

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 31/32 (1898)
Heft: 19

Artikel: Das Schlacht- und Viehhofprojekt der Stadt Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-20760>

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: 15.03.2025

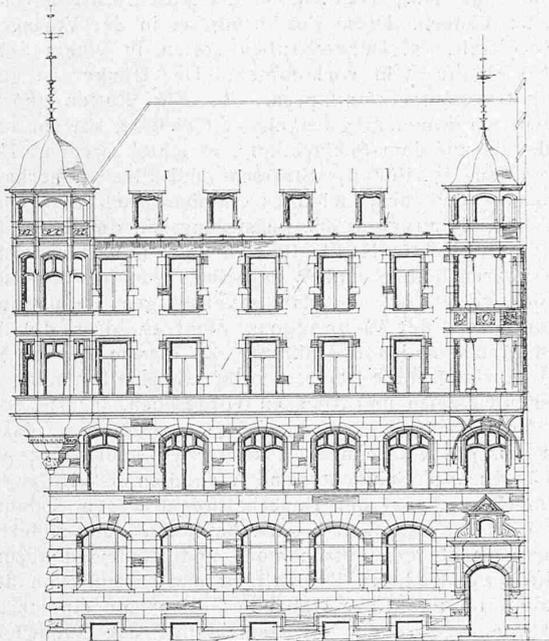
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Erdgeschoss und erster Stock sind in massiver Quaderverkleidung ausgeführt, ebenso die Mittelpartie an der schrägen Ecke mit dem Hauptgiebel. Im zweiten und dritten Stock sind die Wandflächen weiss geputzt, die Hohlkehle des weitvorspringenden Dachgesimses bemalt. Den Giebel schmückt eine Sonnenuhr, sowie eine von Kiene in

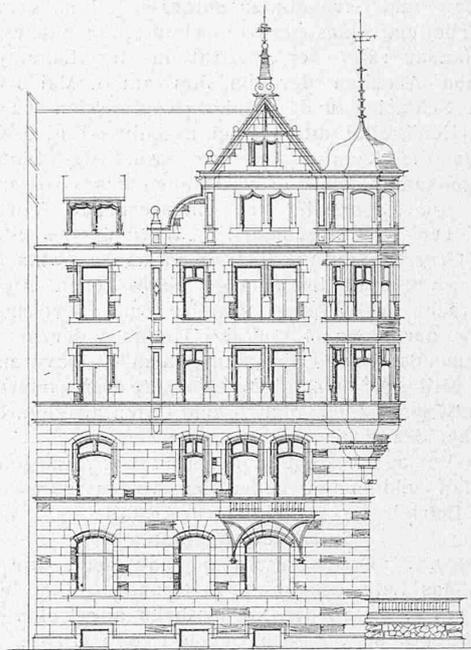
Die Fundierungs- und Maurerarbeiten hat die Firma Lauffer & Franceschetti, die Steinhauerarbeiten, etwa 450 m³, H. Huber ausgeführt, die Zimmerarbeiten Emil Baur, den Untersockel in Granit lieferte Antonini in Wassen, den Obersockel die Lägersteinbruchgesellschaft Regensberg, die Marmorsäulen Emil Schneebeli, Schmidt & Schmidweber.

Die Neubauten der Schweiz. Lebensversicherungs- und Rentenanstalt in Zürich.

Architekten: *Kuder & Müller* in Zürich.



Ansicht gegen die Mythenstrasse.



Ansicht gegen die Privatstrasse.

1 : 300.

München nach Modell von Bildhauer Boesch in St. Gallen in Kupfer getriebene Figur der Prudentia. Das Dach ist mit schwarzem Saarschiefer in deutscher Deckung mit runden Kehlen ausgeführt. Die Ecktürme erhalten Kupferbedachung.

Die Säulenschäfte am Hauptportal sind von Gaisbergergranit von Gurtellen, die Säulen im Treppenhaus sind von Portor im Erdgeschoss, von Nembrorosso im ersten Stock, die Haupttreppe von Triestiner Marmor mit reichem schmiedeisernem Geländer. Die Decken im Verwaltungsgebäude sind durchweg massiv, nach System Schürmann, ausgeführt.

