

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	75 (1957)
Heft:	1
Artikel:	Das Projekt für den Zürcher Engrosmarkt: Architekt Dr. h.c. Armin Meili, Zürich
Autor:	Meili, Armin
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-63288

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: 13.01.2026

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

Wirken in der Welt zunehmend mehr als Sinnbild des Urphänomens verstehen lernt und ihm aus diesem Verständnis eine letztlich gültige Antwort auf die Frage nach dem Sinn des Lebens zuteil wird.

In dieser Haltung werden Fachbildung und fachliches Schaffen von ihrer Aussonderung, Vereinsamung, Verselbständigung und Verabsolutierung erlöst. Ebenso wird die allgemeine Bildung von ihrer kompensierenden Funktion erlöst. Alle werden legitime Glieder der Person ihrer Träger. Und damit werden sie vollgültige Zeugen menschlichen Wesens, echte Abbilder des Urbildes. Dieses aber lebt seit jener geheimten Nacht unter uns, da uns ein Kind geboren wurde.

A. Ostertag

Zum 70. Geburtstag von Prof. Dr. Arthur Stoll

Als Ehrenmitglied der G. E. P., die er von 1950 bis 1952 als Präsident geleitet hatte, zugleich als Ehrenmitglied von 18 andern Organisationen, Inhaber von 13 Ehrendoktorurkunden und vielen weiteren wissenschaftlichen Auszeichnungen kann Prof. Stoll am 8. Januar seinen 70. Geburtstag feiern. Dazu gratulieren wir ihm von Herzen und wir freuen uns, da es ihm vergönnt ist, diesen Tag bei recht guter Gesundheit und von Berufspflichten ein wenig entlastet — ist er doch auf Jahresanfang als Direktionspräsident der Sandoz-A.G. zurückgetreten — zu feiern.

Arthur Stoll, in Schinznach aufgewachsen, erwarb als Absolvent der Abteilung für Naturwissenschaften des Eidg. Polytechnikums 1910 das Diplom und doktorierte 1911 mit einer Arbeit über das Chlorophyll bei Prof. R. Willstätter. Diesem von ihm hochverehrten Lehrer folgte er nach Berlin, wo beide zusammen ein bahnbrechendes Werk über dieses Gebiet veröffentlichten. 1916 zogen sie gemeinsam nach München, dessen Universität Stoll den Titel eines Kgl. Bayrischen Professors verlieh. Indessen war die Firma Sandoz in Basel auf den erfolgreichen Forscher aufmerksam geworden und betraute ihn 1917 mit dem Aufbau einer pharmazeutischen Abteilung. Auf Grund seiner Erfahrungen mit dem hochempfindlichen Chlorophyll gelang es ihm, leicht zersetzbare Naturstoffe, wie sie als Wirkstoffe in Heilpflanzen vorkommen, der Verwertung zuzuführen. Ueber das Gebiet, das seinen Ruhm recht eigentlich über die ganze Welt verbreitet hat, das Mutterkorn im Dienste der Geburtshilfe, hat Stoll selbst in der Festschrift 1955 der G. E. P. berichtet.

Selbstverständlich ging mit der wissenschaftlichen Arbeit die administrative, kommerzielle, propagandistische einher, der Aufbau eines Mitarbeiterstabes, die Tätigkeit in den Fachorganisationen. Ueber Prof. Stolls Leistung für die Eidg. Volkswirtschaftsstiftung haben wir 1955, S. 239 berichtet; er wird sie nicht einstellen, wie er auch das Präsidium der Robert Gnehm Stiftung und der Internationalen Union für Reine und angewandte Chemie, sowie zahlreiche andere Aemter weiterführt, mit Umsicht, Zielbewusstsein und gütigem Herzen.

