

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91/92 (1928)  
**Heft:** 19

**Artikel:** Grossgarage C. Schlotterbeck in Basel: Arch. W.E. Baumgartner & Hindermann, Basel  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-42601>

#### **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:** 15.01.2026

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

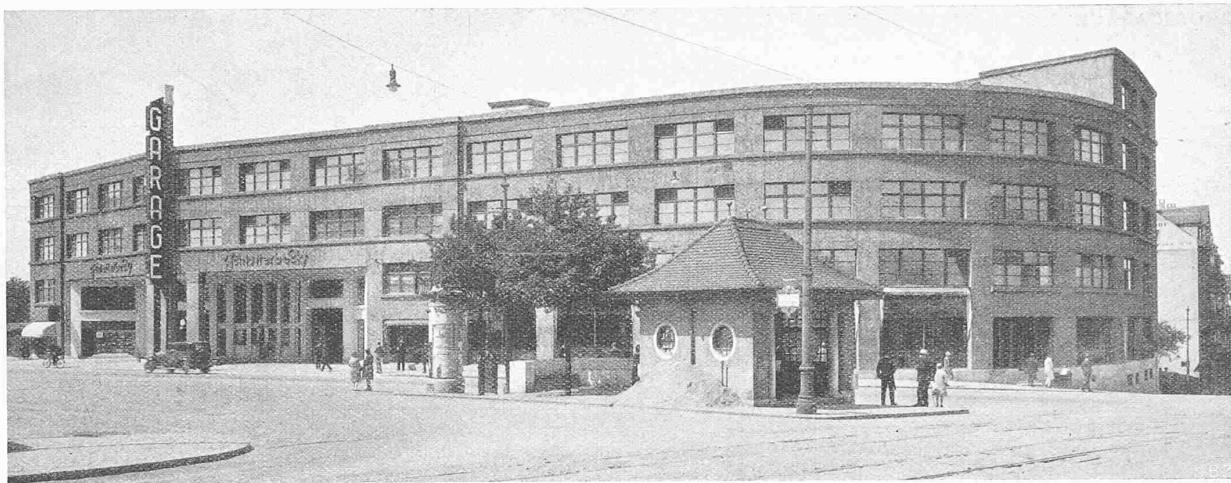


Abb. 1. Grossgarage C. Schlotterbeck, Basel, von der St. Margarethenbrücke aus.

Ing., Präsident des Schweizer. Schulrates (Zürich); Prof. Dr. M. Roš, Ing., Direktor der Eidg. Materialprüfungsanstalt an der E. T. H. (Zürich); Dr.-Ing. F. Rotpletz, Ing. (Bern); Dr.-Ing. A. Schrafl, Präsident der Generaldirektion der S. B. B. (Bern).

Maschinenbau: Dr. O. Denzler, Delegierter des Verwaltungsrates der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik (Winterthur); F. Mousson, Masch.-Ing., Direktor in Firma Escher Wyss & Cie. (Zürich); R. Sulzer-Forrer, Ing., in Firma Gebr. Sulzer (Winterthur); Prof. R. Thomann, Ing., Universität (Lausanne).

Elektr. Maschinenbau und Elektrizitätswerke: Dr. H. Behn-Eschenburg, Masch.-Ing., Gen.-Dir. der Maschinenfabrik Oerlikon (Oerlikon); Prof. Dr. W. Wyssling, Masch.-Ing. (Wädenswil).

Elektro-Chemie und Metallurgie: Oberst Dr. G. Naville, Präsident des Verwaltungsrates der Aluminium-Industrie A.-G. Neuhausen (Genf); Dr. J. Weber, Chemiker, Direktor der Aluminium-Industrie A.-G. (Neuhausen).

Chem. Industrie: Prof. Dr. E. Bossard, Chemiker, E. T. H. (Zürich); Dr. M. Boeniger, Chemiker, Verwaltungsrat der chem. Fabrik vorm. Sandoz (Basel); Dr. E. Geigy, in Firma J. R. Geigy A.-G. (Basel); Dr. H. Grossmann, Chemiker (Bollingen).

Zementindustrie: Dr. E. Martz, Direktor der Portland-Zementfabrik Laufen (Basel).

Textilindustrie: Dr. G. Heberlein, in Firma Heberlein & Co. A.-G. (Wattwil).

Urproduktion: Prof. H. Badoux, Forstingenieur, Direktor der Zentralanstalt für das forstliche Versuchswesen, E. T. H. (Zürich); Prof. E. Diserens, Kulturingenieur, E. T. H. (Zürich); Prof. Dr. P. Niggli, Rektor der E. T. H., Vorstand der mineralog.-petrographischen Institutes, E. T. H. (Zürich).

