaligen Behörden und Bewohner des kleinen Dorfes, ein solches Mammutprojekt ohne nennenswerte Opposition zuzulassen.

Wegbereitend dafür dürfte auf der einen Seite das Beispiel der Nachbargemeinden gewesen sein, die dank dem Zuzug neuer Industriebetriebe einen wirtschaftlichen Aufschwung erlebten. Auf der andern Seite hatte zwei-

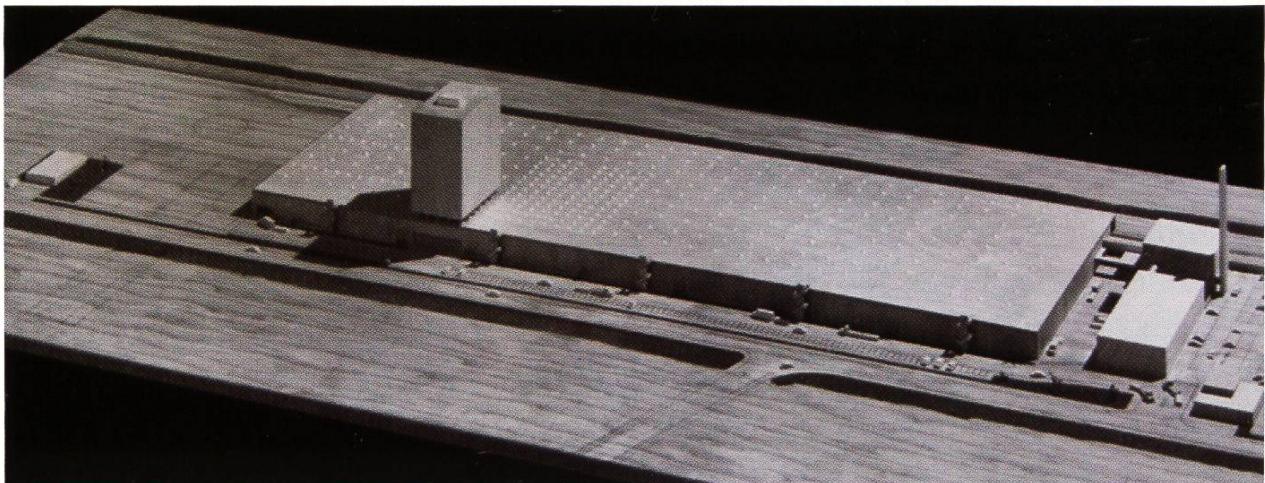
fellos das damals viel diskutierte «Studienprojekt Neue Stadt Otelfingen» die ländliche Bevölkerung mit der auf die Massengesellschaft ausgerichteten Städteplanung und die dafür geeignete Architektur vertraut gemacht. Das erwähnte Studienprojekt wollte aufzeigen, wie eine der modernen Gesellschaft entsprechende Stadt für ca. 30'000 Einwohner konzipiert werden könnte. Otelfingen war als Projektionsort ausgewählt worden, weil das Dorf repräsentativ war für eine Mehrzahl der schweizerischen Siedlungen. Zudem lag es im Einzugsgebiet von Zürich, wo man damals für die Jahre 2000–2010 mit 769'000 Einwohnern rechnete und eine massive Zersiedelung der Landschaft durch den von der Stadt ausgehenden Bevölkerungsdruck befürchtete. Die Modellstadt sollte eine Lösung aufzeigen, wie dieser Gefahr, die in den sechziger Jahren schon erkennbar war, begegnet werden könnte. Das 1959 im Restaurant Höfli in Otelfingen vorgestellte Projekt stiess zwar mehrheitlich auf Skepsis, löste aber dennoch eine gewisse Landspekulation aus, die eine geregelte Dorferweiterung notwendig machte.