Das Projekt für den Zürcher Engrosmarkt

Architekt Dr. h. c. Armin Meili, Zürich

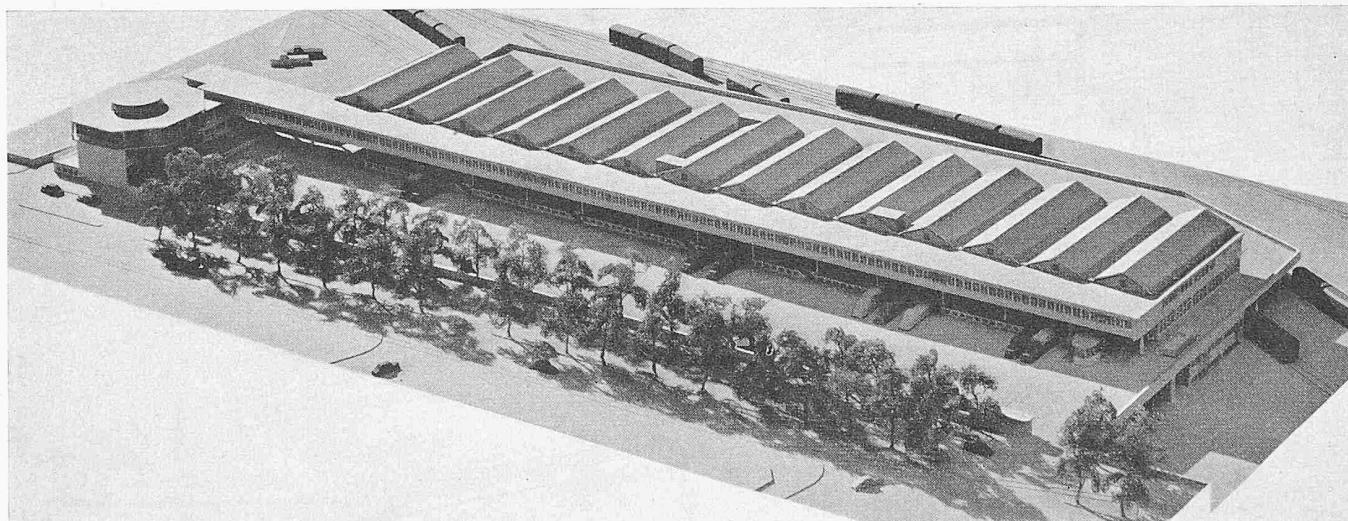
DK 725.26

Das Bedürfnis für den Bau einer Engrosmarkthalle in Zürich wird schon seit etwa zwanzig Jahren mit der Rationalisierung der Verteilung von Obst und Gemüse an die Grossisten von Zürich und Umgebung begründet. Wer die heutigen Verhältnisse kennt, wundert sich, dass die grösste Stadt unseres Landes als einzige Grosstadt Europas immer noch ohne Engrosmarkthalle auskommt. Heute findet dieser Markt auf dem Eilgutbahnhof statt, der mit jährlich 8000 Waggonen Früchten und Gemüsen seinem eigentlichen Zweck entfremdet wird. Die Zufahrten sind mangelhaft, die Transporte werden verzögert. Die Zustände sind unhaltbar geworden.

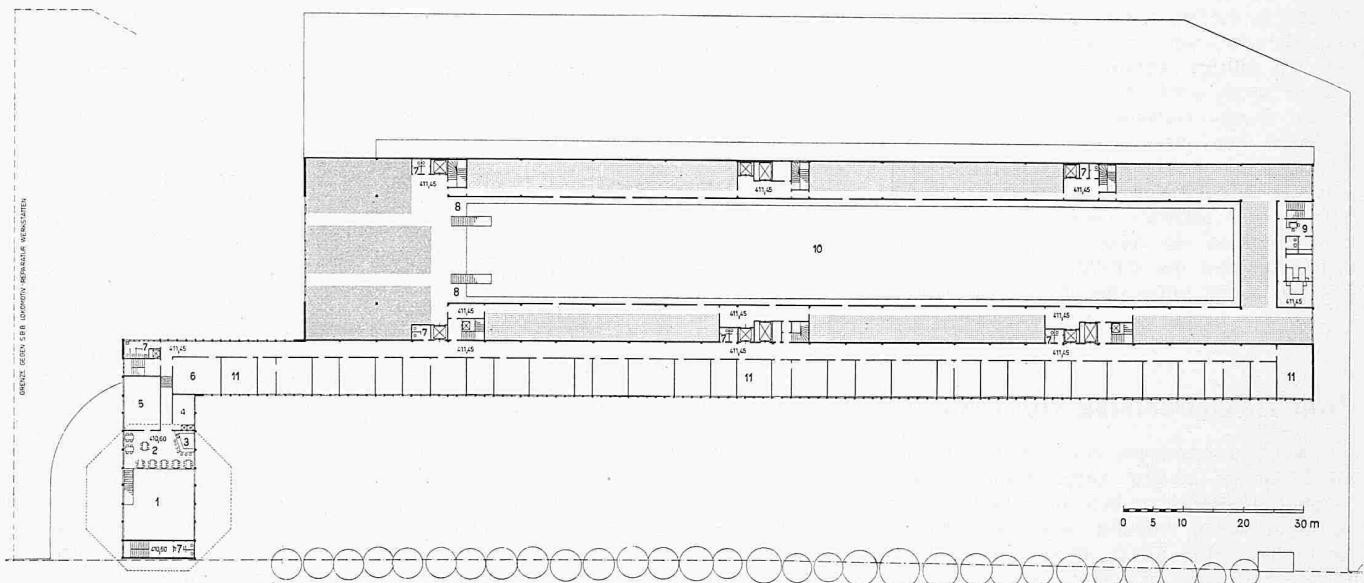
Der Engrosmarkt ist der Umschlagplatz der per Bahn- oder Strassentransport eintreffenden Erzeugnisse, die entweder unmittelbar zum Verkauf gelangen oder nach einer kurzen Zwischenlagerung auf grosse und kleine Lastwagen der Käufer umgeladen werden. Diese Funktionen werden, soweit es Südfrüchte und Gemüse betrifft, von den Grossisten-Importeuren besorgt, und soweit es die Produkte der sogenannten Gürtelgebiete, das heisst die landwirtschaftliche Produktion im näheren und weitern Bannkreis der Stadt betrifft, von der Verkaufszentrale der Produzenten von Zürich und Umgebung und den freimarktenden Produzenten ausgeführt. Je nach ihrem Geschäftsvolumen sind all diese Händler Mieter von kleinern oder grösseren Ständen mit den dazugehörigen Lager- und Kühlräumen. Grosskonsumenten und Wiederverkäufer kaufen die Ware an den Verladerampen, an den Käuferquais oder ausnahmsweise bei Grossenkäufen direkt vom Eisenbahnwagen.

Ein moderner Markt braucht keine grosse Halle mehr zu sein. Mit Recht nennt man heute diese veraltete Bauweise «Gemüsekathedrale». Weil diese einen unverhältnismässig grossen Leerraum ummanteln, sind sie unwirtschaftlich. Streng genommen gleicht ein moderner Engrosmarkt eher einem Bahnhof (Marché-Gare). Wir haben es hier mit einem konkreten Beispiel einer logischen Aufteilung der Aufgaben von Schiene und Strasse zu tun. Dazu tritt auch noch die Funktion übersichtlichen Ausstellens und Lagerns. Die zum Kauf ausgestellten Produkte werden nach Massgabe ihrer Lichtempfindlichkeit in mehr oder weniger stark belichteten Räumen und dort in Ständen, die mit Drahtgitter begrenzt sind, ausgestellt. Auf der ganzen Länge der Hallenräume sind Käufergänge angeordnet. Damit wird dem Käufer die bestmögliche Auswahl gewährleistet.

