

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 61/62 (1913)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Das neue Verwaltungsgebäude der Basler Lebens-Versicherungs-Gesellschaft: Architekten E. Vischer & Söhne in Basel  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-30783>

### **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:** 12.02.2026

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

die in die Praxis umgesetzte Denkarbeit der Vorkalkulation, die schliesslich auch nur darin gipfelt, die Reihenfolge der Einzeloperationen im Voraus festzusetzen und zu Papier zu bringen. Dem Meister wird seine Arbeit wesentlich vereinfacht und das Herumliegen der Arbeitsstücke in der Abteilung wird vermieden. Die Reduktion der verlorenen Zeiten zwischen den einzelnen Arbeitsoperationen ist eine der wichtigsten Aufgaben der Werkstattleitung, sie wird durch das erwähnte System mit absoluter Sicherheit erreicht. Die durch die Neugruppierung der Werkzeugmaschinen verursachten Kosten würden sich recht bald durch die erzielten Ersparnisse in der Handlangerei und durch eine gesteigerte Produktion bezahlt machen.

Eine weitere wichtige Einrichtung, die in keiner modernen Werkstätte fehlen sollte, ist der an möglichst zentral gelegener Stelle unterzubringende sogenannte *Sammelraum* der Werkstätte, dem folgende Tätigkeiten zugewiesen werden: a) die Zeichnungskontrolle, b) die Sammlung aller aus anderen Betrieben und von auswärts

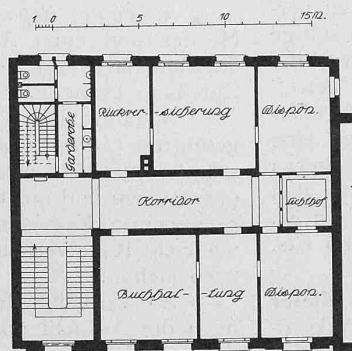
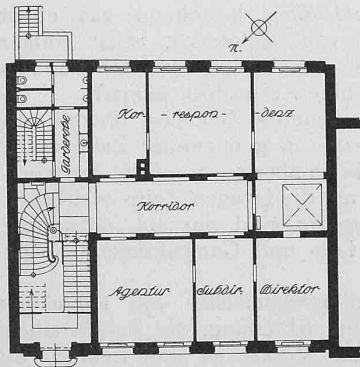
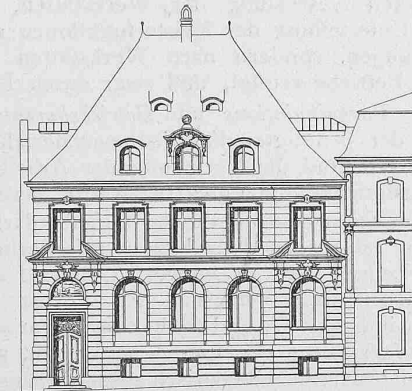
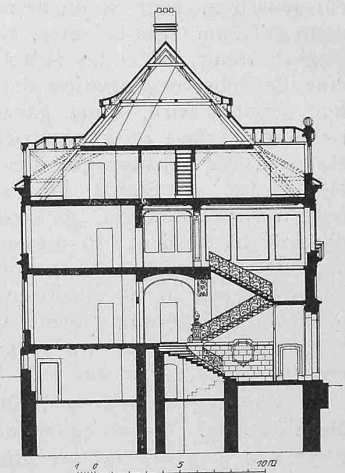


Abb. 1 bis 4.  
Grundrisse, Schnitt  
und Fassade.

Masstab 1 : 400.



eingehenden Fabrikationsmaterialien, c) die Herschaffung der Fabrikationsmaterialien aus den Vorratsmagazinen und dem Teillager, d) die Anbringung von Reklamationen bei andern Betrieben, wenn die dort bestellten Bestandteile nicht rechtzeitig eingehen, e) die Verwaltung der laufend benötigten Betriebsmaterialien, f) die Sammlung und Aufbewahrung aller jener Bestandteile aus den Meisterabteilungen, an denen aus irgend einem Grunde nicht weitergearbeitet werden kann oder darf, g) die Magazinierung der für die Montageabteilung bestimmten Fertigbestandteile, h) der Ordnungs-, Reinigungs- und Transportdienst in der Werkstätte, i) der Ausläufer- und Nachrichtendienst zwischen den einzelnen Meisterabteilungen, sowie zwischen diesen und andern Instanzen.