Bereits im November 1961 lag ein erster Vorschlag für eine neue Wohnzone im Sandacker und eine Industriezone im Osten des Dorfes vor. Dass dies der Beginn einer allmählichen Änderung der Dorfstruktur war, wurde akzeptiert. Weil die mit der geplanten Zonenerweiterung einsetzende rege Bautätigkeit in der Gemeinde einen Bebauungsplan und eine neue Bauordnung notwendig machten, stellte das Zürcher Planungsbüro Seiler und Barbe im August 1963 einen neuen Richtplan für Otelfingen vor, welcher mit 4'000–5'000 Einwohnern im Jahr 1980 und 12'000 im Jahr 2000 rechnete. Die Siedlungsentwicklung sahen die Planer begünstigt durch die projektierte Furttalautobahn und die zweispurige Bahn. Die Industriezone im Osten wurde als Voraussetzung für die gewünschte Ansiedlung von Industriebetrieben bezeichnet. Im Unterschied zur Radikalität der konsequent durchstrukturierten «Neuen Stadt» teilten die Planer das verfügbare Gebiet konservativ in verschiedene Bauzonen mit unterschiedlich definierten Ausnutzungsziffern ein, ohne besondere Empfehlungen für die zukünftige städtebauliche Gestaltung. In der Tat entwickelte sich die Gemeinde seither etwa gemäss dieser Richtplanung, allerdings ohne die prognostizierten Bevölkerungszahlen bis anhin nur annähernd erreicht zu haben.

## Projektierungsphase

Zufällig in die gleiche Zeit fiel die Entscheidung der Grands Magasins Jelmoli SA in Zürich, seine mittlerweile auf 16 Standorte verzettelten Aussenlager in Zürich und Umgebung auf einen Ort zu konzentrieren und von da aus ihren Versandhandel zu betreiben.

Das 1833 in Zürich gegründete florierende Traditionssunternehmen war seit den 50er Jahren des 20. Jh. auf steilem Expansionskurs, und die unbefriedigende Lagersituation wurde mehr und mehr zu einer Hypothek. Um das neue Zentrallager bei Zürich möglichst rasch realisieren zu können, suchte die Jelmoli SA im ganzen Kanton nach einem Bauplatz. Nach gescheiterten Verhandlungen in Buchs ZH wurde am 4. September 1963 der Kontakt zum Nachbardorf Otelfingen geknüpft, wo nach der eben abgeschlossenen Richtplanung von Seiler und Barbe die Ausscheidung einer Industriezone abstimmsreif und die Gesprächsbereitschaft der Behörden entsprechend gross war. Hier fand die Jelmoli SA die wichtigsten ihrer Standortkriterien erfüllt. Da die Industriezone noch völlig unüberbaut war, bestand für die Jelmoli SA die Möglichkeit, auf fast einem Viertel der Zonenfläche den angestrebten grossflächigen Bau mit nur zwei Lagerebenen zu erstellen. Dazu kam die optimale Erschliessung durch die direkt am Grundstück vorbeiführende Bahn und eine in nächster Nähe projektierte Autobahn, sowie – im Hinblick auf gute Voraussetzungen für das Personal – die Ausweitung der Wohnzone.



*Jelmoli-Modell von Roland Rohn*

Bereits am 12. September erfolgten erste Verhandlungen, aus denen ersichtlich wurde, in welchen Dimensionen die Jelmoli SA dachte: Für das neue Betriebs- und Lagergebäude und eine Sportanlage für das Personal sollten ca. 6–10 ha zur Verfügung stehen. In der Anfangsphase war geplant, dass hier ca. 200 Mitarbeiter beschäftigt und 10–15 Eisenbahnwagen Umschlag pro Tag erzielt werden. Otelfingen konnte mit ca 200'–300'000 Franken Steuereinnahmen rechnen. Für die kleine Gemeinde war dies ein Geschäft in einer bisher unerreichten Grösseordnung, und sie war gewillt, kräftig zu investieren, damit es zum Abschluss kam. So versprach sie, die Erschliessungskosten der ihr zum Verkauf zur Verfügung stehenden 751 a selbst zu tragen und zusätzlich gemeindeeigenes Land für ein direkt ins Lagerhaus führendes Industrieleise kostenlos abzutreten.

Am 28. September 1963 lag wohl als Dokumentation zum Grundstückkauf die eingangs erwähnte perspektivische Skizze von Roland Rohn vor. Der in Wirtschaftskreisen für seine Industriebauten renommierte Architekt war schon seit 1947/48 und wieder 1958/61 für die Jelmoli SA im Rahmen der beiden Bauerweiterungen des Warenhauses Jelmoli an der Uraniastrasse in Zürich tätig gewesen. Nun betraute man ihn auch mit der Planung und Ausführung des Neubaus in Otelfingen. In Rekordgeschwindigkeit wurde der Kaufvertrag aufgestellt, am 2. Oktober beurkundet, und bereits am 15. November 1963 von der Gemeindeversammlung mit überwältigendem Mehr abgesegnet.