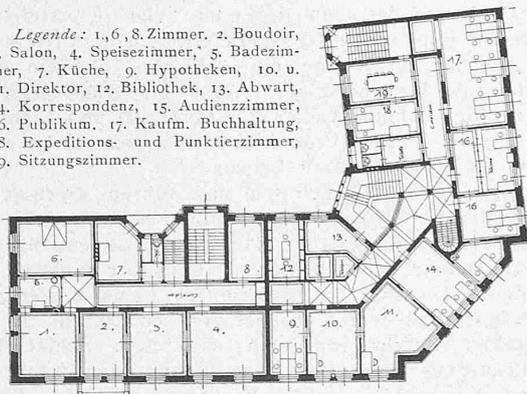
Mit dem Ausgraben wurde am 1. Juli 1897 begonnen und es werden die Bauten am 31. Dezember 1898 beziehbar sein. Der Kostenvoranschlag für die zwei Bauten beziffert sich auf 750 000 Fr.

Das Schlacht- und Viehhofprojekt der Stadt Zürich.

Die Unhaltbarkeit der in Zürich bestehenden Schlacht- und Viehmarktverhältnisse führte im Jahre 1893 zu der mit Weisung des Stadtrats vom 17. Juni gleichen Jahres

Legende: 1., 6., 8. Zimmer, 2. Boudoir, 3. Salon, 4. Speisezimmer, 5. Badezimmer, 7. Küche, 9. Hypotheken, 10. u. 11. Direktor, 12. Bibliothek, 13. Abwart, 14. Korrespondenz, 15. Audienzzimmer, 16. Publikum, 17. Kaufm. Buchhaltung, 18. Expeditions- und Punktierzimmer, 19. Sitzungszimmer.

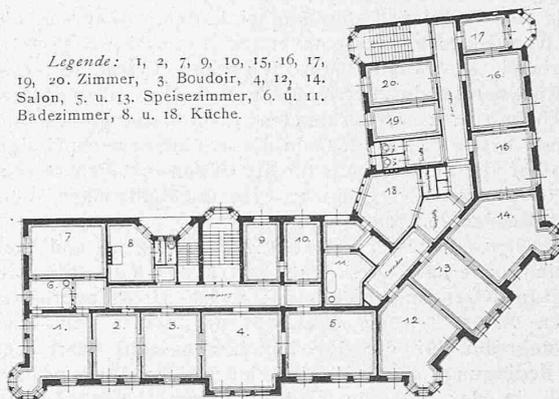
Privatstrasse.



Alfred Escher-Platz.
Grundriss vom I. Stock.

1 : 600.

Legende: 1, 2, 7, 9, 10, 15, 16, 17, 19, 20. Zimmer, 3. Boudoir, 4, 12, 14. Salon, 5. u. 13. Speisezimmer, 6. u. 11. Badezimmer, 8. u. 18. Küche.



Mythenstrasse.

Alfred Escher-Platz.
Grundriss vom II. Stock.

Die innere Ausstattung wird einfach, aber gediegen sein. Einige Zimmer erhalten vollständige Holzvertäfelung.

Für die Pfahlfundamente kamen durchschnittlich Pfähle von 12 m Länge zur Anwendung und zwar auf den Quadratmeter im Durchschnitt drei Stück, im ganzen 1135 Stück.

beim Grossen Stadtrate beantragten Erwerbung des 17,5 ba umfassenden Letzibach-Gebietes behufs Errichtung einer centralen Schlacht- und Viehhof-Anlage. Das Gelände liegt zwischen Badenerstrasse, Hardgutstrasse, Eisenbahnlinie Zürich-Baden und Letzigraben, also ausserhalb der über-

bauten Stadtteile, aber doch nicht zu weit vom Innern der Stadt entfernt, und an einer Hauptverkehrslinie.

Lage, Ausdehnung, Gestalt und Bodenbeschaffenheit des Grundstückes (Kieslager) sowie die Neigungsverhältnisse (1%) entsprechen durchaus den Anforderungen, die an den Schlacht- und Viehhofplatz eines grossen städtischen Gemeinwesens gestellt werden müssen.