Der wirtschaftliche Erfolg eines Fabrikunternehmens ist gewiss nicht in letzter Linie von der Tüchtigkeit der leitenden Persönlichkeiten abhängig, aber diese genügt nicht, um *aussergewöhnliche* Erfolge zu erzielen. Dazu bedarf es eines tiefern Eindringens in Probleme, von denen wir im Vorstehenden nur einige berührt haben. Das Geheimnis des Erfolges liegt in der Kalkulation und in der modernen, ja der modernsten Organisation.

## Das Verwaltungsgebäude der Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft.

Architekt E. Vischer in Basel.

(Mit Tafel 26.)

Die Basler Transport-Versicherungs-Gesellschaft war seit ihrer Gründung mit der Basler Lebens-Versicherungs-Gesellschaft und der Versicherungs-Gesellschaft gegen Feuer-schaden in einem gemeinsamen Verwaltungsgebäude untergebracht, bis die zunehmende Ausdehnung der Geschäftszweige eine Trennung notwendig machte. Diese erfolgte in der Weise, dass für die Bureaux der Transport-Versicherungs-Gesellschaft auf dem nahegelegenen, ihr gehörigen Grundstück an der Elisabethenstrasse ein Neubau errichtet wurde, während die gemeinsamen Organe der Verwaltung, Verwaltungsrat, Kasse u. s. w. im alten Hause blieben.

Die Ausstattung und, aus obigem Grunde, auch die Abmessungen des Neubaus sind bescheiden. Nur der Eingang und das Treppenhaus wurden reicher ausgebildet (Tafel 26 und Abbildungen 1 bis 4). In dem hochgelegenen Erdgeschoss schliesst sich an die Treppe der geräumige Korridor an, der gleichzeitig als Warteraum dient und um den sich sämtliche Bureaux gruppieren. Die Einteilung ergibt sich aus den Grundrissen. Im Kellergeschoss liegen noch die Zimmer des Portiers, Archivräume, Vorratsräume, Waschhaus und Heizung, im Dachgeschoss einige Bureaux und die Portierwohnung mit besonderer Treppe.

Die Fassaden sind in rotem Sandstein ausgeführt. Der Haupteingang der in Profilierung und Dekoration reicher gehaltenen Strassenfassade ist mit einem von Bildhauer E. Zimmermann in München entworfenen und fein

durchgebildeten Relief geschmückt, das die Tätigkeit der Gesellschaft versinnbildlicht. Das Gebäude wurde 1905/06 nach den Plänen und unter der Leitung von Architekt E. Vischer erbaut.

## Das neue Verwaltungsgebäude der Basler Lebens-Versicherungs-Gesellschaft.

Architekten E. Vischer & Söhne in Basel.

(Mit Tafeln 27 bis 29.)

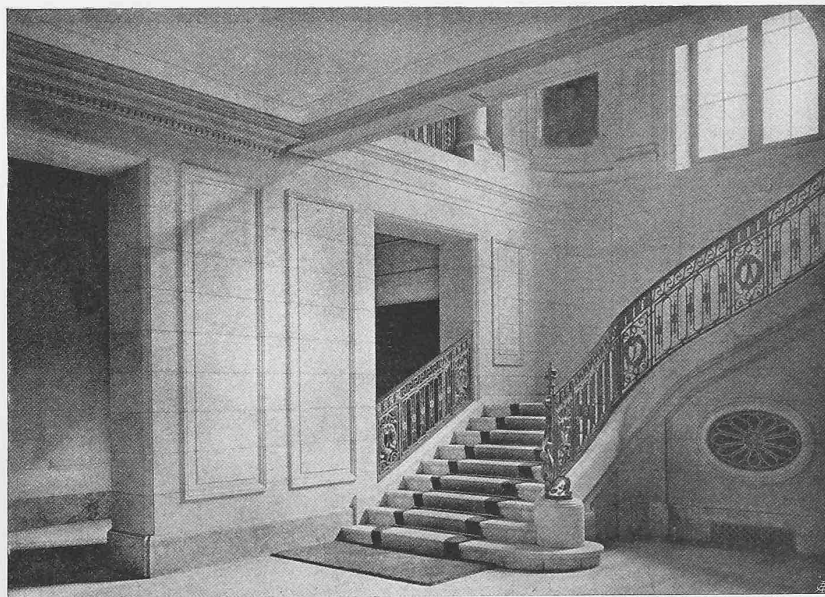
Zu den nachstehend veröffentlichten Plänen und Bildern schreiben uns die Architekten Folgendes: Die Inangriffnahme des Baues des neuen Verwaltungsgebäudes der Basler Lebens-Versicherungs-Gesellschaft am Aeschenplatz wurde durch die gewaltige Entwicklung der Gesellschaft in den letzten Jahrzehnten hervorgerufen. Entsprechend der Bedeutung des projektierten Gebäudes wurde als Bauplatz das in der Nähe des Innern der Stadt gelegene Areal am Aeschenplatz zwischen Dufourstrasse und Brunnengasse erworben (Lageplan Abbildung 1, Seite 159).