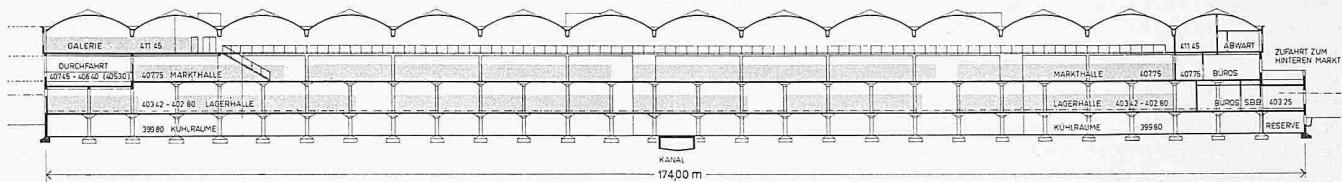
Von 1937 bis 1945 wurden Projekte auf einem in den Herdern vorgesehenen Platz ausgearbeitet. Die Umbauprojekte des Bahnhofs Zürich ergaben aber, dass dieses Gelände nicht günstig war, weil der Bahnanschluss der Engrosmarkthalle eine Kreuzung sämtlicher Zufahrtslinien vorausgesetzt hätte. Das hätte eine ungenügende Bedienung der Halle ergeben. Daher wurde für die Fortsetzung der Studien ein auf



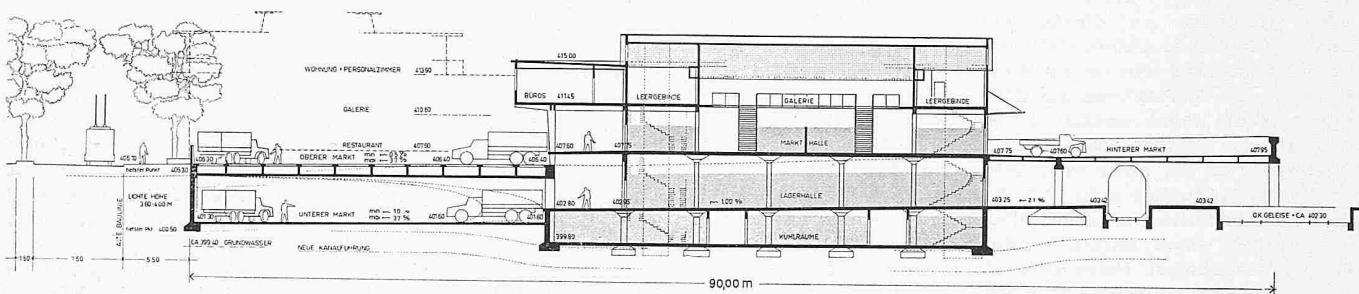
Modellbild des Entwurfes, aus Süden gesehen (Strassenseite)



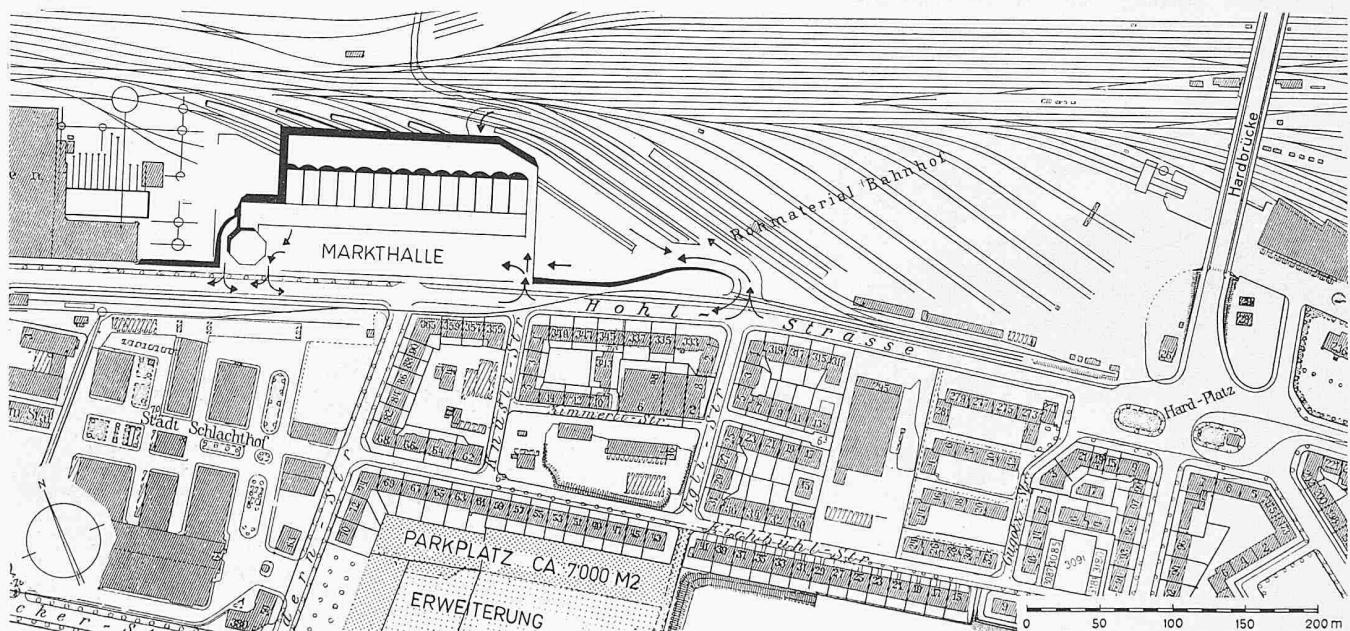
Erstes Obergeschoss 1:1200. 1 Luftraum Restaurant; 2 Galerie Restaurant für rd. 30 Personen; 3 Office, Bar; 4 Stube rd. 20 m²; 5 Sitzungszimmer rd. 53 m²; 6 Sitzungszimmer rd. 48 m²; 7 W.C.-Anlagen; 8 Galerie; 9 Abwartwohnung; 10 Luftraum Markthalle; 11 Vermietbare Büros netto rd. 1110 m²; dunkel getönt = Blumenmarkt rd. 520 m²; hell getönt = Leergebinde rd. 1100 m² (mit feuerhemmenden Trennwänden)



