**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 44 (1928)

Heft: 6

**Artikel:** Die neue Grossgarage Schlotterbeck in Basel

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-582133

## 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:** 30.11.2025

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

wichte haben in der Berichtszeit absolut abgenommen, verzeichnen sie doch nur noch 10,600~q gegen 11,500~q in den ersten drei Monaten des Vorjahres. Daß die schweizerische Aussuhr von Gerberrinde eine nur nominelle ist und sein kann, braucht wohl kaum langer Begründung.

5. Rortholz und Kortwaren.

Für den Export gilt hier natürlich mutatis mutandis das Nämliche wie dei den Aussuhrverhältnissen der vorzenannten Position, weshalb wir nicht länger hiedei verweilen. Die Einsuhr ist eine recht ansehnliche und stammt dum weitaus größten Teil aus Frankreich und Algier, die zusammen rund 80% der gesamten Schweizer Einsuhr decken. Die Korkstöpsel dagegen liefert uns vorzugsweise Spanien, und zwar erreicht seine Quote hier 75% des Importiotals. Korkschrot und Korkmehl stammt saft zu gleichen Teilen aus Deutschland und Italien, so daß die Bezugsquellen also recht mannigsaltige sind. Die Einsuhrwerte sind in der Berichtszeit von 345,000 auf 401,000 Fr. angewachsen und die Gewichte haben sich gleichzeitig von 3700 auf 5100 Doppelzentner vergrößert.

#### 6. Robes Laubnugholz.

Auch hier find die Importe kräftig in die Sohe ge-gangen, erreichen sie doch einen Wert von 1,197,000 Fr. gegen nur 767,000 in der Bergleichszeit des Borjahres. Bon 111,000 auf 156,000 q find auch die Einfuhrgewichte gewachsen, so daß die Quantitäts und Wertsbewegung ungefähr parallel lief. Das deutet auf stabil gebliebene Preislage. Im Gegensat zu ben vorgenannten Bosttionen haben wir hier auch eine ansehnliche Ausfuhr, ble mit 601,000 Fr. im ersten Bierteljahr 1928 das letztjährige Ergebnis von bloß 225,000 bei Weltem übertrifft. Auch hier fleht die Gewichtszunahme im Ginklang mit der Wertvermehrung; benn von 22,500 q ift der Export auf 53,700 q geftiegen. Die Buchenholssorti-mente spielen bei ber Ausfuhr überhaupt teine Rolle, was hervorgehoben zu werden verdient; dagegen erwähnen wir bei den übrigen Laubhölzern die Absatgebiete Deutsch. land und Italien, die je ungefähr 50% der schweizerischen Exporte abnehmen. Bei der Einfuhr fleht bei den Buchenholzsortimenten die deutsche Quote mit rund 50% des Importtotals obenan, während Ofterreich und Frankreich mit je einem Biertel beteiligt find. Allerdings muffen wir beifugen, daß die Buche beim rohen Laub, nutholzimport nur mit einem Biertel ber Totaleinsuhren beteiligt ift. Bei den Importen der fibrigen Laubhölzer steht Frankreich mit 35% an der Spize; ihm folgen Bolen mit 25, Weftafrika mit 12, Deutschland mit 10, Jugoflavien, Ofterreich und die Vereinigten Staaten mit le 6 % ber schweizerischen Gesamteinfuhr.

### 7. Robes Rabelnuthola.

Diese Position hat natürlich ganz andere Bezugsverhältnisse als die Laubholzsortimente. In der Tat dominiert hier Osterreich mit rund 80% des schweizerischen
Gesamtimportes, während auf Polen nur noch knapp 8
und auf Deutschland 5% des Totals entfallen. Die
viel unbedeutendere Aussuhr richtet sich wie bisher zu
ungefähr gleichen Teilen nach Italien und Frankreich.
Beim Import bestätigt sich die allgemeine Regel der
vermehrten Gewichte und Werte. Sie sind von 389,000
auf 454,000 q angewachsen und haben gleichzeitig eine
Wertzunahme von 2,523,000 auf 3,025,000 Fr. auszu
weisen. Die Aussuhr verzeigt allerdings ein ganz anderes,
weniger erfreuliches Bild. Her ist das Gewicht von
58,700 auf 41,000 q gesunken, indessen die Exportwerte
eine gleichzeitige Reduktion von 272,000 auf 212,000 Fr.
erfahren haben.