Finanzwirtschaft: D. Gauchat, Masch.-Ing., Direktor der Bank für elektr. Unternehmungen (Zürich).

Allgem. Interesse der Volkswirtschaft: Carl Jegher, Ing., Generalsekretär der G. E. P., Herausgeber der S. B. Z. (Zürich); Nationalrat Dr. E. Klöti, Stadtpräsident (Zürich); Prof. Dr. J. Rappard, Rektor der Universität (Genf); Prof. Dr. P. Scherrer, Vorstand des phys. Institutes, E. T. H. (Zürich); Prof. Dr. W. v. Gonzenbach, E. T. H., Vorstand des hygien. Instituts der E. T. H. (Zürich).

Der Vorstand setzt sich wie folgt zusammen: Präsident: Prof. Dr. E. Bossard. Vizepräsident: Ing. C. Jegher. Aktuar: Prof. E. Meyer-Peter. Quästor: Direktor F. Mousson. Beisitzer: Dr. H. Grossmann und Prof. Dr. W. Wyssling. — Sekretär der Stiftung ist Prof. H. Jenny-Dürst an der E. T. H., Zürich. Das Sekretariat befindet sich im Zimmer 17 d der Eidg. Techn. Hochschule.

### Grossgarage C. Schlotterbeck in Basel.

Arch. W. E. BAUMGARTNER & H. HINDERMANN, Basel.

(Hierzu Tafeln 20 bis 23.)

Zu den modernen Problemen des Grosstadt-Verkehrs gehört unbestreitbar die Anlage von Grossgaragen, da in den Geschäftszentren, wo Parkplätze für Automobile am nötigsten sind, solche im allgemeinen nicht in genügender Zahl und genügender Ausdehnung zur Verfügung stehen, was unvermeidlich zu Verkehrshemmungen infolge der notgedrungener Weise in den Strassen parkierten Wagen führt. Dazu kommt, dass sich das Auto mehr und mehr zum rein zweckmässigen Verkehrsmittel entwickelt, sodass die Zahl der Autobesitzer, die weder über einen eigenen Chauffeur, noch über eine eigene Garage verfügen, stets grösser wird. Soll eine Grossgarage ihren Zweck vollständig erfüllen, so



Abb. 2. Unterfahrt und Tankstelle, Ein- und Ausfahrt.

GROSSGARAGE C. SCHLÖTTERBECK, BASEL

Arch. W. E. Baumgartner & H. Hindermann.



Abb. 6. Blick in den Rampenturm.



Abb. 5. Rückansicht, im Rohbau.

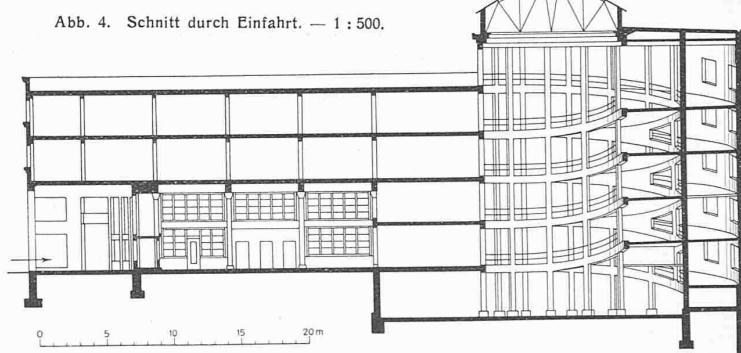


Abb. 4. Schnitt durch Einfahrt. — 1 : 500.