Im April 1964 lag ein Modell Rohns für das geplante Gebäude vor, das sich als «ca. 300 m langes, zweigeschossiges Betriebs- und Lagergebäude mit einem vierzehnstöckigen Bürotrakt darstellt und sehr gefällig wirkt». Das ausgereifte Bauprojekt reichte Rohn im Juni 1964 dem Gemeinderat zur Genehmigung ein. Gegnerschaft erwuchs ihm vor allem von Seiten der Baukommission, die es insbesondere wegen der Höhe des Büroturms «als Verunstaltung des Landschaftsbildes» wertete und eine Höhenbegrenzung auf 40 m vorschlug. Der Gemeinderat trat aber nicht darauf ein, sondern bewilligte am 18. September 1964 das Projekt gestützt auf die Ausnahmebestimmungen für «Ortschaften mit städtischen Verhältnissen»; diese bedingten allerdings die Genehmigung durch den Regierungsrat. Die Einstufung Otelfingens als «Ortschaft mit städtischen Verhältnissen» mag heute ein Lächeln auslösen, sie beruhte aber ganz klar auf den damals prognostizierten Wachstumszahlen.

Nachdem eine ungeduldige Bauherrschaft, der viel an einer schnellen Bauausführung gelegen war, am 24. November 1964 um die Baufreigabe der unbestrittenen Teile des Projektes nachgesucht hatte, fand die Grundsteinlegung am 30. Dezember 1964 statt. Am 1. Juli 1965 genehmigte der Regierungsrat auch den 57.6 m hohen Büroturm. Die sorgfältige Stellungnahme des Regierungsrates zur Bewilligung des Bürohochhauses erinnert teilweise an einen Architekturdiskurs. So stellte er die Frage, ob die von der Bauherrschaft angeführten architektonischen Gründe für die Turmhöhe überhaupt wesentlich seien, «da in solchen Gebieten erfahrungsgemäss aus industriellen Bedürfnissen heraus Hochbauten an nicht bestimmbaren Orten und von ebenfalls unbestimmbaren Ausmassen entstehen». Weil aber das Jelmoli-Grundstück einen Viertel der Industriezone belegen und einheitlich überbaut würde, sah aber auch er hier Gestaltungsmöglichkeiten, die nicht nur reiner Zweckmässigkeit gehorchten. Er kam zum Schluss, dass nicht anzunehmen sei, «dass die fragliche Industriezone mit einem derartigen Hochhaus das Landschaftsbild stärker belasten wird, als dies eine Industriezone mit reinen Zweckbauten tun



*Jelmoli-Baukomplex von oben, 2007*

würde. Dagegen wird die differenzierte Bauweise mit Hochhaus innerhalb des engeren Orts- bzw. Quartierbildes eine architektonisch-städtebaulich bessere Lösung als eine herkömmliche Bauart ermöglichen. Damit kann aber das Erfordernis der guten Eingliederung eines Hochhauses ins Landschaftsbild, insoweit bei Bauten in einer Industriezone überhaupt davon gesprochen werden kann, als erfüllt bezeichnet werden».

In weiten Teilen entsprechen diese Äusserungen den Argumenten der Architekten der «Neuen Stadt». Für Hochhäuser empfahlen sie just eine maximale Höhe von 70 m und verstanden Landschaftsschutz nicht «als verschämtes Verstecken der Baumassen im Gelände» sondern forderten das Hochhaus als «Krönung der markantesten Geländepunkte». Im übrigen erklärten sie die Industriezone zu «grossen Versuchsfeldern, in denen bauliche und betriebliche Veränderungen und Anpassungen [...] möglich sein sollten».

### **Das Bauprojekt**

Entsprechend den verschiedenen Anforderungen und Betriebsabläufen entwarf Rohn eine Gruppe von fünf Gebäuden, denen er verschiedene Aufgaben zuwies.