Der Haupteingang ist an den Aeschenplatz gelegt und die Gebäudemasse mit Rücksicht auf die Platzgestaltung



VERWALTUNGSGEBÄUDE DER BASLER TRANSPORT-VERSICH.-GESELLSCHAFT

ARCHITEKT E. VISCHER IN BASEL

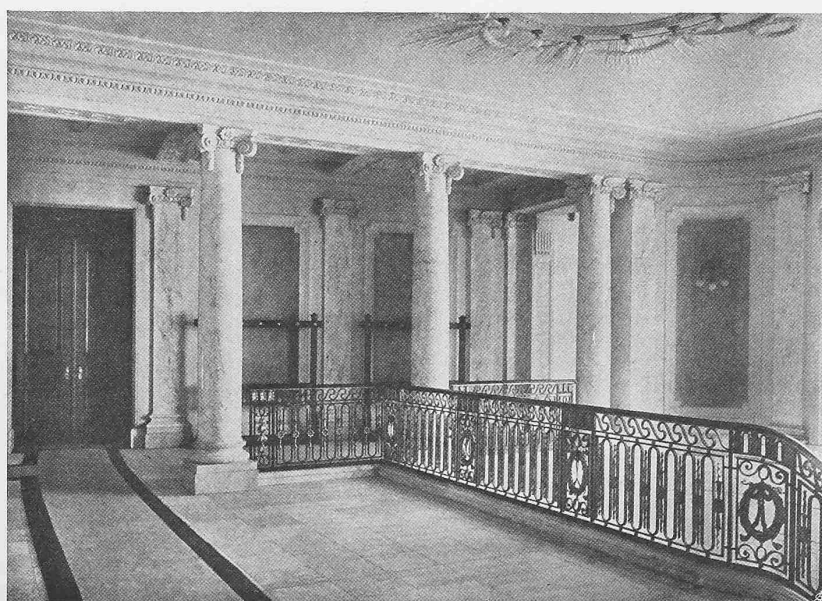


DAS NEUE VERWALTUNGSGEBÄUDE DER  
BASLER LEBENSVERSICH.-GESELLSCHAFT

Oben Sitzungszimmer im I. Stock

Unten Treppenhaus im Erdgeschoss





ERBAUT DURCH DIE ARCHITEKTEN  
E. VISCHER & SÖHNE IN BASEL

Oben: Direktionszimmer im I. Stock

Unten: Treppenhaus im I. Stock



VERWALTUNGS-GEBÄUDE  
DER BASLER LEBENSVER-  
SICHER. - GESELLSCHAFT

ERBAUT VON 1910 BIS 1912  
DURCH DIE ARCHITEKTEN  
E. VISCHER & SÖHNE, BASEL



Oben Gesamtbild  
am Aeschenplatz

Unten: Ansicht  
aus der Malzgasse



in der Weise gruppiert, dass gegen den Platz parallel zu dessen Längsaxe, der bedeutendste Gebäudeteil mit monumental durchgebildeter Hauptfassade von ansehnlichen Dimensionen gestellt wurde. Die Gliederung derselben ist in einem den benachbarten Häusern entsprechenden Masstab gehalten, um die einheitliche Begrenzung des Platzes zu wahren (Abb. 2). An diesen Hauptbau schliessen sich beidseitig in den anstossenden Strassen Flügelbauten an.

Bei der allgemeinen Anordnung und der Bauart des Gebäudes ist darauf Bedacht genommen, dass sämtliche inneren Einrichtungen den Bedürfnissen entsprechend verändert werden können und dass demgemäss bei weiterer Entwicklung des Geschäftsbetriebes eine entsprechende Ausdehnung möglich ist.

Die von der Basler Lebens-Versicherungsgesellschaft gegenwärtig benützten Räume verteilen sich folgendermassen (vergl. Grundrisse und Schnitt Abbildungen 3 bis 7, Seite 160 und 161): Der Haupteingang befindet sich am Aeschenplatz, der Eingang für das Personal mit Durchfahrt nach dem Hof an der Brunnegasse. Im Erdgeschoss schliessen sich links an den Haupteingang die Kasse mit einem Zimmer für den Administrator und dem Zugang zum Safe im Kellergeschoss an, ferner die Hypothekenabteilung; rechts liegen die Räume für Buchhaltung und Volksversicherung. Unter diesen sind in einem zweifachen Untergeschoss die Registratur und die Policen-Archive (Abbildung 8) untergebracht.