Mannigfache Schwierigkeiten, die sich der endgültigen Feststellung der das Schlacht- und Viehhofgebiet berührenden Bau- und Niveaulinien entgegenstellten, verzögerten die Ausarbeitung eines generellen Einteilungsplanes, sodass erst im Januar 1898 der Stadtrat in der Lage war, die bezüglichen Arbeiten der von ihm am 6. Mai 1896 eingesetzten Schlacht- und Viehhof-Kommission zu genehmigen. Gleichzeitig mit diesem Beschluss erging die Einladung an die Kommission, auf Grund des Einteilungsplanes, genannter Behörde zu Händen des Grossen Stadtrats und der Gemeinde eine entsprechende Vorlage zu machen. Die jetzt erschienene „Weisung des Stadtrates an den Grossen Stadtrat betreffend einen Schlacht- und Viehhof“ giebt über die Vorlage einlässlichen Aufschluss. In Anbetracht der grossen sanitären und wirtschaftlichen Bedeutung, der Eigenart und des Umfangs der in Aussicht genommenen Bauten und Einrichtungen im Kostenvoranschlag von rd. 5 Millionen Fr., dürfte es unsere Leser interessieren, die wesentlichen Gesichtspunkte und Daten aus dem Projekte des Zürcher Stadtrates kennen zu lernen.

Die Vorlage besteht in der Hauptsache aus dem Einteilungsplan und einem generellen Kostenvoranschlag für Bau und Betrieb der projektierten Anstalt.

I. Einteilungsplan.

Bauplatz. Dem Einteilungsplane liegt, wie bereits bemerkt, das Letzibachgebiet zu Grunde. Von letzterem mussten 33 113 m² an die Nordostbahn abgetreten werden, und für öffentliche Strassen gehen 18 613 m² ab, so dass für den Schlacht- und Viehhof 123 274 m² verbleiben, wovon auf den Schlachthof rd. 68 000 m² und auf den Viehhof rd. 55 000 m² entfallen.

Typus. Die Schlacht- und Viehhöfe des europäischen Kontinentes werden entweder nach dem französischen oder nach dem deutschen Typus gebaut. Der französische Typus, in Berlin, München, Paris u. a. angewendet, zeigt die Gebäude in Reihenstellung neben oder hinter einander symmetrisch angeordnet und durch offene Gänge oder Plätze von einander getrennt. Der deutsche Typus charakterisiert sich u. a. durch folgende Merkmale: Anordnung der Gebäude in Gruppen und zwar so, dass eine Vergrösserung der einzelnen möglich ist, Bestimmung der Grösse der einzelnen Gebäude nach dem Gesichtspunkte nicht der Symmetrie, sondern des speciellen Bedürfnisses, Zusammenrückung der Ställe und der Schlachthallen. Während also beim französischen Typus in erster Linie die Symmetrie massgebend ist, fallen beim deutschen Typus in erster Linie Rücksichten des Betriebes in Betracht. Der Stadtrat hat sich mit den vorberatenden Kommissionen für den deutschen Typus entschieden, da dieser einen zweckmässigen Betrieb für die Zukunft wie für die Gegenwart sichert, ohne dass Forderungen der Symmetrie in ungebührlicher Weise verletzt werden müssen.

Hauptgrundsätze für die Disposition. Schlacht- und Viehhöfe sind innerhalb des deutschen Typus nach folgenden Hauptgrundsätzen zu projektieren: 1. Das Grössenverhältnis zwischen Schlacht- und Viehhof soll derart sein, dass beide ungefähr für dieselbe Bevölkerungszahl ausreichen. Diese Bedingung sei, wie die stadträtliche Weisung hervorhebt, in der Vorlage erfüllt, indem beide Anlagen einer Einwohnerzahl von 300 000 genügen dürften. 2. Damit der Betrieb sich leicht abwickle, sind die Gebäude nach dem Grundsatz der Vorwärtsbewegung im Betriebe anzuordnen. Diese für die Einteilung von Schlacht- und Viehhöfen vielleicht wichtigste Regel habe bis auf wenigstens hier durchgeführt werden können, zufolge der glücklichen Gestalt des Landes mit Geleiseanschluss an der Stirnseite. 3. Der Schlacht- und der Viehhof müssen direkte Verbin-