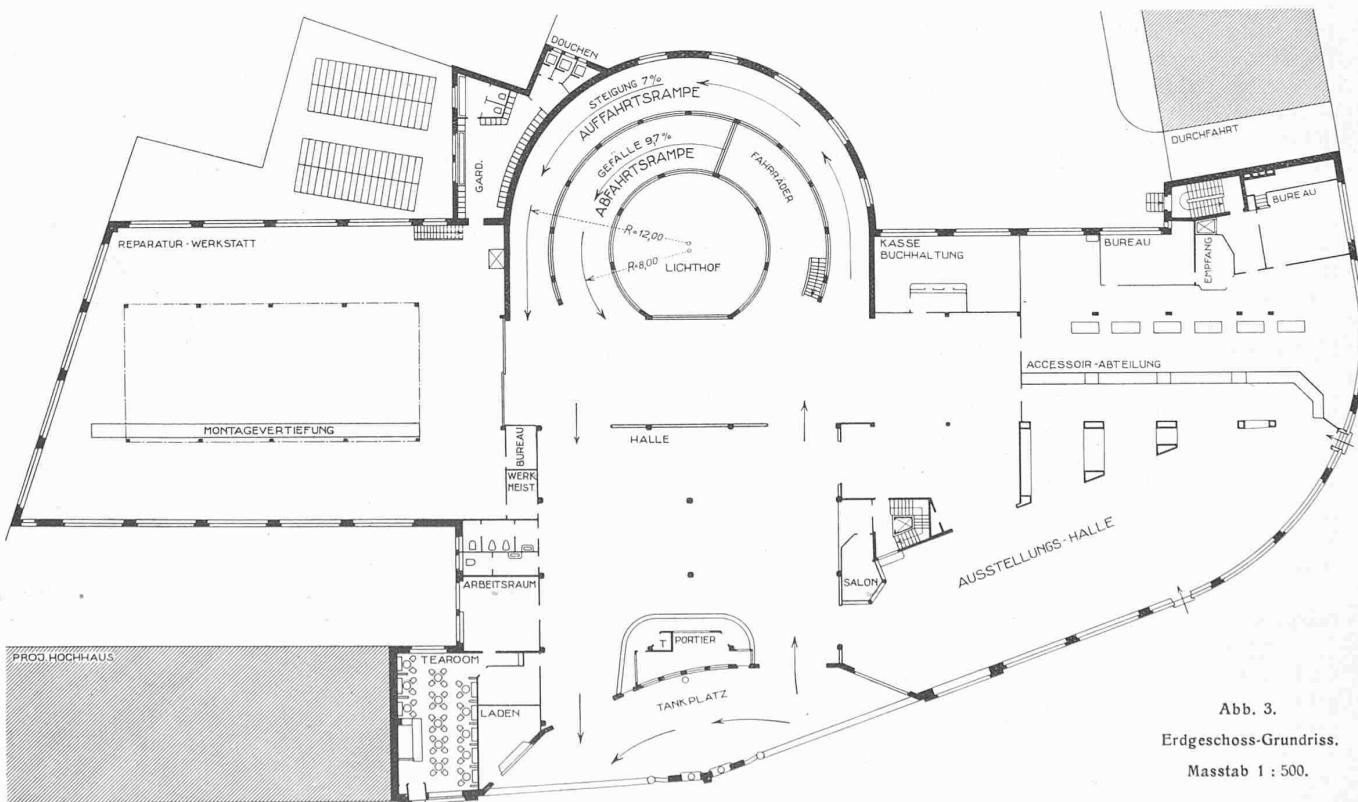


Abb. 3.  
Erdgeschoss-Grundriss.  
Masstab 1 : 500

muss sie somit sowohl zum blossen Einstellen der Wagen eingerichtet sein, als auch zum Waschen der Wagen, zur Vornahme von Revisionen und Reparaturen Gelegenheit bieten, und dazu günstig gelegen und leicht erreichbar sein.

Als vorbildliche Lösung dieser Aufgaben kann wohl die von den Architekten W. E. Baumgartner und H. Hinder-

mann erstellte Grossgarage der Firma C. Schlotterbeck in Basel angesehen werden. Dieser fünfstöckige Bau liegt in unmittelbarer Nähe des Centralbahnhofs, an der Viaduktstrasse (Ecke Innere Margarethenstrasse), der Hauptzufahrtstrasse aus dem Elsass, und von allen Seiten gut sichtbar und gut erreichbar. Die Ein- und Ausfahrt der Wagen er-



Abb. 7. BLICK GEGEN AUSFAHRT UND EINFAHRT



Abb. 8. GESAMTBILD VOM BAHNHOF, MIT DER DACHTERRASSE  
 GROSSGARAGE C. SCHLOTTERBECK, BASEL  
 ARCHITEKTEN W. E. BAUMGARTNER & H. HINDERMANN, BASEL