Volumenmässig am grössten dimensionierte er das zweigeschossige Lager- und Betriebsgebäude mit einer Länge von 351 m, einer Breite von 114 m und einer Höhe von ca. 12 m. Im Erdgeschoss war die Spedition untergebracht, im Obergeschoss die Warenannahme. Beide Geschosse verfügten zudem über eine geräumige Lagerfläche und firmeneigene Werkstätten. Für eine kürzeste Anbindung an das Eisenbahnnetz führte der Architekt die Industrieleise direkt

in das Lagerhaus hinein, ebenso die Fahrbahn für die Last- und Lieferwagen. Intern teilte er das Lagergebäude entsprechend dem Bedarf an natürlichem Licht in drei Teile: Hinter der Südmauer mit hochgelegenen Fensterbändern lagen die Abfertigungshallen mit den Bahngleisen resp. der Lastwagenzufahrt, in der Gebäudemitte die lichtempfindliche Lagerzone mit Kunstlicht und in der Randzone an der Nordmauer, hinter sehr hohen, durchgehenden Fensterflächen, die Werkstätten. Das Obergeschoss erhielt zusätzliches Licht über aufgesetzte, runde Oberlichter.

Weil sich das Grundstück in trockengelegtem Riedgebiet befindet und der Grundwasserspiegel zum Teil bis etwa 1 m unter Terrain liegt, war von allem Anfang an klar, dass die Fundamente ausnahmslos gepfählt werden mussten und dass nicht in die Tiefe gebaut werden konnte. Lediglich unter dem Büroturn sollte eine Teilunterkellerung Platz für 690 Luftschutzplätze schaffen, die normalerweise als Garderoben genutzt werden konnten.

Aus betrieblichen Gründen direkt mit dem Lagerhaus verbunden werden musste der 14-geschossige Büroturn von 57,6 m Höhe; ihn wollte Rohn ursprünglich auf die Nordostecke des Lagerhausdaches aufsetzen. Als aber noch während der Projektphase Sondierbohrungen ausgerechnet im östlichen Bauareal, wo das Hochhaus stehen sollte, den schlechtesten Baugrund nachwiesen, war Rohn zu einer Projektänderung gezwungen. Er verschob das Bürohochhaus um drei Achsen nach Westen und reduzierte aus Gründen der Proportionen die Länge des Lagerhauses gegen Osten um zwei Achsen; die Gebäudelänge verkürzte sich damit auf 330 m.

Dem Lagerhaus wurden gegen Westen im Abstand von ca. 20 m zwei weitere freistehende Gebäude vorgelagert. Gegen Süden befindet sich das kleinere Kesselhaus für maximal vier Heizkessel mit hohem Kamin; es ist im Obergeschoss mit einer verglasten Passerelle und einer massiven Betonplatte über der Zufahrtsrampe mit dem Lagerhaus verbunden. Nördlich davon folgt ein Nebenbetriebsgebäude mit Einstellgarage, Reparaturwerkstätte u.ä., das seinerseits mit dem Kesselhaus mit einer Passerelle locker verbunden ist. Durch diese Anordnung erhielt der Raum zwischen dem Lager- und Bürohaus und den Annexgebäuden, der sowohl für die Stationierung der firmeneigenen Wagen wie auch die Zufahrt der LKW's über die Rampe ins Lagerhaus dient, einen hofähnlichen Charakter.

Als fünftes Gebäude, freistehend und von den andern etwas abgerückt, projektierte Rohn einen Einkaufsladen über fast quadratischem Grundriss mit



*Jelmoli-Nebenbetriebsgebäude, 2007*

Abwartswohnungen im Obergeschoss. Ausgedehnte Parkplätze im Norden des Lagerhauses und westlich davon sowie ein Bahnsteig für einen eigenen Bahnhof für das Personal schlossen das Bauprojekt ab.

### **Zur Architektur Rohns**

Der ausgeführte Bau weicht am augenfälligsten beim Bürohaus vom Projekt ab. Die umstrittene Höhe von 57,6 m wurde 1967 in der letzten Bauphase auf die heutigen fünf Geschosse und die Höhe von ca. 30 m reduziert. Architekt Rohn, der das Hochhaus als «höchst willkommenen und notwendigen Vertikalakzent gegenüber dem langgestreckten, niedrigen Lagertrakt» bezeichnete, der «ein sehr wesentliches Element des Gesamtprojektes darstellte», stellte enttäuscht fest, dass mit dem Verzicht darauf «die baukörperliche Gestaltung» zerstört wurde. Ursache dafür waren aber nicht architektonische, sondern finanzielle Gründe; sie führten auch dazu, dass das freistehende Ladengebäude nicht realisiert wurde.