Im ersten Stock, der ausschliesslich von der Gesellschaft benützt wird, liegen im Hauptbau gegen den Aeschenplatz an der Haupttreppe die Räume des Verwaltungsrates und der Direktion (Tafeln 27 und 28). An diese schliessen sich nach der Dufourstrasse die Policen-Abteilung und die Organisation, nach Aeschenplatz und Brunnegasse die Expedition, die französische u. deutsche Korrespondenz und die Unfall- und Schadenabteilung an.

Im zweiten Stock wird der Flügel an der Brunnegasse von der mathematischen

Abteilung eingenommen, darüber und nach dem Aeschenplatz befinden sich im Dachgeschoss die beiden Abwartwohnungen und die Archive für die abgelegten Akten. Waschräume und Klosets liegen nach dem Hofe.

Die Geschäftsräume in den verschiedenen Stockwerken sind durch Diensttreppen, Aufzüge und eine automatische Telephoneinrichtung (Abbildung 9) unter sich in bequeme Verbindung gebracht.

Die nicht von der Gesellschaft benützten Bauteile

enthalten: im Flügel nach der Dufourstrasse im Erdgeschoss Geschäftsräume mit besonderem Eingang und Magazinen im Kellergeschoss, im zweiten und dritten Stock je eine geräumige Wohnung von acht Zimmern nebst Zubehör und im Dachgeschoss eine Abwartwohnung, im Hauptbau

Abb. 2.

Hauptfassade 1 : 300.

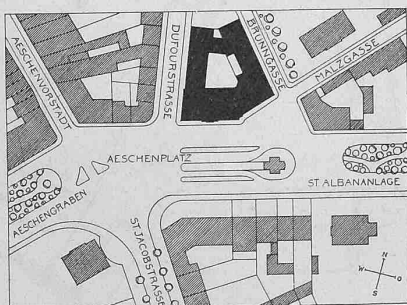
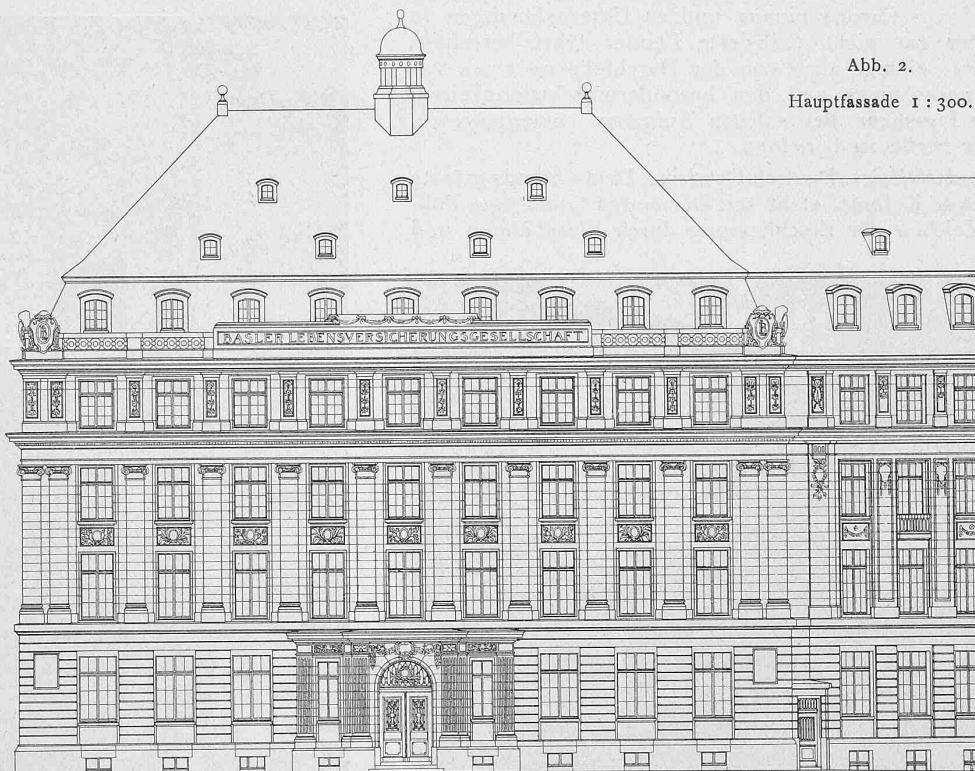


Abb. 1. Lageplan 1 : 4000.

nach dem Aeschenplatz im zweiten Stock Geschäftsräume, im dritten Stock eine Wohnung von neun Zimmern mit Zubehör und im Dachgeschoss ein Maleratelier, im Flügel nach Aeschenplatz und Brunnegasse im dritten Stock eine Wohnung von sieben Zimmern mit Zubehör.