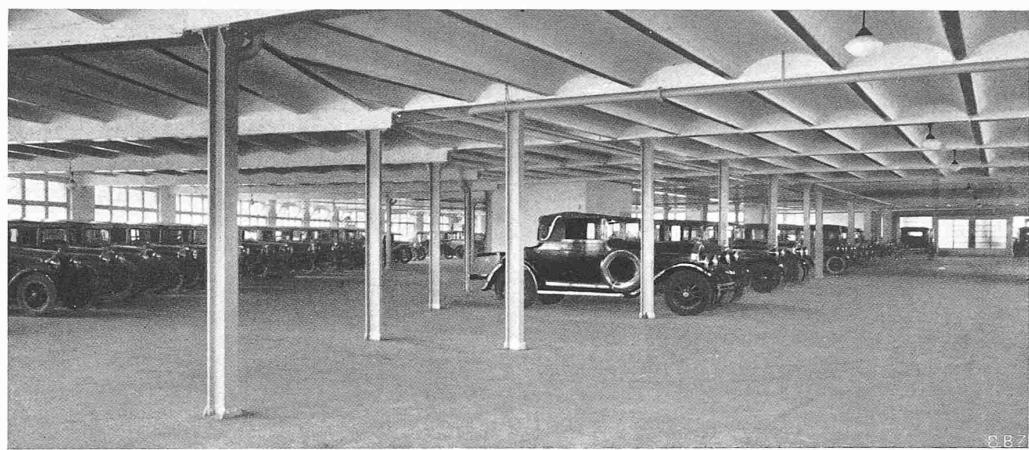


Abb. 9. ZWEITES OBERGESCHOSS MIT OFFENEN ABSTELLPLÄTZEN

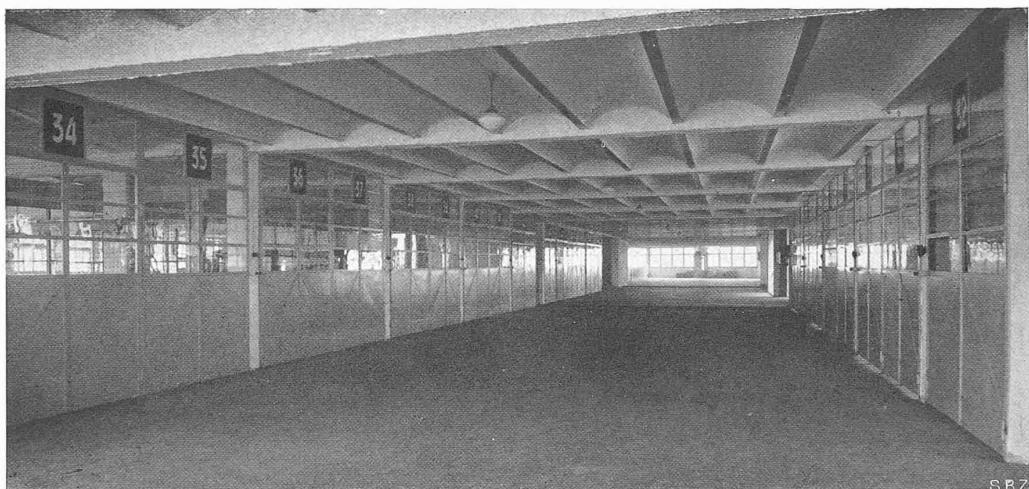


Abb. 10. ERSTES OBERGESCHOSS MIT VERGLASTEN UND VERSCHLIESSBAREN BOXEN

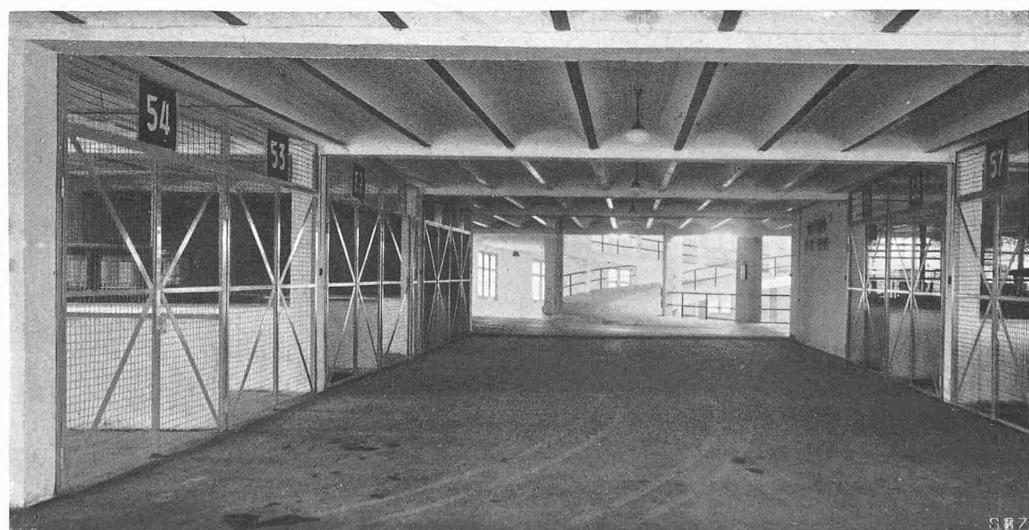


Abb. 11. VERSCHLIESSBARE BOXEN MIT DRAHTGEFLECHT-EINWANDUNG



Abb. 12. AUF- UND ABFAHRT-TURM

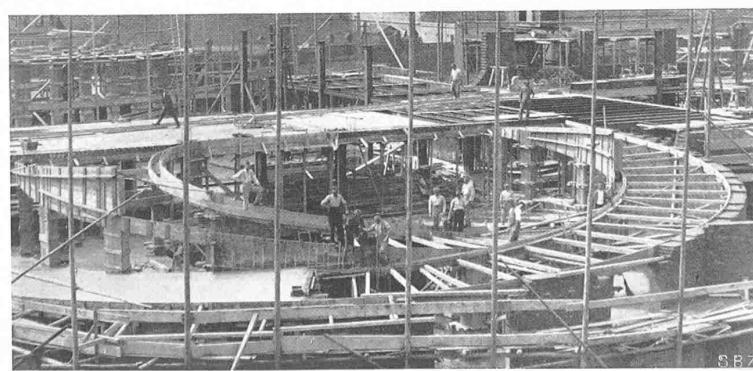