dung mit einander haben, was im vorliegenden Falle, wo zwischen beiden Höfen eine öffentliche Strasse liegt, durch Unterführungen bewerkstelligt werden soll. Aus seuchenpolizeilichen und Verkehrsrücksichten ist es nämlich nicht ratsam, Schlachtvieh aus dem Viehhofe über eine öffentliche Strasse nach dem Schlachthofe zu treiben. 4. Jeder Schlacht- und Viehhof soll über einen von der übrigen Anlage vollständig abgetrennten, sogenannten Sanitätshof verfügen, in welchen seuchenkranke oder dringend seuchenverdächtige Tiere zum Zwecke der Abschachtung verbracht werden können. Diese Forderung sei in der Vorlage ebenfalls erfüllt. 5. Düngergruben sollen in einem Schlacht- und Viehhofe nicht vorkommen. Der Dünger ist aus der Anstalt vorweg abzuführen. 6. Für Futter und Stroh sollen, wo immer möglich, eigene Gebäude, sowohl auf dem Vieh- als auf dem Schlachthofe, errichtet werden. Dies sei vorgesehen. 7. Für die Strassen- und Plätze innerhalb des Schlacht- und des Viehhofes empfiehlt sich dringend eine mit Asphalt ausgegossene Pflasterung, für die Ställe, Markthallen, Schlachthallen, Kuttelleien u. s. f. harter, leicht abwaschbarer Boden- und Wandbelag, was im Voranschlage berücksichtigt ist. 8. Zur zuverlässigen Reinigung und Desinfektion der Viehwaggons dient es, dass die Anstalt diese Arbeit selbst übernimmt. Zu diesem Zwecke ist bei der Ausladerampe eine Desinfektionshalle nebst zugehörigen Geleisen und Annexen vorgesehen. 9. Die Stellung des Verwaltungsgebäudes muss so gewählt sein, dass von ihm aus das Ganze überblickt werden kann. 10. An den Gebäuden von Schlacht- und Viehhöfen ist Holzwerk zu vermeiden, einmal der Dauerhaftigkeit wegen, sodann weil das Holz die Fähigkeit besitzt, Ammoniak- und andere Gase in grossen Mengen aufzunehmen und wiederum abzugeben, endlich zur leichteren Reinhaltung und Desinfektion der Gebäude. 11. Sämtliche Gebäude sollen eine einfache, aber gefällige Architektur erhalten, damit der Eindruck des Düstern von der Anstalt genommen wird. 12. Aus demselben Grunde ist das Ganze mit Rasen, Bäumen und Sträuchern zu durchsetzen, Beigaben, die übrigens nebenbei in hohem Masse luftreinigend wirken.

a. Die Geleise.

Das Zufahrtsgeleise wird seitens der Nordostbahn von der Altstetter Seite gegeben. Dasselbe verlässt unterhalb des Schlacht- und Viehhofes das Bahngebiet, durchschneidet die Güterstrasse und läuft sodann parallel mit dieser bis zur Einbiegung in das erste Rampengeleise. An letzteres schliessen sich an ein Rückstellgeleise und mehrere Desinfektionsgeleise, von denen drei durch eine Halle führen, damit die Reinigung und Desinfektion der Viehwaggons unter Dach erfolgen kann. Das für die Wagenreinigung erforderliche Warmwasser würde, wie vorläufig angenommen ist, durch den in der hinterliegenden Ecke zu erstellenden Wasserturm mit Pumpanlage geliefert. An letzteren hätten sich anzulehnen ein Wohn-, ein Ankleide- und ein Badezimmer für die Wagenreiniger. Auch ein Klärbecken zur Reinigung der Schmutzwasser des Schlacht- und Viehhofes ist an dieser Stelle vorgesehen, nach dem Muster des Schlacht- und Viehhofes zu Leipzig.

Von den Rampengeleisen aus führen Zweiggeleise einerseits der Letzigrabenstrasse entlang nach dem Fleischexportgebäude, anderseits der Hardgutstrasse entlang nach dem Sanitätshofe. Mit beiden sind weitere Nebengeleise verbunden. Dieses Binnengeleisenetz dient ausser dem Fleischexport und dem Transport von seuchekrankem Vieh der direkten Zufuhr von Vieh nach dem Schlachthofe, unter Benutzung einer fliegenden Rampe, der Zufuhr von Heu und Stroh, von Kohlen u. s. w. sowie der Abfuhr von Eis, Häuten, Fellen und Fett, Dünger aus der Wampelleere u. s. f. Dasselbe soll durch ein Rollbahngeleisenetz ergänzt werden, damit der Betrieb der Anstalt im Freien möglichst rasch und geräuschlos und ohne alle Tierquälerei sich vollziehen kann.

b. Der Viehhof.

Der Viehhof hat den Zweck, nicht bloss den Schlachtviehbedarf für den zugehörigen Schlachthof, sondern auch

den Schlacht- und Nutztviehbedarf für einen weiten Umkreis zu vermitteln. Zu diesem Zwecke soll der Viehhof in Regie betrieben werden.