Bei der Ausführung des Gebäudes gelangte Eisenbeton in grossem Masse zur Verwendung. Sämtliche Decken, Tragpfeiler und Treppen sind in armiertem Beton, die Decken nach dem Hohlkörper- oder Hourdissystem, die innere Schale des Daches ist der Feuersicherheit wegen ebenfalls betoniert. Die Strassenfassaden sind in Hausteine, zum grössten Teil in Lérouviller-Kalkstein, ausgeführt, die einfach gegliederten Hoffassaden sind verputzt. Mit einem dunkeln Ziegeldach versehen wirkt das Gebäude ruhig und vornehm.

Im Innern sind vor allem der Haupteingang, die Haupttreppe und die daran anschliessenden Repräsentationsräume im ersten Stock reicher ausgestattet. Die Wände, Säulen und Pilaster des Haupttreppenhauses haben eine Bekleidung in Stein- oder Marmorimitation erhalten, die Bodenbeläge, Treppenstufen und Sockel sind in Marmor ausgeführt. Die Wände des Sitzungszimmers wurden in Palisander, jene des Direktionszimmers in Nussbaum getäfelert. Für die übrigen Repräsentationsräume ist durchweg Eichenholz verwendet worden. Die Gipsdecken dieser Räume sind mit Auftragarbeit verziert und die Beleuchtungskörper entsprechend durchgebildet. Natürlich ist das Gebäude auch mit einer zentralen Warmwassereinrichtung und einer Entstaubungsanlage versehen.

Die Anfertigung der Pläne und der Kostenberechnung, sowie die Vergebung der Hauptarbeiten erfolgte so, dass Mitte September 1910 mit dem Bau begonnen werden konnte. Ende 1911 war der Rohbau vollendet und Anfang November 1912 der innere Ausbau mit Ausnahme des noch nicht vermieteten Teiles des zweiten Stockes fertiggestellt. Von Anfang Juli bis Ende Oktober 1912 wurden nacheinander die einzelnen Teile des Gebäudes bezogen.

## Vom Bau der ostafrikanischen Mittellandbahn.

Von Ingenieur C. Gillman, Dar-es-Salam.

Die von Jahr zu Jahr zunehmende Zahl der Ingenieure aus dem Leserkreis der „Schweizerischen Bauzeitung“, die ihr Beruf aus Europa hinaus und zu Unternehmungen in halb- oder gar nicht zivilisierte Länder führt, berechtigt wohl dazu, einmal auch von der Durchführung eines solchen Unternehmens und den besonders Schwierigkeiten, die dem Ingenieur bei solchen Aufgaben entgegentreten, an dieser Stelle zu berichten.

*Geschichtliches:* Deutsch-Ostafrika, Deutschlands grösste und reichste Kolonie, steht seit Dernburgs tatkräftiger Politik im Zeichen der Erschliessung durch Eisenbahnen und

wurde im Frühjahr 1905 durch die Frankfurter Bauunternehmung Philipp Holzmann & Co. begonnen, die im Auftrag und für Rechnung der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft in Berlin arbeitet. Der Reichsfiskus hat den

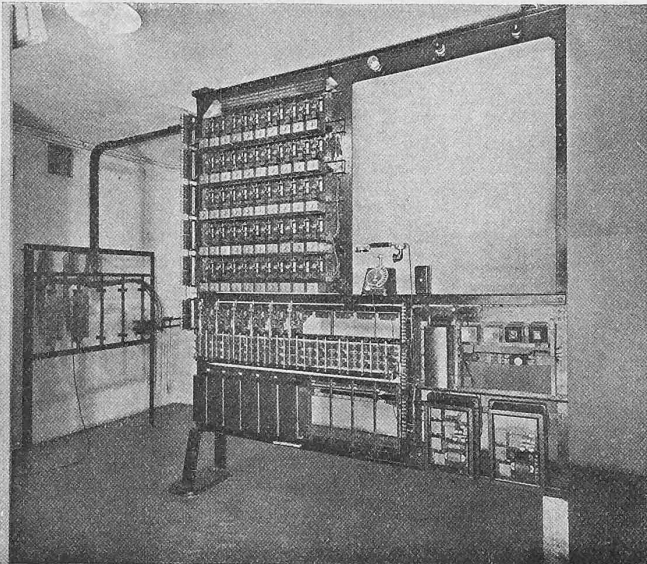


Abb. 9. Automatische Telephonzentrale.