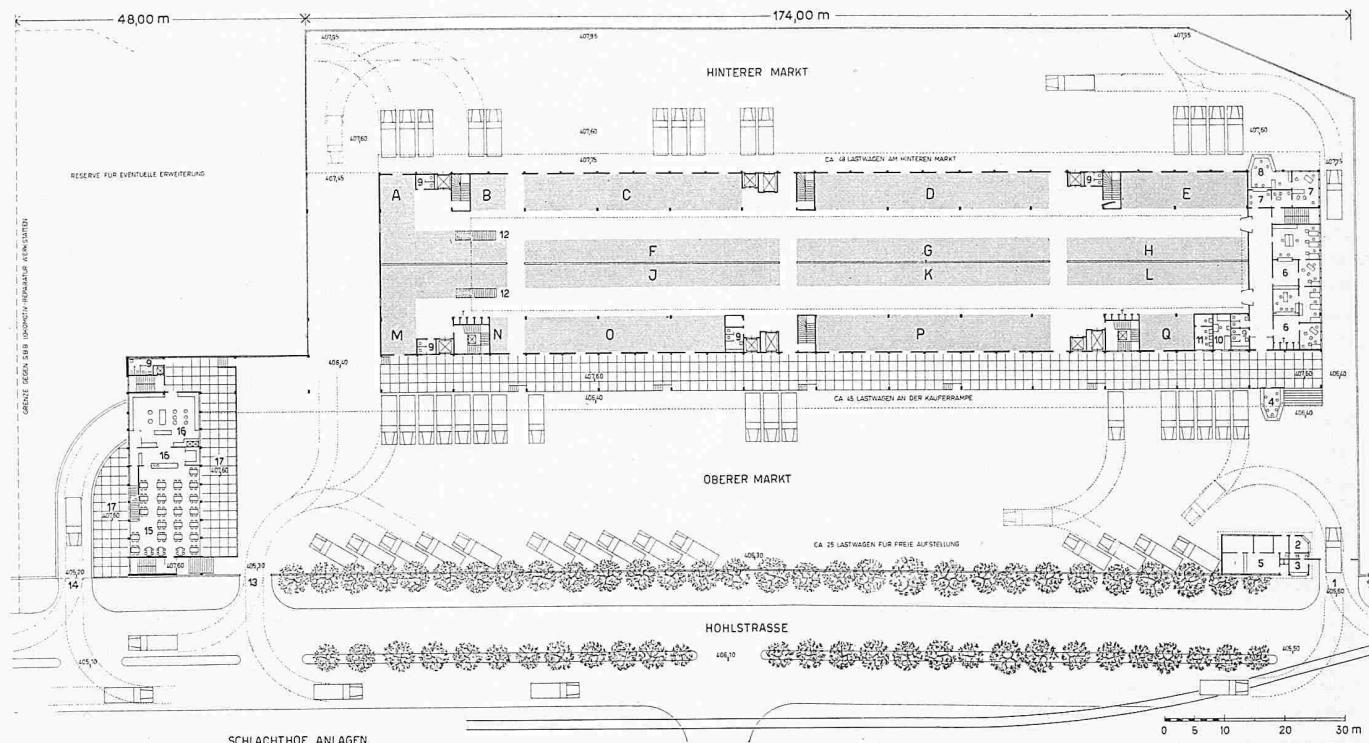
Längsschnitt 1:1000



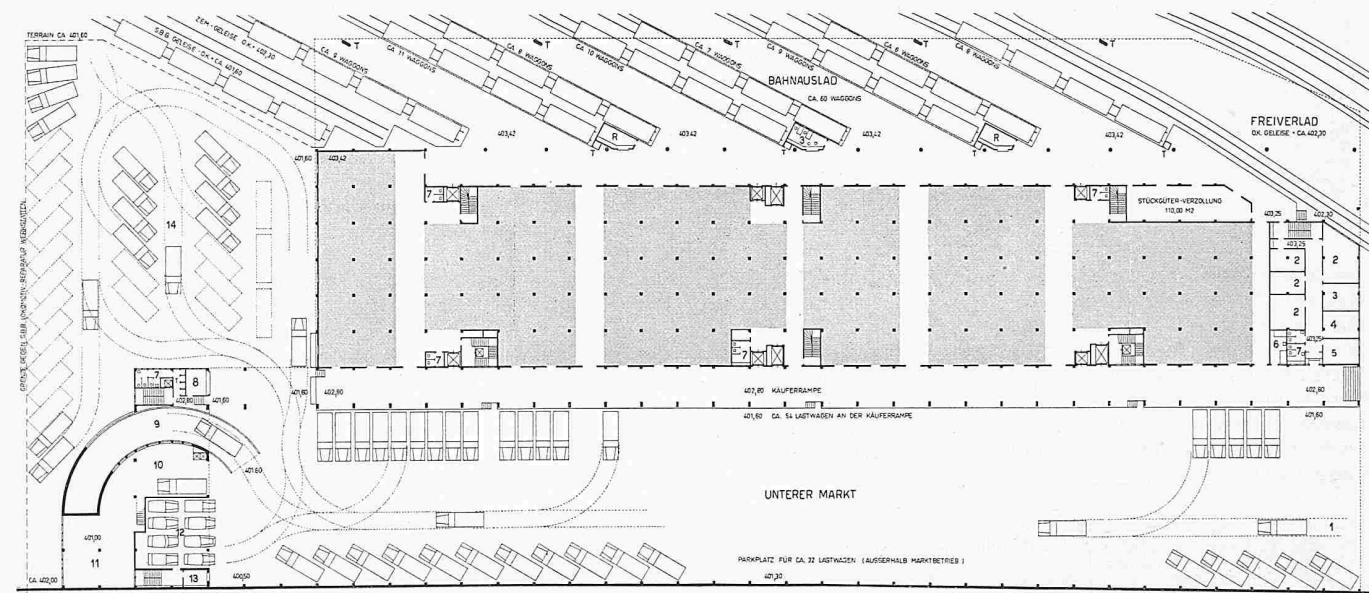
Querschnitt 1:600



Lageplan 1:5000

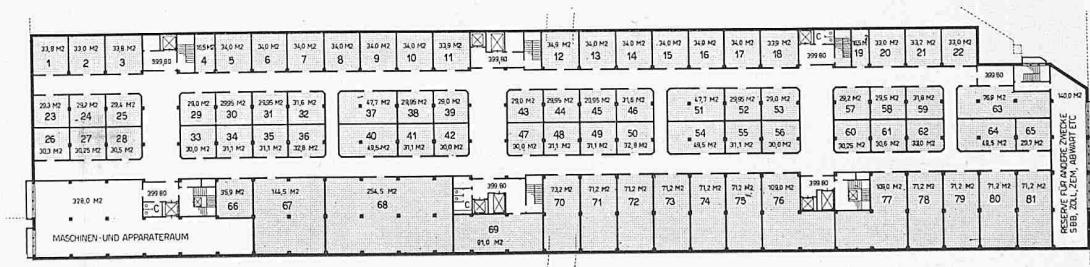


Erdgeschoss 1:1200. 1 Einfahrt zum oberen Markt; 2 Pfortner; 3 Kiosk; 4 Marktaufsicht; 5 Post, Schalterraum und Büros; 6 Bank, Schalterraum und Büros; 7 Direktion; 8 Marktaufsicht; 9 W.C.-Anlagen; 10 Sanitätszimmer; 11 Coiffeur; 12 Aufgang zum Blumenmarkt; 13 Ausfahrt aus dem oberen und hinteren Markt; 14 Ausfahrt aus dem unteren Markt; 15 Restaurant für 100 Personen; 16 Office, Buffet und Küche; 17 Terrasse; T Telefonkabinen; A bis Q Lagerflächen total 2355 m²

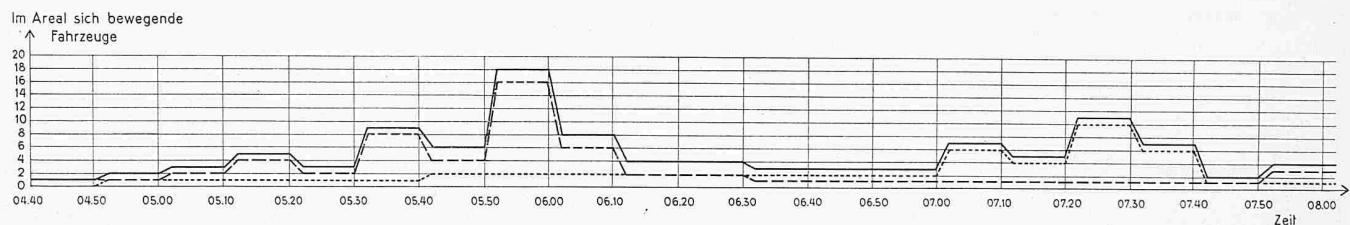


Untergeschoss 1:1200. 1 Einfahrt zum unteren Markt; 2 Büros und Lokale für die SBB; 3 Büro für den Zolldienst, Abfertigung; 4 Büro für den Grenztierarzt; 5 Büro für die Gesundheitspolizei; 6 Sanitätszimmer; 7 W.C.