Die Enttäuschung Rohns dürfte umso grösser gewesen sein, als schon wenige Jahre vorher sein mit Otelfingen durchaus vergleichbares Projekt für die BBC an der Haselstrasse in Baden ebenfalls aus wirtschaftlichen Gründen nicht realisiert worden war. Hier war ebenfalls ein grossflächiges, niedriges Speditionsgebäude mit einem über der Ecke aufgesetzten Bürohochhaus von 66 m Höhe geplant gewesen, und auch hier lag die Baubewilligung bereits vor. Das BBC-Projekt belegt, dass Rohn für die Erstellung von kombinierten Zweck-

und Bürogebäuden mit grosser Baumasse schon Erfahrung hatte. Als weiteres Beispiel aus seinem breiten Schaffen ist etwa die Aufzugsfabrik Schindler in Ebikon (1953–57) zu erwähnen, wo er den Verwaltungstrakt dem Produktionsstrakt über dessen ganze Länge vorstellt und durch Treppentürme rythmisierte, die in gewissem Sinne ein Vorläufer der Idee zu den offenen Treppen von Otelfingen sind.

Der übrige Baukomplex in Otelfingen entspricht in seinem Äusseren heute noch weitgehend dem ursprünglichen Konzept. Nur auf dem flachen Lagerhausdach wurden in den 80er Jahren links und rechts an das Bürohaus anstossend Erweiterungsbauten aufgestockt, die sowohl farblich wie formal das äussere Erscheinungsbild stören.

Da die Jelmoli SA in Otelfingen primär ein Lagerhaus und nicht einen Repräsentationsbau erstellen liess, hielt es die Bauherrschaft für «ausserordentlich wichtig [...], darauf hinzuweisen, dass bei der Projektierung, bei der Wahl der Bauart, bei der Wahl der Baumittel, bei der Wahl der technischen Geräte,

Apparate, Maschinen und Anlagen [...], wir uns immer und jederzeit von den Gedanken der Wirtschaftlichkeit haben leiten lassen». Entsprechend versuchte Rohn, mit unverputzten Materialien wie Beton oder Backstein und offen montierten Installationen «aus zweckgebundenen technischen Anlagen einen technisch-belebten Gesamteinindruck zu erreichen». Aufwendige Fassadenverkleidungen, bei Rohns Geschäftshäusern in der Regel üblich, unterblieben. Weniger aus finanziellen Gründen als wegen dem Zeitgewinn von ungefähr einem Jahr wurden vorfabrizierte Bauelemente wie Brüstungen, Träger, Stützen, Pfetten und Rippenplatten eingesetzt.



Jelmoli-Bürohaus, von Nordwesten, 2007

Bei der Gestaltung der Lagerhausfassaden ging Rohn grundsätzlich von der Fläche aus, die er entsprechend ihrer Bedeutung und Sichtbarkeit durch zwei hohe, gegliederte oder nur einfache, fortlaufende Fensterreihen auflockerte. Letzteres ist etwa bei der wenig einsichtigen Südseite oder der Ostseite, die als mögliche Bauerweiterungszone kaum gestaltet wurde, unschwer festzustellen.

Die Nordflanke des Lagerhauses aber wertete Rohn als Schauseite für den von Nordwesten herkommenden Besucher auf, der das im hinteren Drittel bündig aufgesetzte Prisma des Bürohauses mit seiner hier befindlichen Eingangspartie als kraftvolles Gegengewicht wahrnimmt. Es hätte allerdings, wären die Pläne Rohns verwirklicht worden, noch viel eindrücklicher werden sollen. Die lange Fläche der Lagerhausfassade löste Rohn durch zwei hohe Bänder mit endlos aneinandergereihten Fenstern auf, jedes in zehn Felder gegliedert. Das wechselnde Tageslicht bringt die Glasfenster und ihre Rasterung zu ganz unterschiedlicher kräftiger Wirkung, ebenso die repetitiven vertikalen Rahmenteile aus Aluminium. Weil der Rahmung keine tragende Funktion zu kommt – diese übernehmen Betonpfeiler im Innern – unterbricht sie die endlose Reihung der Fenster nur wenig stärker als die Fensterraster. Die durchgezogenen Brüstungen aus vorgehängten Betonplatten zwischen den beiden Fensterreihen und als obere und untere Fassadenbegrenzung bilden dazu eine kompakte ruhige Horizontale.