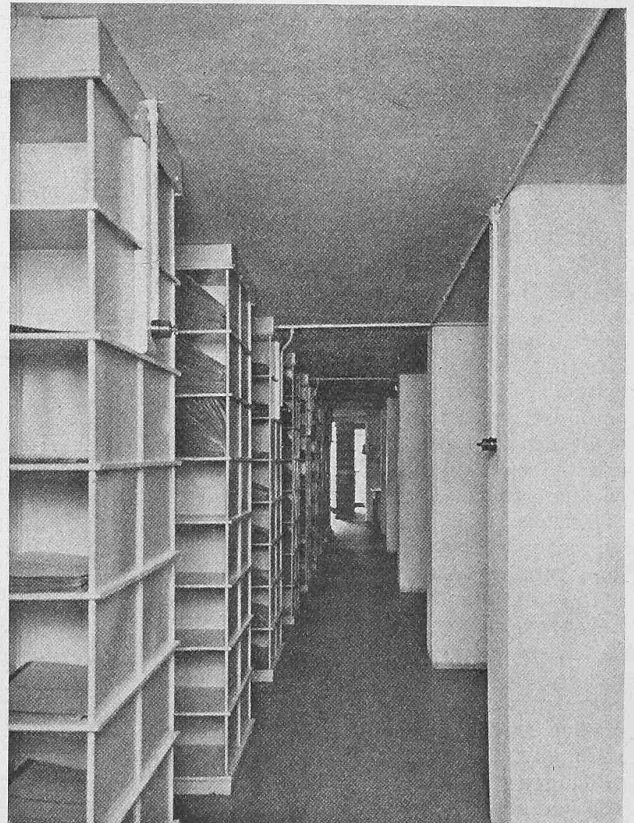


Abb. 8. Archiv im Untergeschoss.

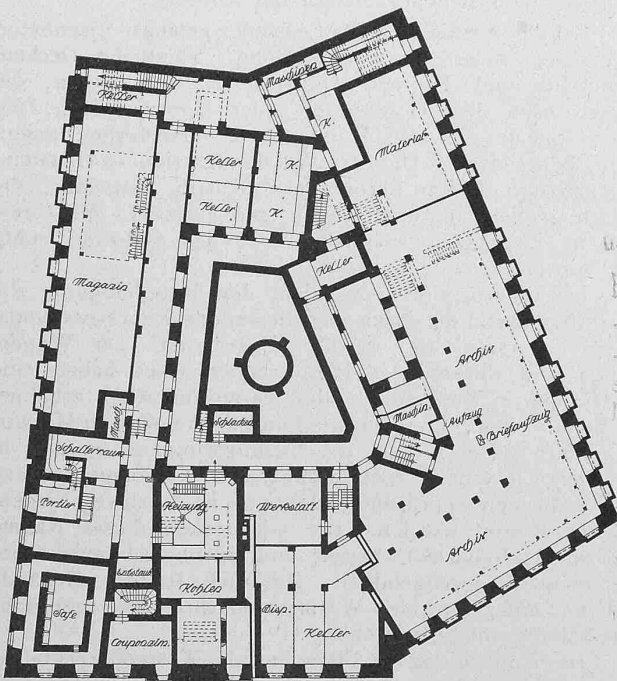


Abb. 3. Grundriss vom Untergeschoss. — 1:600.

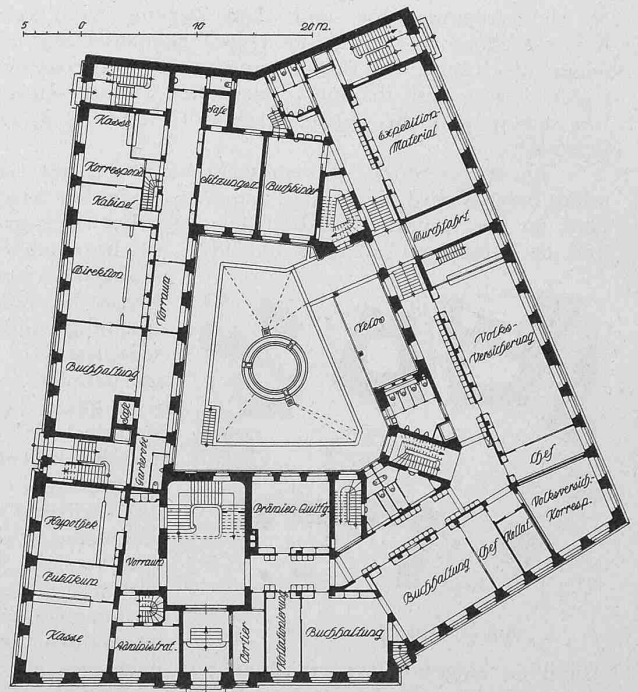


Abb. 4. Grundriss vom Erdgeschoss. — 1:600.