-Anlagen; 8 Marktaufsicht; 9 Ausfahrtsrampe rd. 7 % Steigung; 10 Warenannahme, Restaurant; 11 Keller, Restaurant; 12 Garage für 8 Wagen; 13 Abstellraum; 14 Offener Parkplatz für 35 Lastwagen als Provisorium, Reserve für eventuelle Erweiterung; T Telefon; R Reserve-Büros für Zoll und SBB; getönt: Lagerflächen; total netto rd. 3000 m²

Projekt für den Zürcher
Engrosmarkt von Arch.
Dr. ARMIN MEILI,
Zürich



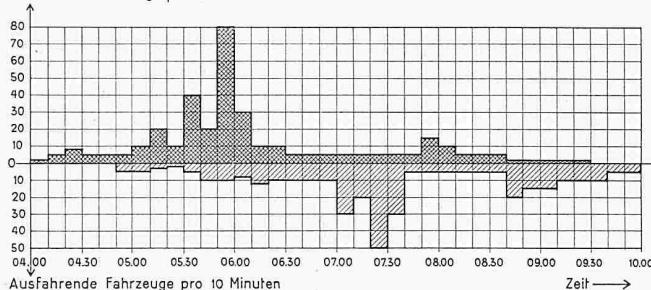
Zweites Untergeschoß 1:1200. Bis 66 kleine Kühlräume; 67, 68, 69 Lohnkühlung, 70 bis 81 grosse Kühlräume, C W.C.-Anlagen



Bewegungstabelle für gleichzeitig im Areal verkehrende Fahrzeuge (Ausschnitt). Voraussetzungen: es gilt untenstehende Verkehrstabelle, durchschnittliche Rangierzeiten 2 min.