Abb. 13. EINSCHALUNG DER EISENBETON-SPIRALEN



Abb. 14. AUSSTELLUNGSRAUM IM ERDGESCHOSS



Abb. 15. VERKAUFSRAUM FÜR ZUBEHÖRTEILE  
GROSSGARAGE C. SCHLOTTERBECK, BASEL  
ARCHITEKTEN W. E. BAUMGARTNER & H. HINDERMANN, BASEL

## GROSSGARAGE C. SCHLÖTTERBECK IN BASEL

Architekten W. E. Baumgartner &amp; H. Hindermann in Basel.

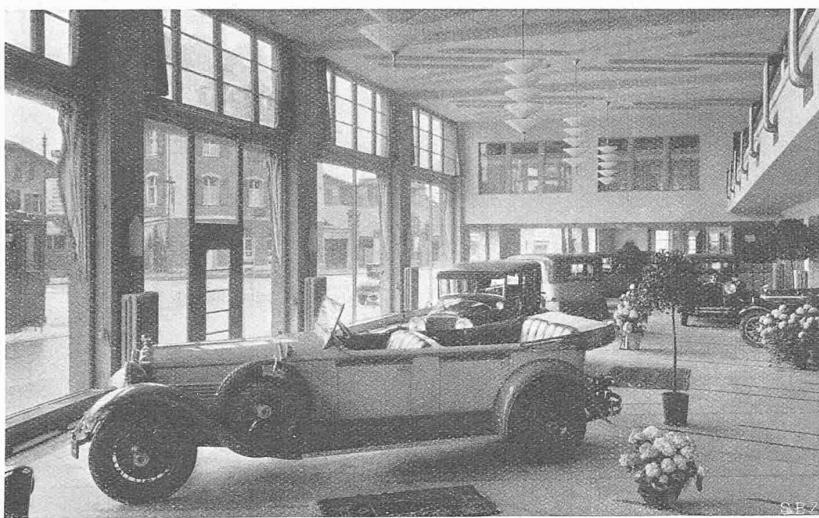


Abb. 16. Blick in den Ausstellungsraum im Erdgeschoss.