unter diesen steht an erster Stelle die grosse Bahn, die nach ihrer Fertigstellung Ende 1913 Daressalam, den Haupthafen des Landes, mit dem Tanganjikasee durch einen beiläufig 1250 km langen Schienenstrang verbinden wird. Mit dem Bau dieser sog. „Ostafrikanischen Mittellandbahn“

grössten Teil der Anteilscheine dieser Gesellschaft erworben. Das erste Teilstück bis Morogoro von 209 km Länge wurde Ende 1907 dem Betrieb übergeben; diese Strecke war ursprünglich nur als Stichbahn zur Erschliessung des reichen Plantagenbezirkes an den Ulugurubergen gedacht



## Verwaltungsgebäude der Basler Lebensversicherungs-Gesellschaft.

Architekten E. Vischer &amp; Söhne in Basel.

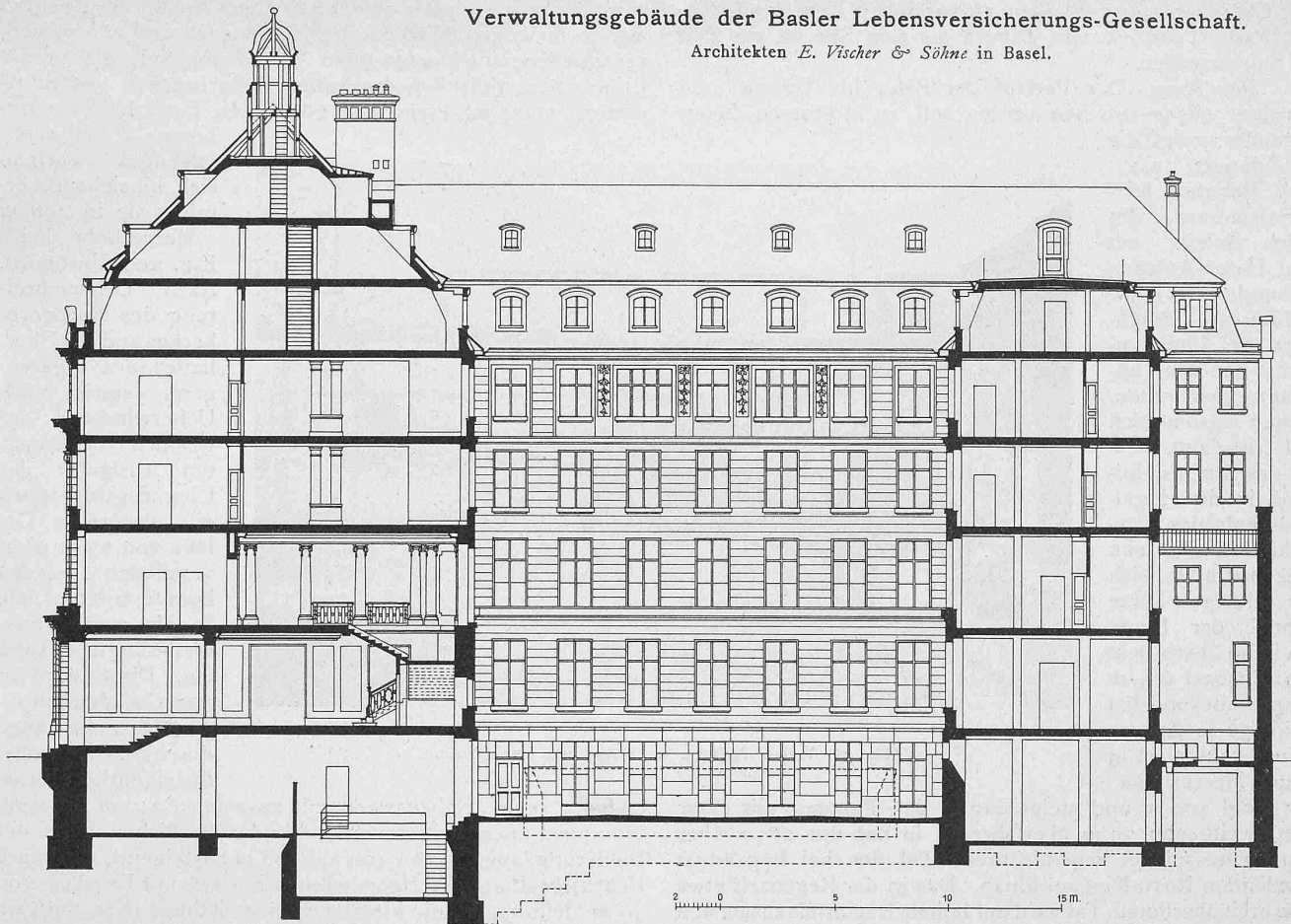


Abb. 7. Längsschnitt durch Hauptgebäude mit Treppenhaus und Hintergebäude. — 1:300.