# Die nene Großgarage Schlotterbeck in Basel.

(Rorrefpondeng.)

Architekt: H. Hindermann. Architekturbureau: B. G. Baumgartner. Ingenieurbureau: R. Gfell-Deldt.

Die eminente Zunahme von Kraftfahrzeugen in den Städten ruft nach geeigneten Unterkunftsraumen. In den Anfangen diefer Erscheinung begnügte man fich damit, für die einzelnen Wagen einzelne Garagen zu bauen. Auf dem Lande bei niedrigen Bodenpreisen und der Abgelegenheit der Wohnftatten wird dies das Richtige fein und mag es auch weiter fo gehalten werden, aber in Stadtgebieten, mo jeder Quadratmeter eines Grundftudes tofibar ift, muß bas Syftem ber einzelftehenden Garagen als unwirtschaftlich und veraltet bezeichnet werden. Des halb ift man mit Recht in allen größeren Städten zum ökonomischeren Betrieb der Groß-Garagen übergegangen. Berlin und Paris haben uns die erften naheltegenden Beisptele gebracht, die wir welter ausbauen konnen. Im Berbft bes letten Jahres tonnte in Bafel der Betrieb in einer erften Großgarage (Angelo Villa) aufgenommen werden, wo erstmals zweckmäßiger Plat zur Unterbringung von ca. 400 Kraftwagen entstand. Selther ift ein Gegenftud, die Barage Schlotterbed herangereift, welche am 15. April ihrer Beftimmung übergeben worden ift. An Pfingsten des Jahres 1927 wurde auf einer großen freien Fläche in der Nähe des Bundesbahnhofes mit dem Aushub der Baugrube begonnen. Anfangs Dezember kam der Bau unter Dach und hat in der Zwischen: zeit nun feine innere Ausgeftaltung erfahren.

Der Neubau befteht aus Reller, Erdgeschoß, Zwischen: geschoß und 2 weiteren Stodwerten. Die vertitale Berbindung der Geschoffe wird außer mit Treppen und Fahrstühlen hauptsächlich durch einen Rampenturm geschaffen, ber vom Reller bis auf das flache Dach reicht. Der grundriflich 470 m2 meffende runde Turm enthalt zwei konzentrische Rampenspindeln. Die Außere davon mit 11,50 m Radius und einer lichten Breite von 3-4 m foll ben fich aufwärts bewegenden Auto-Berkehr aufnehmen und weift 7% Steigung auf. Die tleinere, innere Rampe mit 8,70 m mittlerem Radius und 4 m Breite führt mit 9,6 % Gefälle abwärts. Die Fahrrampen find den tatfächlich von den Autos beschriebenen Kurven angepaßt und haben fich nach ben bisherigen praktifch burch. geführten Einzelversuchen befriedigend bemahrt. Die Steigung tann von den Bagen bequem im diretten Gang genommen werden. Der Rampenturm dient dem Gebaube nebenbei als Lichthof. Für die Konftruktion besifelben war der elsenarmierte Beton das gegebene gun: flige Baumaterial, da ihm gur Bildung von folch runden Formen kein anderer Bauftoff nahe kommt. (Auch die bekannte "Bergstraße" der Fiat-Werke in Turin aus dem Jahre 1922 wurde schon damals in Eisenbeton gebaut.)

Der ganze übrige Bau kann als eine Eisenkonstruktion angesprochen werden, mit Ausnahme der umfassenden Backsteinmauern. Namentlich die Innenstügen und die Gebälke bestehen aus Eisen (total ca. 900 Tonnen), wobei das Haupttraggerüft aus seuerpolizeilichen Gründen umschnürt und verkleidet werden mußte. Genaue Berechnungen hatten ergeben, daß sich in Eisenbeton Trägerhöhen von 90 cm gegenüber 60 cm in Eisenbeton struktion herausstellten. Auf diese Weise konnte in dem letzteren zur Aussührung gewählten System pro Decke 30 cm höhe eingespart werden (in der ganzen Bauhöhe 1,50 m) was neben der erleichternden kurzen Montagezeit zur Wirtschaftlichkeit des Baues erheblich beitrug. Die Geschoshöhen von 3,35 m erscheinen reichlich bemessen. Im ursprünglichen Projekt rechnete man mit einer Belastung von ca. 200 kg per m², indem man