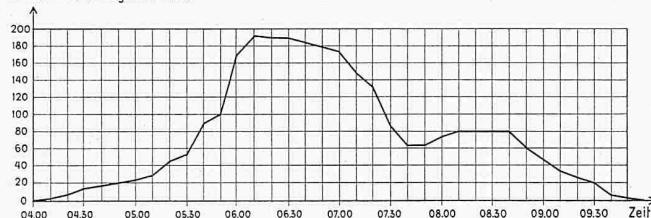
— Total der im Areal gleichzeitig verkehrenden Fahrzeuge
 - - - nach der Einfahrt sich bewegende Fahrzeuge
 - - - vor der Ausfahrt sich bewegende Fahrzeuge

Einfahrende Fahrzeuge pro 10 Minuten



Verkehrstabelle, dargestellt in Zeitabschnitten von 10 min. Annahmen:
 a) total 360 Fahrzeuge, b) einmaliger extremer Andrang von 80 Fahrzeuge in 10 min, c) mittlere Aufenthaltszeit von 75 min, d) Aufenthalts-Unregelmässigkeiten von ± 30 min

Anzahl Fahrzeuge im Areal



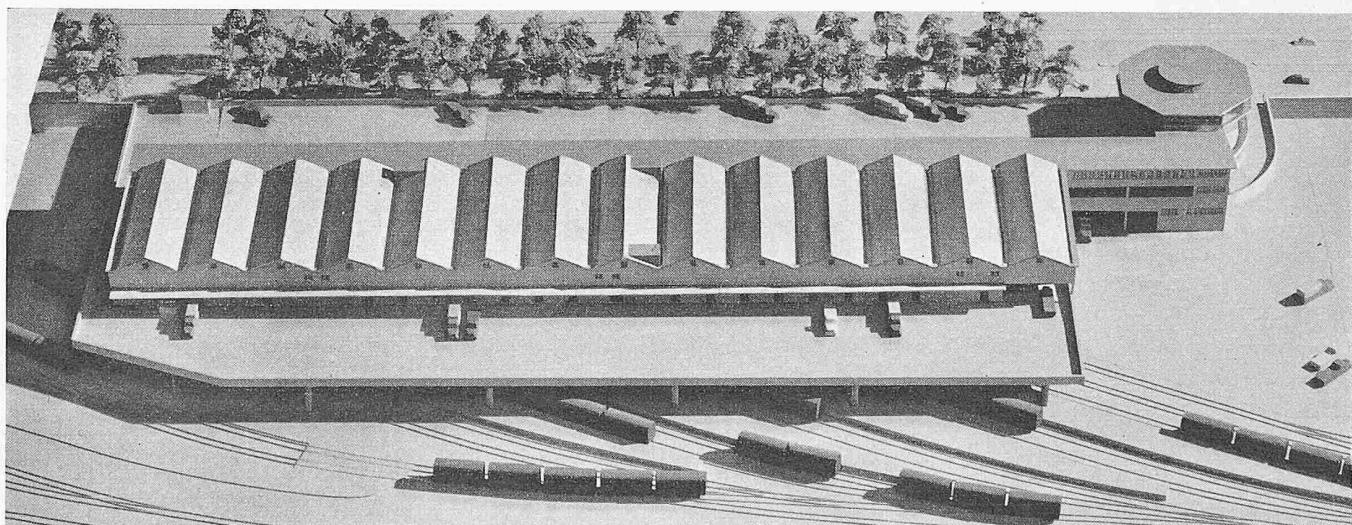
Präsentanztabelle

der Gegenseite des Bahnkörpers an der Hohlstrasse liegendes Grundstück gewählt, welches den Bundesbahnen gehört und gute verkehrstechnische Voraussetzungen hat. Der Bahnanchluss kann einfach in den späteren Ausbau des Bahnhofs Zürich eingefügt werden, die Zufahrten von der Stadt und die Verbindungen in die Landschaft sind praktisch. Die Bundesbahnen haben sich grundsätzlich bereit erklärt, den Boden unter bestimmten Voraussetzungen im Baurecht zur Verfügung zu stellen.

Zur Verwirklichung dieses Bauvorhabens und für den Betrieb des Engrosmarktes besteht eine Aktiengesellschaft Zürcher Engrosmarkthalle AG, der die interessierten Grossisten und Verbände angehören. Das Raumprogramm für die Bedürfnisse der nächsten fünfzig Jahre erforderte in einem eingeschossigen Bau etwa 60 000 m² Grundfläche. Das einzige zur Verfügung stehende zweckentsprechende Grundstück misst aber nur rd. 35 000 m². Deshalb musste eine mehrgeschossige Anlage projektiert werden. Dieser aus Eisenbeton vorgesehene Bau ist durch zwei übereinander angeordnete Hallen gekennzeichnet. Die obere liegt auf dem Niveau der Hohlstrasse, die untere auf demjenigen der Anschlussgleise. Das Geschoss über dem oberen Markt enthält die Räume für Emballagen, eventuell auch solche für nicht verderbliche Waren. Außerdem sind die zum Betrieb gehörenden kaufmännischen Büros in diesem Stockwerk untergebracht. Der Keller wird je nach den Mieteranmeldungen ganz oder teilweise mit modernen Kühlzellen eingerichtet. Am Kopf der Hallen gegen den Hardplatz ist ein einfacher Bautrakt angeschlossen, der Bank- und Schalterräume, Direktion, Aufsicht, Büroräume des Bahn- und Zolldienstes, der Gesundheitspolizei, des Grenztierarztes und die Abwartwohnung enthält. Ein Restaurant befindet sich an der Südwestseite bei der Hohlstrasse. Hinter dem Restaurant senkt sich das Gelände in eine unbebaute Fläche, die als Reserve und vorderhand als zusätzlicher Parkplatz anzusprechen ist. Die Postfiliale wird als getrennter Bau beim Haupteingang an die Hohlstrasse gelegt, allenfalls in Verbindung mit einem Kiosk.