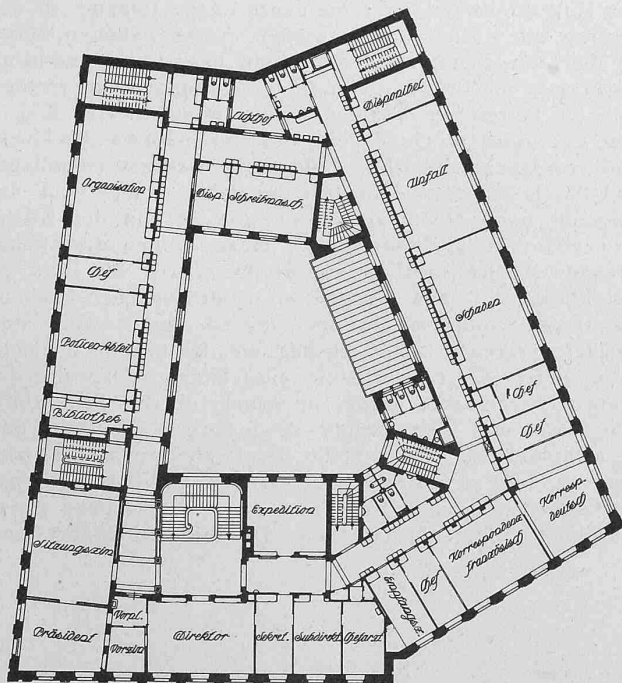


Abb. 5. Grundriss vom I. Stock. — 1:600.

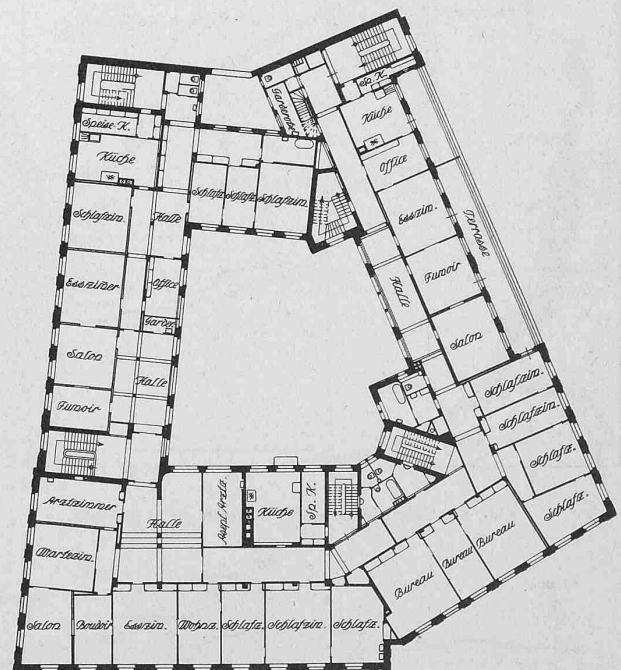


Abb. 6. Grundriss vom III. Stock. — 1:600.

und zeigt daher, besonders an einem verhältnismässig leichten Oberbau, an den grossen Neigungen und starken Krümmungen die Merkmale einer solchen untergeordneten Bahn. Diese Stammstrecke wird übrigens zur Zeit durch weitgehende Umbauten auf die gleiche Stufe gestellt wie der westlich von Morogoro liegende Teil. Nach halbjähriger

Unterbrechung wurde Mitte 1908 der Weiterbau begonnen und derart gefördert, dass bereits Anfang Juli 1912 die Betriebseröffnung bis Tabora, der alten arabischen Handelszentrale im Innern, rund 640 km von Morogoro entfernt, stattfinden konnte. Dieser zweite Teil hat bezüglich Linienführung, Brückenbauten und vor allem Stationsanlagen völlig