schematisch annahm, die Raume waren mit eng aneinanber gereihten Wagen von je 3000 kg gang gefüllt. Die Baupolizet verlangte ohne weiteres die Zugrundelegung einer Nutlaft von 500 kg pro m2. Nach langen Kampfen einigte man sich unter der Annahme ungunftigfter Berteilung der Einzellaften so, daß die hinteren, schwereren Wagenenden gegeneinanderftehen auf die Zahl von 300 kg per m3, wobei aber die Querverteilung ber Einzellaften auf mehrere nebenelnanderliegende Trager nicht mitgerechnet werden durfte. Dies ift nun ein Buntt, den man ber Baupolizel nicht billigen sollte. Entweder legt man ber Berechnungsart eine gleichmäßig verteilte Laft zugrunde und läßt damit eine Duerverteilung auf mehrere Balten aus dem Spiele, ober aber man rechnet wie im vorliegenden Falle mit verteilten Einzellaften und hat damit Anspruch auf Einbeziehung der Querverteilung auf mehrere Trägerfelder. Nach der ersteren Art konftrulert man beispielsweise ein Getreidelagerhaus, nach ber letteren eine Maschinenfabrit, aber nicht beides gugleich, ebensowenig wie man beim Bau von Wohnhäusern daran benkt, später darin vielleicht einmal Kaffenschränke zu lagern. Solche Dinge führen viel zu weit. Um das alte Gundenmaß der Baupolizet gleich bis an ben Rand zu füllen, sei noch bemerkt, daß in den Werkstätten explo-fionssichere Lampen und Schalter vorgeschrieben worden waren, die bann allerdings neben ber 500 Bolt Spannung für ben elettrifchen Lauftran illusorisch und bamit

aufgegeben murben.

Im folgenden sei die Bestimmung ber Raum. lichteiten turz flizziert. Im Reller, durch den Fahr-turm erreichbar, liegen Wagenwascherel (mit Einrichtung eines gesteigerten Wasserdruckes auf 20 Atmosphären), Bneukeller, Bneureparaturraum, Heizung und Bentilationsanlage. Ebenerdig der Biaduktstraße breitet sich das Erbgefcos aus. Born in gebectter Difche befindet fich ber Tankraum (mit 3 Bapfftellen für Bengin und einer für Prefluft) dahinter die reprafentative, große Salle (mit weiteren Zapfstellen für Benzin, Die und Baffer), welche mit Ein- und Ausfahrt zweckmäßigerweise einen Pflaftersteinboben erhalten hat. Im Hintergrunde schließen fich an: Geradeaus der Rampenturm, links eine große Werkstatt mit Buggrube und 3 Tonnen-Laufkran, rechts Ausstellungsräume für Wagen und Bestandteile, Acces-soirelager und Bureaux. Das 3 wischen geschoß um-faßt neben den Galerten der Werkstatt und des großen Ausstellungsraumes eine Anzahl Auto-Boren. Das eigent. liche Borengeschoß ift ber 1. Stock, ber ca. 75 Wagen separate Plate bietet und für die Kundenwagen noch einen speziellen Waschraum enthält. Das 2. Oberge. fcoß ift ebenfalls als Ginftellraum für Automobile gebacht. Es kann nach Bedürfnis mit weiteren Bogen aus-baut werden. Ihm ift eine Malerwerkstatt, für Lackie-rung und moberne Spritzversahren mit den nötigen Bentilationsanlagen verfehen, angegliedert. Außerdem murben noch 3 Dienftwohnungen in den letten beiden Geschoffen und auf dem Dache ausgebaut. Aberall wo Autos zu ftehen fommen, fet es bei bretten Rorridoren oder Bogen, verhindert eine leichte ifolierende Bodenwelle von einigen Centimetern Sohe ein eventuelles Abfiliegen von Benzin nach den Verkehrswegen und den übrigen Raumen. Die Erennungswände der Bogen find im untern Drittel aus verputten Schladenplatten, barüber aus weitmaschigem Drahtgeflecht tonftrulert. Die Torflügel berfelben befteben aus einem Gifengerüft, unten mittelft Sperrholzplatten geschloffen, im Oberteil verglaft.