An das Einfahrtsgeleise lehnt sich die Rampe, welche eine der voraussichtlichen Lebensdauer des Schlacht- und Viehhofes entsprechende Länge von 247 m aufweist. In Frankfurt beträgt die Länge 100 m, in Leipzig 125 m, in Chemnitz 110 m, in München 217 m. Die Vorderkante der Rampenanlage liegt genau auf Bodenhöhe des Eisenbahnwaggons, so dass das Aus- und Einladen von Vieh ohne alle Schwierigkeit erfolgen kann. Die Rampe ist 14 m breit und fällt leicht gegen die Stallungen, damit eine gründliche Abspritzung und rasche nachherige Trocknung möglich ist. Die Einteilung der Rampe in Buchten hat den Zweck, das Vieh der einzelnen Waggons ausserhalb der Stallungen vorübergehend abzusperren, damit, falls ein Tier irgend eines Waggons seuchenkrank befunden wird, die ganze Wagenladung direkt nach dem Sanitätshofe verbracht werden kann. Die Umzäunung der Buchten ist um der Dauerhaftigkeit und der Reinhaltung willen aus Eisen gedacht. Die Buchten für Kleinvieh werden, so oft das Eintreiben der Tiere zu erfolgen hat, durch Ausziehbarrieren oder eine ähnliche Einrichtung mit den Stallungen verbunden, um Entweichungen vorbeugen zu können. Zunächst der Viehrampe ist im Mittelgange des Viehhofes ein kleines Gebäude vorgesehen, welches dem untersuchenden Tierarzte und der Bahnkontrolle zu dienen hat. An die Rampe schliessen sich naturgemäss die Viehhofstallungen, auch diejenigen für das Grossvieh, da letzteres in weitaus den meisten Fällen sofort in den Stallungen unterzubringen ist, schon der Fütterung wegen.

Der Letzigrabenstrasse entlang ist der Kontumazhof für ausländisches Grossvieh projektiert. Ausländisches Vieh soll nämlich immer als Verdachtsvieh behandelt werden, da es erfahrungsgemäss epidemischer Erkrankung in höherem Masse unterliegt als das Inlandsvieh. Aus diesem Grunde ist auf einem Viehhofe das Ausländische vom Inlandsvieh scharf zu trennen, um so mehr dann, wenn er auch dem Nutztviehhandel zu dienen hat. Kontumazhöfe müssen daher mit Einschluss der zugehörigen Rampen durch Mauern vom übrigen Viehhofe abgetrennt werden, und es darf keinerlei Verkehr zwischen jenen und diesem stattfinden. Deshalb sind auch eigene Unterführungen für das Ausländische vorgesehen. Die Stallabteilungen für das Kontumazgrosstvieh sind je für einen Waggon berechnet. Die projektierten Kontumazstallungen für Grossvieh werden vorerst in 32 Abteilungen für 310—372 Tiere Raum gewähren, es ist aber eine Vergrösserung für insgesamt 670—804 Stück vorgesehen. Im Falle grösseren Bedürfnisses könnte eine zweite Kontumazanstalt für Grossvieh ausserhalb des Viehhofes errichtet werden.

Um den Viehhof für Inlandsware vor Infektion von seiten des Kontumazhofes vollends sicher zu stellen, sind vorgesehen: erstens ein Abstand von 32,5 m zwischen letzterem und den Stallungen nebst Markthalle für Inlandsgrosstvieh, zweitens eine zeitliche Trennung der Märkte für Auslands- und für Inlandsvieh, drittens ein Desinfektionsraum, den die Besucher des Kontumazhofes beim Austritte wie beim Eintritte zu durchschreiten haben, viertens für die Einbringung von Heu und Stroh eine Sicherheitsvorrichtung behufs Vermeidung jeder persönlichen Berührung zwischen Bediensteten der einen und der andern Abteilung des Viehhofes.

Die dem Kontumazhofe dienende Rampe ist beweglich gedacht und zwar so, dass jede einzelne Bucht sich auf Geleisen seitwärts und vorwärts schieben lässt. Ist eine solche Bucht geladen, so wird sie seitwärts in die Mittellinie gerückt, wo sie mittels Drehscheibe eine Vierteldrehung erhält, um alsdann vorwärts vor die betreffende Stallthüre geschoben und dort direkt in die Stallung entladen zu werden. Damit erreicht man, dass die Fusspuren der Tiere verschiedener Waggons nicht zusammentreffen können. Dasselbe Verfahren, nur umgekehrt, ist bei Tieren anzuwenden, welche aus der Kontumazanstalt wiederum auf die Bahn zu verbringen sind. Diese Art des Transportes von Verdachtsvieh nach bzw. von den Stallungen ist allerdings etwas umständlich und wäre weggefallen, wenn die Stall-

abteilungen mit ihrer Schmalseite an die Rampe hätten gelegt werden können. Das war, den Angaben der Weisung zufolge, nicht möglich, weil die Stallungen auch der übrigen Viehgattungen mit der Rampe in Verbindung gebracht werden mussten.