Das Projekt sieht vier dem Bahnausbau dienende, auf Höhe des Hallenbodens des unteren Marktes und der Lager liegende beidseitige Rampen vor, an denen total 59 Eisenbahnwagen aufgestellt werden können. Auf der Ostseite der Marktanlage ist der Freiverlad mit drei Ladegleisen angeordnet, der die Aufstellung von weiteren 43 Wagen ermöglicht. Somit können auf dem Marktareal insgesamt 102 Wagen ladegerecht bereitgestellt werden. Außerhalb des Marktareals steht für die Bedienung des Marktes und zum Sammeln der entladenen Wagen ein weiteres Sammelgleis zur Verfügung. Am Kopf der Rampen sind Reserve-Büros für die Bahn- und Zollabfertigung vorgesehen. Die Rampen sind rd. 7 m breit und münden in einen die Lager flankierenden Vorplatz gleicher Breite.

Die Ausstellungs- und Verkaufsflächen sind in Sektoren eingeteilt. Durch den Abstand der Stützen entstehen seitlich der Halle Standflächen von 6 × 6 m. In der stützenfreien Mitte der Halle wird die 8 m breite Standfläche der Länge nach



Modellansicht aus Nordosten, von der Bahnseite

durch eine 2,50 m hohe Wand getrennt, so dass 4 m tiefe Stände entstehen. Die Breiteneinteilung kann den Wünschen der Mieter angepasst werden. Die Standflächen werden je nach angemeldetem Bedarf eingeteilt und durch starke, galvanisierte, nach aussen abschliessbare Drahtgeflechte abgeschrankt. Innerhalb der Standflächen werden je nach Bedarf der Mieter normierte Betriebsbüros aus Holz und Glas eingebaut. Die Gesamtnutzfläche der 145 m langen und 30 m tiefen Halle beträgt etwa 2350 m².

Alle Stände liegen frontal an einem 5 m breiten Käufergang. Quergänge von 2,50 m Breite führen zum Käuferquai (Laderampe) und zum rampenlosen hinteren Hof. Aufzüge, Treppen, WC und Telephonkabinen inbegriiffen misst die Verkehrsfläche der Halle fast 50 % der Gesamtfläche.

An der Front gegen die Hohlstrasse erstreckt sich über die ganze Länge der Halle eine 6 m breite Laderampe (Käuferquai). Davor liegt ein rd. 30 m breiter Hof. An der Rampe können etwa 45 Lastautos anlegen; weitere 25 finden Platz im Hof längs der Hohlstrasse, der als Reserve für eine spätere Erweiterung freigelassen wurde. An der Rückseite der Halle gegen die Bahn ist durch die Verbreiterung der Betondecke eine rd. 24 m breite Lade- und Parkfläche entstanden, die für den Verlad auf leichtere Lieferwagen mit Einfahrt seitlich des Verwaltungstraktes und Ausfahrt westlich der Halle gedacht ist. Diese 9700 m² messende Verkehrsfläche kann ohne Verkehrsstockungen 45 bis 50 Lieferautos aufnehmen. Die Diagramme auf S. 8 erbringen den Nachweis, dass die Verkehrsflächen eine ungehemmte Abwicklung des Marktgeschehens gewährleisten.

Der Bau des Engrosmarktes bildet einen Teilbeitrag der Erfüllung der Anforderungen, die an den Generalverkehrsplan der Stadt Zürich gestellt werden.

Im Spickel gegen den Hardplatz ist ein Hochhaus vorgesehen. Dieses würde sowohl für Garagierungszwecke als auch zur Aufnahme von Büroräumen am Strandrand gute Dienste leisten. Städtebaulich würde es eine vortreffliche Beziehung zu den breitgelagerten, horizontal betonten Marktbauten herstellen. Seine Lage würde sich außerdem gut ins räumliche Gleichgewicht dieses Stadtteiles einfügen.

Es ist zu hoffen, dass endlich Zürich dieses der Hygiene der Bevölkerung und der Ordnung der Marktverhältnisse dienende Instrument erhält. Man darf füglich erwarten, dass Behörden und Volk unserer Stadt und die SBB, für die die Marché-Gare ein zeitgemäßes Bedürfnis ist, das Bauvorhaben durch ihre angemessene Beteiligung ermöglichen. Im Ausland hat durchwegs die öffentliche Hand den Bau von Markthallen allein übernommen.

Die Arbeitsabwesenheit in der Industrie

DK 658.3

An der vom Institut für Hygiene und Arbeitsphysiologie an der ETH organisierten Tagung (Programm s. SBZ 1956, Nr. 41, S. 639) vom 9. November 1956 konnte der Direktor des Institutes, Prof. Dr. med. E. Grandjean, eine zahlreiche Zuhörerschaft aus den Kreisen der Industrie begrüssen. In seiner Einleitung besprach er die verschiedenen Aspekte der Arbeitsabwesenheit in der Industrie.