*Nordflanke Jelmoli-Lager- und Bürohaus, von Osten, 2002*

Nur im Eingangsbereich zum Bürohaus wird die regelmässige Flucht der Lagerhausfassade unterbrochen. Abgegrenzt durch zwei seitliche Pfeiler wird die gläserne Eingangsfront durch drei weitere eingezogene Pfeiler gegliedert und aus der Fassadenfläche zurückgenommen. Diese Pfeiler werden durch das obere Geschoss durchgezogen und bilden dann in der Fortsetzung das Auflager des Bürohauses, dessen erstes Geschoss gleich wie die Eingangsfront hinter die Pfeiler zurückversetzt ist und eine Glasfront hat. Schattenwirkung und Transparenz des Glases bewirken, dass nicht primär das erste Bürohausgeschoss als solches wahrgenommen wird, sondern vor allem die Pfeiler, auf denen das darüber wieder auf die Ebene der Lagerhausfassade vorspringende Bürohaus zu ruhen scheint, ganz in der Art der Ständerbauten, die damals in Mode waren. Rohn erreicht so eine klare Trennung zwischen dem flachen, horizontal gelagerten Lagerhauses und der Vertikalität des Bürohauses, die an der Schnittstelle plastisch herausgearbeitet ist. Die vier weiteren Geschosse des Bürobaus sind wieder bündig zur Fassadenfläche des Lagerhauses darunter. Als Ganzes bilden sie ein Prisma, dessen Aussenwände allseitig durch sich abwechselnde, durchgehende Brüstungen aus Beton und gläserne Fensterbänder in schlanken Rahmen gegliedert sind, eine gleichmässige, ruhige Anwendung der Rasterfassade, die sich bei Rohn immer wieder findet.

Die bis auf den Eingangsbereich und den Übergang vom Lager- zum Bürohaus ganz der Fläche verhaftete Nordfassade wird durch die fünf Nottreppen auf bemerkenswert originelle Art rhythmisiert. Rohn zieht sie jeweils um einen schmalen, über die Höhe der Nordfassade hinausragenden Betonpfeiler hoch und verbindet sie mit Betonbrücken mit dem ersten Geschoss respektive dem Dach. Sie erhalten dadurch eine sehr stark plastische Wirkung, die entfernt an Skulpturen der Zürcher Konkreten erinnern.

Auch bei den Annexgebäuden sind hauptsächlich die dem Besucher zugewandten Fassaden stärker gestaltet. Beim Nebenbetriebsgebäude ist es die monumental wirkende Nordseite, die durch ein leicht zurückversetztes, gerastertes, vertikales Fensterband in zwei Betonflächen aufgebrochen ist, ein Motiv, das auf der Westseite des Kesselhauses variiert wird und bei Rohn in ähnlicher Art schon am Hochspannungslabor der BBC 1942/43 in Baden Anwendung fand. Eine horizontale, über die ganze Gebäudebreite durchgezogene Vordachplatte, unter der links und rechts vom Vertikalfenster je eine horizontale Fensterreihe liegt, bildet das Gegengewicht.

Der Jelmoli-Baukomplex in Otelfingen ist ein in mancher Hinsicht typisches Bauwerk für Roland Rohn. Er löste die nicht ganz einfache Aufgabe, die Vor-

gaben der Bauherrschaft an die Funktionalität zu erfüllen und eine zweckmässige und kostengünstige Form für die erforderliche grosse Baumasse und ihre durch die Arbeitsabläufe bedingte innere Struktur zu finden, die dennoch nicht der damals modernen Gestaltung und auch einer gemässigten Repräsentanz entbehrt. Durchaus im Sinne der regierungsrätslichen Baubewilligung gelungen ist die Einbindung des Baukolosses in die Landschaft, ein Anliegen, dem Rohn immer gerecht zu werden versuchte. In der Tat wird die ganze Dimension des Baues erst von der Höhe aus erkennbar.

### Daten aus der Jelmoli-Firmengeschichte

1833 liess sich Johann Peter Jelmoli-Ciolina (1794–1860) von Tocano/Italien, der durch seine Frau zu einer Dynastie von italienischen Kaufleuten gehörte, in Zürich nieder und eröffnete noch im gleichen Jahr an der Schipfe das erste ständige Modewarengeschäft. Er war erfolgreich und konnte schon 1837 seinen Laden an den Münsterplatz, die feine Geschäftsadresse von damals, verlegen. Jelmoli & Comp., wie das Geschäft seit 1849 hiess, hatte als erstes feste Preise eingeführt und lieferte seine Waren auch auf Grund von schriftlichen Bestellungen; der Grundstein zum Versandhandel war damit gelegt. 1897 erschien der erste Katalog.