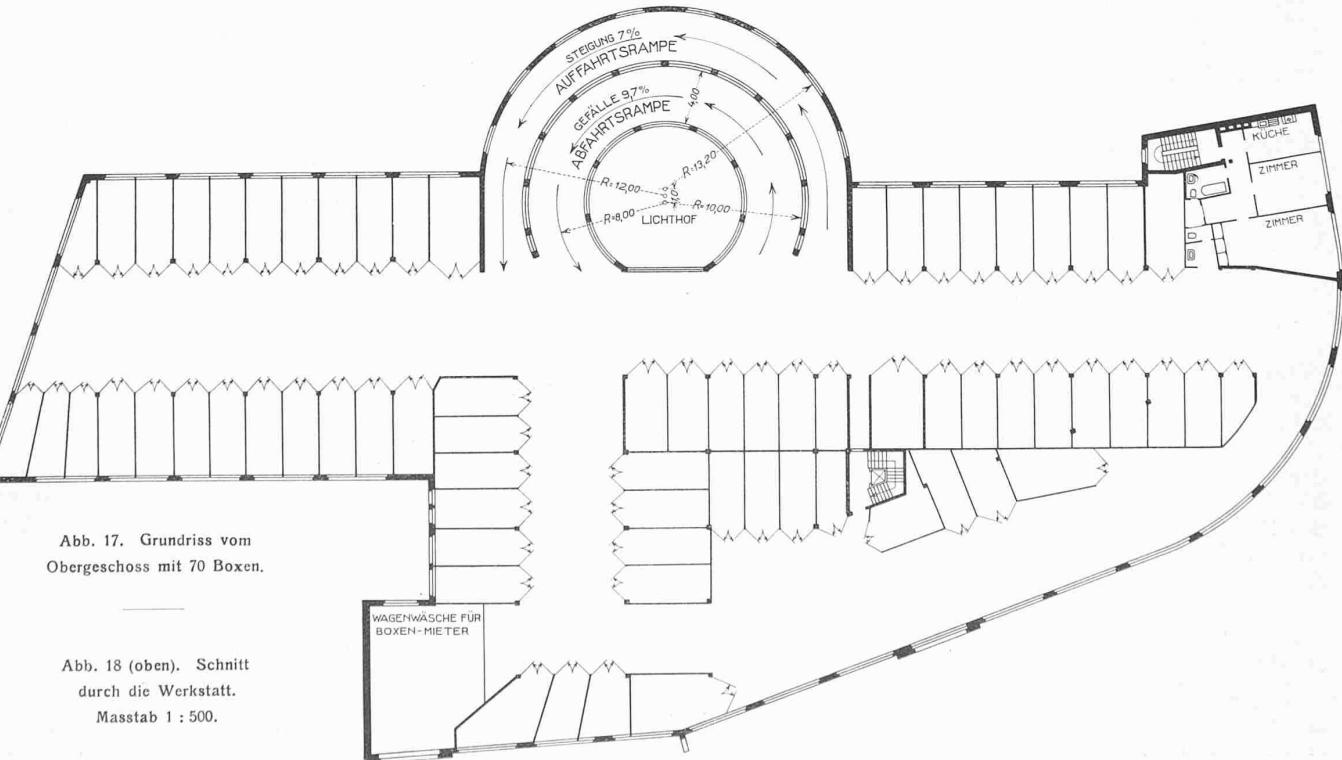
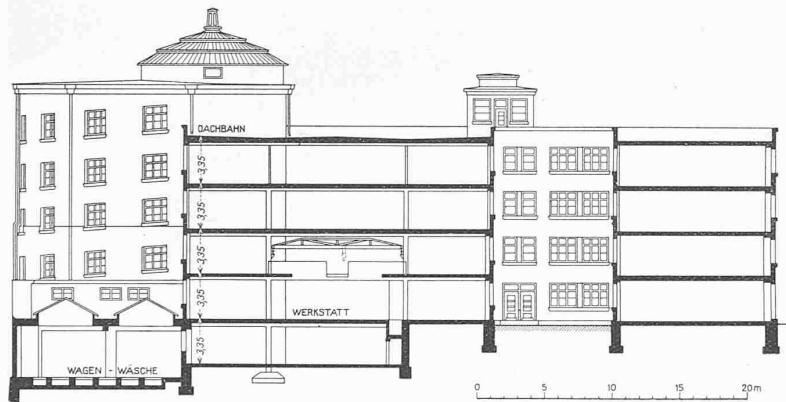


Abb. 17. Grundriss vom Obergeschoss mit 70 Boxen.

Abb. 18 (oben). Schnitt durch die Werkstatt.  
Masstab 1 : 500.