Das flache Dach mit 2700 m² Terraffenfläche kann vorläufig der Parkierung von Wagen und Fahrversuchen bienen. Es ift so ftark konftruiert, daß es als weiteres Geschoß später ausgebaut werden tann. Allerdings murbe die alsdann sich darüber erhebende Dachfläche nicht mehr

Fahrbahn sein. Sämtliche Boden, die von Autos befahren werden, find mit einem Euboolith Belag geschütt. Ausnahmen davon bilden die gepfläfterte Halle und die Ausftellungsräume mit ornamenttertem Rleinmofait, fowie die zementierte Dachterraffe.

Borbildlich eingerichtet erscheint die Beigungsanlage im Reller mit 5 Reffeln, 2 Bumpen und oberer Rohlen-beschickung. Ein Reffel dient ausschließlich ber Bubereitung von Warmwaffer. Die übrigen Einheiten find ju einem Syftem ber Barmmaffermittelbruchpumpen: Hetzung zusammengeschlossen. Für den Betrieb tagsüber ift die Pumpenheizung vorgesehen, im Nachtbetrieb soll sie als einsache Schwertrastheizung funktionieren. Teils übernehmen Radiatoren, vielsach aber Heizichlangen die örtliche Lusterwärmung. Außerdem sorgen Lusterhitzungs. apparate für Temperaturerhöhung ber zugeführten Frifch. luft. Als Abzugskanal der verbrauchten Luft wird der 20 m hohe Auffahrtsturm benütt, wobei in der Kuppel verdeckt angebrachte Bentilatoren die natürliche Schlotwirtung noch unterftugen.

Hinsichtlich der Architektur dieser neuen Groß-garage bleibt wenig zu sagen. Der Bau ist sozusagen ein reiner Nutbau. Seine Funktion ist klar ausgedrückt. Im Außeren dominieren die horizontalen Linien der einzelnen Stockwerke. Bu ihnen bildet die fich langfam auf. wartswindende Turm-Spindel den bewegenden Gegenfat, uur wird die Fahrturm Auppel von den Terraffenkanten oft ungünftig überschritten. Ein flumpfwinkliger Anick in einer Fassadenstäche ließ sich geschickt durch eine vertikale Tag- und Nachtreklame ausnützen und bewußt betonen. Als glucklich gewählt muffen die Farben des Gebaudes bezeichnet werden. Das Außere ist nur in zwei Farben gehalten, dem Ockergelb des groben Berpuhes und dem Weinrot der breitgelagerten Kreuzstöcke. Weniger gut und etwas badezimmerhaft wirkt das hellblau aus der Tantnische. Das Innere ift prattischerweise durchwegs hell gehalten und nur die große Salle und die Ausstellungsraume haben eine bescheidene farbig dekorative Ausgeftaltung erfahren.

# Ueber den Kurzschluß.

itber dieses allgemein intereffierende Thema finden wir im "Holzzentralblatt" Nr. 43 vom 10. April 1928 folgende Ausführung:

Das beliebtefte Aushilfsmittel, wenn heute irgendwo ein Brand ausbricht, beffen Urfache nicht mehr einwand. frei zu ermitteln ift. Fast bei sedem Brande wird auf Kurzschluß geraten, wenn nur irgendwo eine elektrische Leitung in der Nähe ist. Dabei kann Kurzschluß überhaupt nicht eintreten, wenn Inftallation, sowie die dauernde Behandlung ber elettrifchen Unlagen ben gefetilichen Borfchriften entsprechend durchgeführt werben. Denn in biefem Fall treten bei irgend welchen Störungen fofort die überall zwischengeschalteten Sicherheits-Borrichtungen in Funttion, die überhaupt jeglichen Rurgichluß verhinbern. Natürlich muffen für diesen Fall die Sicherungen in Ordnung sein.

Mun wird mit diesen allerdings häufig ein grober Unfug geirleben, benn anders tann man es nicht nennen. Die Sicherungen bienen bekanntlich dazu, Aberspannungen in den Leitungen zu verhindern. Sie sollen durchschmelzen, sobald die Spannung über Gebühr fteigt, wodurch die betreffende Leitung stromlos und damit ungefährlich wird. Es find also Sicherheitsventile, die im Gefahrenmoment in Funktion treten, gerade fo wie bas Sicherheitsventil auf einem Dampfteffel. Nur find bei elektrischen Leitungs anlagen die Urfachen ber Störungen nicht immer fo leicht zu ermitteln wie beim Dampfteffel. Daber ihre befon-