Eine Markthalle wird im Kontumazhofe nicht errichtet, weil von ihr aus Seuchen verschleppt werden könnten. Dagegen erhalten die Ställe 2 m breite Gänge und reichliche Beleuchtung von oben. Letztere Einrichtung findet sich übrigens auch bei den Stallungen für Inlandsgrosstvieh, da sie sich nicht minder vom Gesichtspunkte einer ausgiebigen Lüftung empfiehlt.

Die Viehhofstallungen für inländisches Grossvieh lassen Abteilungen für je 25—40 Stück zu, weil man mit Seuchenfällen hier weniger zu rechnen hat. In der Vorlage sind Einzelräume für je 32 Stück vorgesehen und zwar zunächst deren sechs; bis zur Rampe finden weitere sieben Abteilungen Platz, so dass, wenn auch diese angelegt sein werden, für 416 Tiere Raum vorhanden ist. Baugrund für weitere Abteilungen dieser Art steht nahe dem Futter- und Strohspeicher zur Verfügung.

Die Markthalle für Inlandsgrosstvieh, im Innern für 380, unter den Vordächern für 120 Stück Raum bietend, wird gleich von Anfang an in voller Grösse zu erbauen sein, da ihre eigenartige Konstruktion sich zur Herstellung bloss eines Teiles nicht eignet.

Die Viehhofstallungen für Kleinvieh, Schweine, Kälber, Schafe u. s. w., haben zugleich dem Markte zu dienen; es sei nicht ratsam, für diese Viehgattungen eine besondere Markthalle zu errichten, besonders für Schweine und Kälber, die sich schwer transportieren lassen. Die Rücksicht auf den Markthandel aber erheischt, dass die Stallungen luftig und hell gebaut und mit genügend breiten Hauptgängen versehen werden. Vorläufig projektiert ist Raum für 1900—2000 Tiere. Ebenso wie für das Ausländische Grossvieh ist für ausländische Schweine und Schafe eine besondere, mit der gleichen Vorsicht gebaute und betriebene Marktstallung vorzusehen. Zunächst sind Ställe für 500 bis 600 Tiere projektiert.

Der Transport des Kleinviehes nach dem Schlachthofe vollzieht sich mittels eines Tunnels, der, von den Marktstallungen für Inlands- und Auslandsware zweiseitig ausgehend, nach der Schweineschlachtstallung führt. Die Wagen werden elektrisch betrieben, und an den Endpunkten ist die Einrichtung so gedacht, dass die Wagen bei der Ankunft aufsteigen, bis die Wagenbrücke mit dem Stallboden sich in gleicher Ebene befindet, wodurch das Verladen und Ausladen des Viehes auf die einfachste, die Tiere nicht im geringsten belästigende Art vor sich gehen kann. Der Weitertransport von Kälbern, Schafen und Ziegen nach der Schlachtstallung geschieht von der Vorhalle der Schweineschlachtstallung aus, durch dieselben Wagen, nur oberirdisch. Für die Desinfektion der Wagen ist unterirdisch bei der Schweineschlachtstallung vorzusorgen. Rückstellgeleise sind dort ohnehin — übrigens auch bei den Marktstallungen — anzubringen.

Ursprünglich war die Einrichtung eines Pferdemarktes mit ins Auge gefasst. Die Beratungen führten aber mehr und mehr zu der Ueberzeugung, dass alle dahin zielenden Anstrengungen erfolglos sein würden. An Stelle der vor dem projektierten Pferdemarktes wird nun das Gebäude für Futter und Stroh treten.

Jeder grosse Viehhof soll über einen Gasthof für Händler, Viehwärter u. s. w. nebst Wirtschaft und Viehmarktbörse für die Markttage, sowie über ein Gebäude für Post, Telegraph und Telephon für das tierärztliche Personal, das Viehinspektorat und die Polizei verfügen. In der Vorlage rahmen die beiden Gebäude den 20 m breiten Haupteingang ein.

In der Achse des Haupteinganges steht das Pförtnerhaus nebst Wage, an welches sich links und rechts die Thore des den Viehhof umgebenden eisernen Zaunes anschliessen.

(Schluss folgt.)