Prof. Dr. Sven Forssmann von der Technischen Hochschule Stockholm sprach über das Thema: «Die Arbeitsabwesenheit und ihre medizinische, soziale und betriebswirtschaftliche Bedeutung». Einleitend erläuterte er die Führung einer für einen fortschrittlich geführten Betrieb notwendigen Statistik der Arbeitsabwesenheiten. Zu dieser werden folgende drei Masszahlen gebraucht: 1. Die durchschnittliche Zahl der Abwesenheitstage pro Jahresarbeiter; 2. Die durchschnittliche Anzahl der Abwesenheitstage pro Abwesenheitsfall; 3. Die durchschnittliche Abwesenheitsfrequenz. Die Zuordnung dieser Masszahlen zu den verschiedenen Abwesenheitsursachen gestattet eine Uebersicht über das den einzelnen Faktoren zuzu-

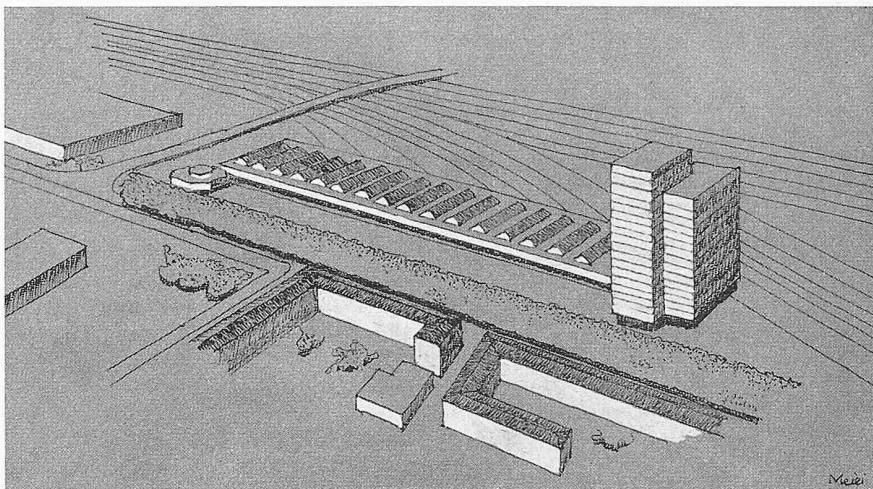


Schaubild aus Süden, mit Hochhaus

messende Gewicht. Während der Arbeiter mit langdauernden Arbeitsabsenzen der gründlichen, medizinischen Abklärung und Behandlung zugeführt werden muss, stehen bei den gehäuften Kurzabsenzen vor allem soziale Aspekte, wie Alkoholismus, Schwierigkeiten mit Vorgesetzten usw. im Vordergrund. Bei den eigentlichen Krankheitsabsenzen schafft die Statistik die Möglichkeit, für jede Krankheit eine durchschnittliche optimale Absenzdauer zu ermitteln. Eine in Schweden nach diesen Grundsätzen aufgestellte Statistik zeigte sich für die beteiligten Unternehmungen sehr wertvoll, indem sie ihnen einen vergleichenden Einblick in die Arbeitsausfälle gestattete und darüber hinaus erlaubte, zweckmässige Massnahmen zur Hebung der Gesundheit ihrer Arbeiter zu treffen.

Dipl. Ing. A. Imhof, Direktor der Moser-Glaser & Cie. AG., berichtete über seine zehnjährige Erfahrung mit der Fünftagewoche. Die durch diese Arbeitseinteilung erreichte Zusammenfassung der Freizeit in einem verlängerten Wochenende brachte der Belegschaft eine grosse Anzahl persönlicher Vorteile, die sie nicht mehr missen möchte. Sie wird aber von vielen Arbeitern statt zur Erholung ebensooft zu zusätzlicher Arbeit oder übertriebenem Vergnügen benützt. Die Einführung der «englischen Arbeitszeit» erwies sich mit dem Übergang zur Fünftagewoche als unerlässlich. In betriebstechnischer Hinsicht ergeben sich eher mehr Nachteile als Vorteile. Hingegen lässt sich aus der Abwesenheitsstatistik kein Vorteil zugunsten der Fünf- gegenüber der Sechstagewoche ermitteln. Zusammenfassend ist der Redner der Ansicht, dass in seiner Firma die Vorteile der Fünftagewoche deren Nachteile überwiegen.

«Methoden und Wege zur Durchführung der Unfallverhütungsmassnahmen in der betrieblichen Praxis» war das Thema, das Direktor W. Brockhoff, Luther-Werke, Mainz, behandelte. In seinem Betrieb gelangte ein ausgedehntes und konsequentes Unfallverhütungsprogramm zur Durchführung, über das der Redner berichtete. Eine eigene Unfallverhütungsabteilung steht der Direktion beratend zur Seite. Unfallverhütungskomitees auf allen Befehlsinstanzen bis hinunter zu den Arbeitern einer Abteilung diskutieren und kritisieren die im Interesse der Unfallverhütung notwendigen Anordnungen. Diese Anordnungen werden der Belegschaft und ihren Vorgesetzten zur Erhöhung der Autorität auf dem normalen betrieblichen Befehlsweg übermittelt. Unfallvertrauensmänner in jeder Abteilung unterstützen durch persönliche Einwirkung auf ihre Arbeitskollegen die genaue Einhaltung der Vorschriften. Die gewissenhafte Auslese und Ausbildung der Vorgesetzten und Arbeiter dient ebenfalls dem Ziel der Unfallverhütung. Potentielle Gefahrenquellen werden nach Möglichkeit schon bei der technischen Arbeitsplanung ausgeschaltet. Der Werkarzt widmet sich nur der ersten Hilfe, der Kontrolle der Werkhygiene und dem Einsatz der körperlich Behinderten. Die parallel mit diesem Unfallverhütungsprogramm durchgeführte Abwesenheitsstatistik hat gezeigt, dass dank dieser Organisation das Ausmass der unfallbedingten Arbeitsausfälle ganz erheblich gesenkt werden konnte.

«Der ältere Arbeiter, sein Einsatz und seine Betreuung» lautete der Titel des Vortrags von Prof. Dr. Sven Forssmann,