

Lager- und Bureaugebäude der Allega A.-G., Zürich Altstetten: Karl Flatz, Architekt, Zürich

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **68 (1950)**

Heft 28

PDF erstellt am: **23.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-58046>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Lager- und Bureaugebäude der Allega A.-G., Zürich-Altstetten

KARL FLATZ, Architekt, Zürich

DK 725.35(494.34)

Hierzu Tafeln 41/42

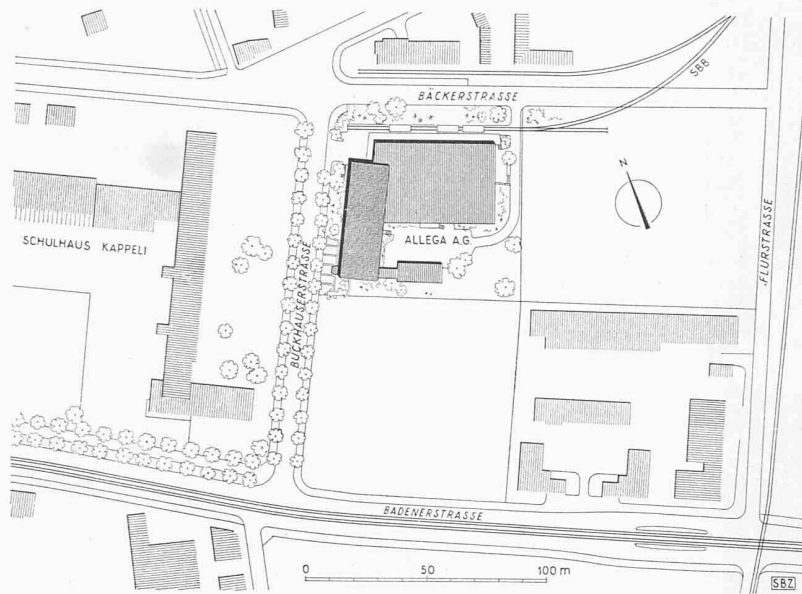


Bild 1. Lageplan, 1:3000

Die Allega A.-G. ist eine Tochtergesellschaft der Aluminium-Industrie A.-G. Chippis. Sie hat ihre Tätigkeit im Jahre 1936 in Zürich aufgenommen und besorgt seither die Lagerhaltung und den Verkauf von Aluminium-Halbfabrikaten, worunter Profile aller Art, Tafeln, Draht usw. zu verstehen sind. Diese Produkte werden im Zürcher Lagerhaus auf die von den Kunden gewünschten Masse zurechtgeschnitten und von hier aus in die Ostschweiz spedit.

1 Chef, 2 Korresp.-Bureau, 3 Buchhaltungs-Chef, 4 Buchhaltungs-Bureau, 5 Fakturen-Bureau, 6 Bestell-Bureau, 7 Bestellchef, 8 Lagerkontrolle, 9 Warteraum, 10 Kasse, 11 Putzraum, 12 Garderobe, 13 Technisches Bureau, 14 Reisekartel, 15 Zentr. Beratung, 16 Telefon, 17 Registratur, 18 Schraubenmagazin, 19 Spedition, 20 Liegende Profile, 21 Stehende Profile, 22 Waage, 23 Packmaschine, 24 Fräse, 25 Kranbahn, 26 Lager-Chef, 27 Aufzug, 28 Essraum, 29 Rampe, 30 Archiv, 31 Werkstatt, elektrische Pumpen, 32 Oeltank, 33 Heizung, 34 Korrespondenz und Vertreter, 35 Anmeldung, 36 Sekretariat, 37 Direktor, 38 Telephonzentrale, 39 Speditionskabine, 40 Velo-stand, 41 Garagen, 42 Lagerraum