Seit den 1880er Jahren planten die Nachfahren Jelmolis, ihr Modehaus nach französischem Beispiel zu erweitern. Sie wandelten die Jelmoli & Comp. 1896 in eine Aktiengesellschaft um, verkauften das Anwesen am Münsterplatz und liessen die Architekten Stadler & Usteri 1898/99 auf dem Areal der Seidenhöfe, dem heutigen Standort in der Nähe des Bahnhofs, den «Glaspalast» erbauen. Les Grands Magasins Jelmoli SA wurden damit auf der Stelle zur architektonischen Sehenswürdigkeit der Stadt Zürich. Dem Wachstum des Warenhauses entsprachen seine baulichen Erweiterungsphasen: In einer ersten Etappe 1907 um wenige Achsen und nochmals 1927; dann in einer zweiten Etappe die Erweiterungen 1931/32 und 1936/37 durch Otto Pfleghard, wobei für die Fassadengestaltung mit dem markanten Jelmoli-Turm der Pariser Architekt J.P. Mongeaud zugezogen wurde. In einer dritten Bauetappe 1947/48 war es Architekt Roland Rohn, der einen eingeschossigen Bauteil an der Uraniastrasse aufstockte und 1958/61 – in einer vierten Bauetappe – mit dem Ergänzungsbau Uraniastrasse/Seidengasse samt dem zweiten Haupteingang an der Ecke Seidengasse/Sihlstrasse den Baublock vervollständigte. 1954 hatte der Aufbau eines Filialnetzes mit über 50 Warenhäusern in der ganzen Schweiz begonnen, was u.a. das zentrale Lagerhaus in Otelfingen für deren Belieferung zwingend notwendig machte. In den 70er Jahren investierte die Jelmoli SA in den Aufbau von Dienstleistungen, vom Reisebüro über eine Restaurantkette bis



*Jelmoli-Lager- und Bürohaus, Südseite, 2007*

zu einem Chemisch-Reinigungsgeschäft. Wie andere typische Warenhäuser wurden auch die Jelmoli SA zunehmend durch die aufkommenden Supermärkte und Discounter auf der einen und die Boutiquen auf der anderen Seite bedrängt. Mit der Gründung der Jelmoli Holding AG und der Uebernahme einer Fachhandelskette für Elektrogeräte, der Dipl. Ing. Fust AG, suchte sich die Jelmoli 1994 neu zu positionieren.

1995 wurde der Warenhauskonzern wegen Finanzknappheit des damaligen Besitzers, der Basler UTC (ehemals Basler Handelsgesellschaft), zerschlagen. Nur noch das Warenhaus in der Zürcher City blieb als solches weiter bestehen. Der Jelmoli-Versandhandel wurde mit dem deutschen Heine Versand zusammengelegt, er wird zurzeit noch vom Lagerhaus in Otelfingen aus betrieben. Seither bestimmten Uebernahmen und Verkäufe von Beteiligungen mit unterschiedlichem Erfolg den Geschäftsgang.

Der in der Presse am 31. Juli 2007 gemeldete Verkauf der Immobilien der Jelmoli Holding AG ist gemäss Zeitungsberichten vom 29. Oktober 2007 nun doch nicht zustande gekommen. Die Zukunft der Firma, die in Otelfingen so gewichtige und unübersehbare Spuren hinterlassen hat, ist damit wieder völlig offen.

Dr. Erika Feier-Erni, Otelfingen

## **Quellen**

*Der vorliegende Aufsatz wurde in ausführlicherer Version im Rahmen des virtuellen Dorfrundganges auf der Webseite der Gemeinde Otelfingen ([www.otelfingen.ch/rundgang/jelmoli](http://www.otelfingen.ch/rundgang/jelmoli)) publiziert. Dort sind insbesondere die ortsplanerischen Voraussetzungen eingehender beleuchtet, die verwendeten Quellen in einem Anmerkungsapparat belegt sowie ein Quellen- und Literaturverzeichnis und eine Kurzbiografie über den Architekten Roland Rohn angefügt.*