folgt durch eine offene Unterfahrt von  $150 \text{ m}^2$  Fläche (Abb. 1, 2 und 7), in der auch eine Tankstelle eingerichtet ist, sodass durchfahrende Wagen sich mit Brennstoff versorgen können, ohne den Straßenverkehr zu behindern. Von dieser Unterfahrt gelangt man über eine geräumige Einfahrthalle ( $400 \text{ m}^2$ ) in den Auffahrtsturm (Abb. 6, 12 und 20), in dem zwei  $4 \text{ m}$  breite, gegenläufige Rampen eine bequeme Verbindung zwischen den einzelnen Geschossen bewerkstelligen. Auf- und Abfahrt erfolgen somit im „sens unique“ auf getrennten Rampen, sodass auch bei starkem Verkehr Stauungen ausgeschlossen sind. Rechts der Einfahrthalle liegt ein  $650 \text{ m}^2$  messender Ausstellungs- und Verkaufsraum (Abb. 3, 14, 15 und 16), links derselben die Reparaturwerkstatt (Abb. 21), die einschliesslich der Galerie im Zwischenstock  $1350 \text{ m}^2$  bedeckt. Der übrige Teil des Zwischenstocks dient für die Unterbringung von Occasionswagen. Als eigentliche Garageräume dienen die beiden Obergeschosse; das erste enthält 70 Boxen (Abb. 10, 11 u. 17), dazu eine Wagenwäsche von  $110 \text{ m}^2$  Grundfläche für Kunden, während im zweiten Obergeschoss (Abb. 9) ein offener Einstellraum mit total  $2420 \text{ m}^2$  zur Verfügung steht; dort befindet sich auch eine Malerwerkstatt. Das Dach ist als Terrasse ausgebildet, wodurch noch ein wertvoller Parkplatz von  $2700 \text{ m}^2$  geschaffen ist. Im Kellerraum ist eine grosse Wagenwäsche untergebracht, die mit Vorraum eine Fläche von  $330 \text{ m}^2$  einnimmt.

Ueber die Konstruktion ist folgendes zu sagen: Der Keller ist in Beton ausgeführt, das aufgehende Mauerwerk in Backstein und armiertem Beton. Innere Stützen, Unterzüge und Gebälke in Profileisen, mit einer grössten Spannweite von  $13,70 \text{ m}$ .

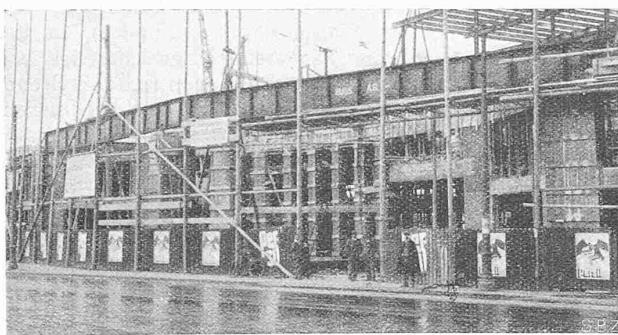


Abb. 19. Blechträger über Ein- und Ausfahrt.



Abb. 20. Vorhalle vor der Turm-Einfahrt.

Alle Deckenträger sind ausbetoniert. Die Dachterrasse ist aus Gefäll-Bimsbeton, darüber liegen ein Durotect-Belag und als befahrbare Fläche armierte Betonplatten. Der Rampenturm (Abb. 13) wurde ganz in armiertem Beton ausgeführt, der Belag in Zement mit Siliciumcarbid. Die Beläge der Geschosse sind Euböolith, die der Halle Kleinpflaster. — Die Berechnung der gesamten Eisen- und Eisenbetonkonstruktionen besorgte Ing. R. Gsell-Heldt in Basel.

Der Bau wird durch eine Mitteldruck-Warmwasserheizung geheizt, die Ventilationsanlage ist mit Luftherzern für die Frischluft versehen. An besondern Einrichtungen sind ferner zu erwähnen: Für die Wagenwäsche ein Wasserkompressor für 20 at, in der Werkstatt und der Malerei Luftkompressoren für 10 und 4 at, sowie eine Sauganlage für das Farbenspritzverfahren; die Werkstatt hat außerdem eine besondere Absauganlage für Auspuffgase erhalten. Die Einfahrthalle enthält eine Benzin-Tankanlage von 23 000 l Inhalt, sowie eine Oeltankanlage für vier Oelsorten.

Nach einer ausserordentlich kurzen Bauzeit (Baubeginn 7. Juli 1927, Vollendung des Rohbaues 15. Dezember 1927, Eröffnung 14. April 1928), ist hier eine sachliche und in allen Punkten sehr zweckmässige Anlage entstanden. Die Baukosten, einschliesslich allen maschinellen Anlagen und Umgebungsarbeiten, belaufen sich auf 30,7 Fr./m<sup>3</sup>.

### Holzkohle als Betriebstoff für Lastautomobile.

Anlässlich des vom 5. bis 8. März dieses Jahres an der Eidg. Technischen Hochschule abgehaltenen forstlichen Vortragzyklus berichtete Forstinspektor Frank Aubert (Rolle) über die Verwertung des Holzes zur Kraftgewinnung für Automobile, als Ersatz für das Benzin<sup>1)</sup>. Da die Schweiz zu den gut bewaldeten Ländern gehört, die Verwendung von Holz aber sowohl für Feuerungs- als auch für Bauzwecke stark abnimmt, und somit im nationalwirtschaftlichen Interesse nach neuen Absatzgebieten Umschau gehalten werden muss, verdient der von Aubert erörterte Gegenstand weit grössere Aufmerksamkeit, als es bisher der Fall war. Wir erachten es daher für wünschenswert, hier in Kürze darauf hinzuweisen, wie weit die Lösung des Problems gediehen ist und welche Förderung sie in unserm Lande durch die Initiative von Forstinspektor Aubert erfahren hat.

Zur Heranziehung des Holzes als Betriebstoff für Automobile gibt es verschiedene Wege. Der eine ist die Gewinnung von Alkohol aus der Zellulose, entweder durch

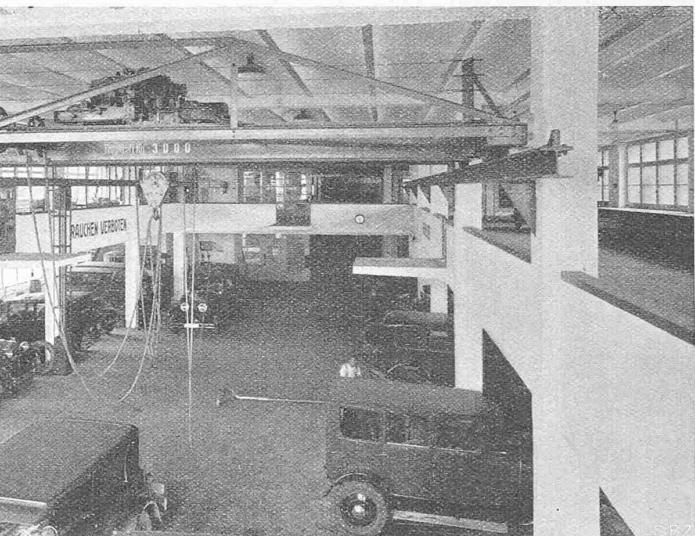


Abb. 21. Werkstatt mit Laufkran zur Galerie-Bedienung.

deren Transformierung auf Glykose mit darauffolgender Gärung und Destillation, oder durch synthetische Herstellung von Methyl-Alkohol. Der auf diese Weise gewonnene Alkohol käme aber teurer zu stehen als Benzin, insbesondere weil wegen des schädigenden Einflusses des Wassergehalts auf die Motoren nur absoluter Alkohol in Frage kommen kann; dazu muss er, um als Betriebsmittel für Automobile verwendet werden zu können, sowieso noch mit 10 bis 30% Benzin vermischt werden. Ein zweiter Weg, der im Laufe der letzten fünf Jahre in Frankreich ziemlich weite Verbreitung gefunden hat, ist die Umwandlung des Holzes in Holzkohle, aus der dann in einem auf dem Wagen aufgestellten Gasgenerator Kohlenoxyd erzeugt wird, das explosiv ist und sehr gut für den Betrieb von Motoren dienen kann, wenn auch mit 20 bis 30% Leistungsverlust gegenüber dem Benzin. Dieser Verlust wird aber teilweise ausgeglichen, wenn durch Einführen von stark wasserdampfhaltiger Luft in den weissglühenden Generator, statt gewöhnlichem Kraftgas das reichere Wassergas erzeugt wird, das ausser Kohlenoxyd noch Wasserstoff und etwas Methan enthält und somit einen bedeutend höhern Heizwert besitzt.

Es scheint nun wenig bekannt zu sein, wie lange schon man sich in Frankreich mit der Anwendung von Generatorgas für den Antrieb von Lastautomobilen befasst. Einen guten Überblick hierüber gibt Ing. Prof. G. Delanghe in „Génie Civil“ vom 1. Januar 1927. Schon vor dem Kriege war ein Gasgenerator, Bauart Caze, ziemlich verbreitet. Im April 1916 wurde sodann dieser Generator für den Betrieb von Autobussen erprobt, und zwischen Paris und Rouen fanden Versuche mit 3 t-Lastwagen statt. Durch die Ergebnisse dieser Versuche ermuntert, veranstalteten das „Office des Recherches et Inventions“, das „Office des Combustibles liquides“ und der „Automobile-Club de France“ in den Jahren 1922 bis 1925 drei Wettbewerbe für Fahr-

<sup>1)</sup> Ein Auszug dieses Vortrages, in französischer Sprache, ist als Extrait du Supplément No. 2 aux organes de la Société forestière suisse bei Herrn F. Aubert, inspecteur forestier, in Rolle, erhältlich.