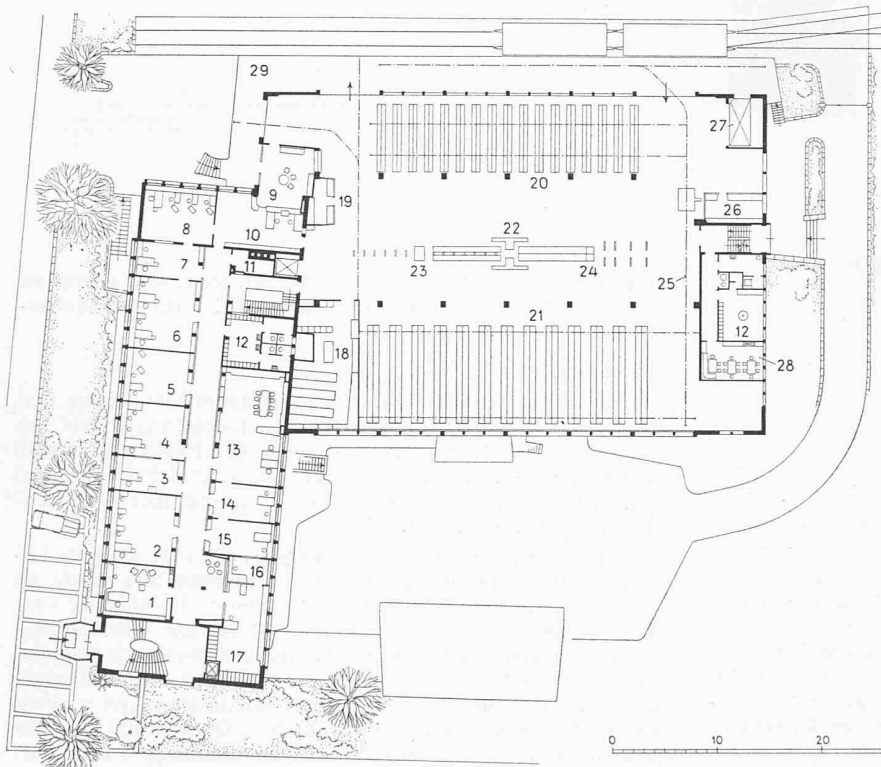


Bild 2. Erdgeschoss, 1:700

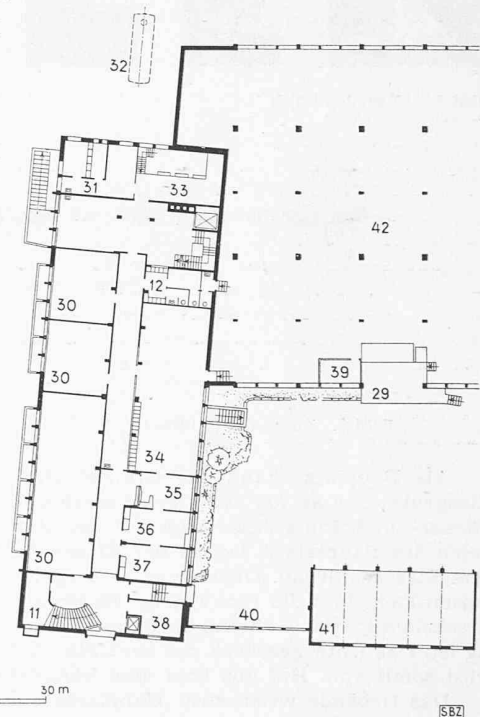


Bild 3. Untergeschoss, 1:700

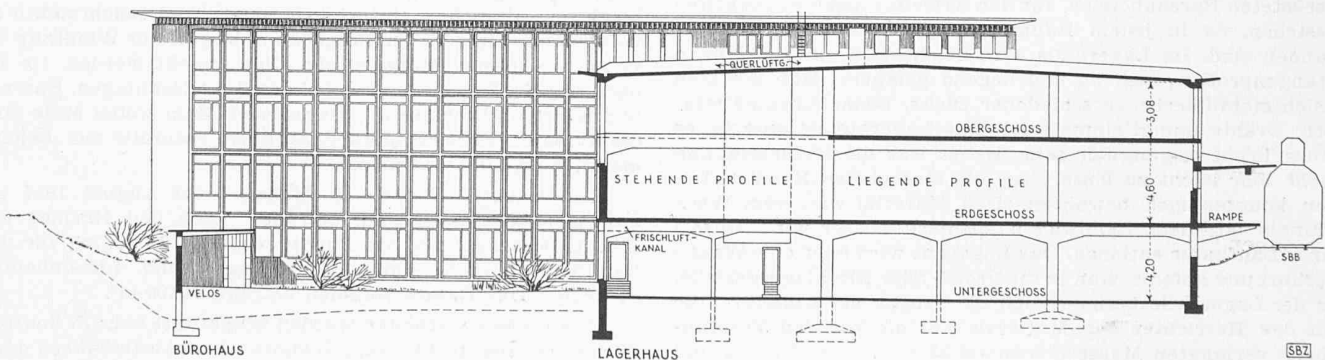


Bild 4. Ostansicht des Bureaugebäudes und Querschnitt durch das Lager. Masstab 1:400

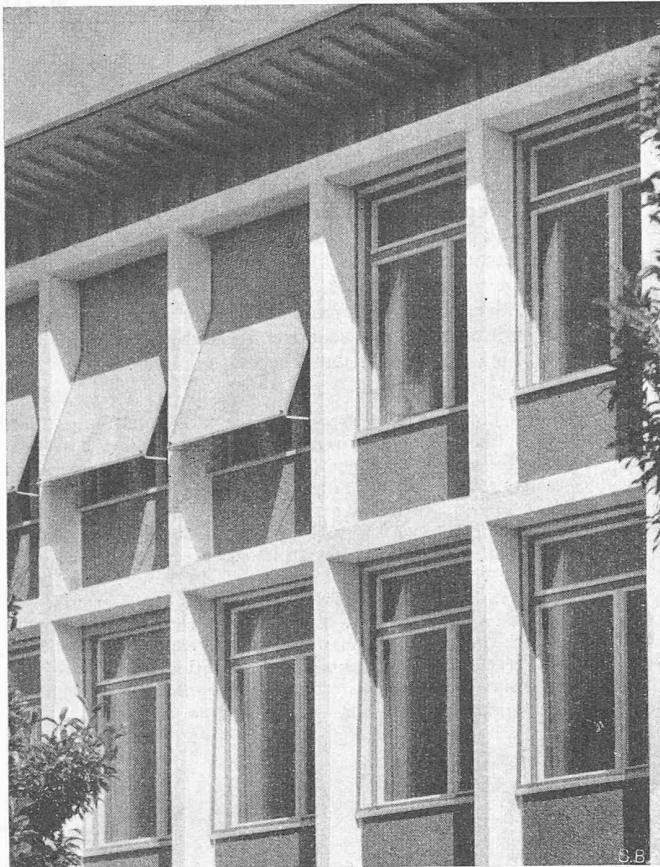


Bild 5. Fassadendetail

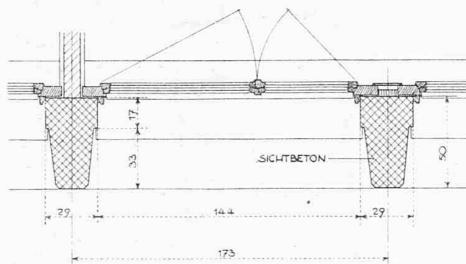


Bild 7. Fassaden-Grundriss, 1:40

Als Bauplatz stand das Grundstück einer ehemaligen Kiesgrube, das an der Buckhauserstrasse liegt und von der Bäcker- und Flurstrasse begrenzt ist, zur Verfügung. Die Sohle des Bauplatzes lag in der Kiesgrube 4 bis 5 m unter dem Strassenniveau. Daher war es möglich, das Gebäude so anzuordnen, dass die rückwärtige Hoffront viergeschossig in Erscheinung tritt, während die Strassenfront nur dreigeschossig ist. Das Untergeschoss, das ebenfalls als Lagerraum dient, wird somit vom Hof aus über eine Verladerampe bedient.

Das Gebäude weist zwei Haupttrakte auf, nämlich das Bureaugebäude und das Lagerhaus. Das Bureaugebäude dient einem rationalisierten, mit den modernsten Hilfsmitteln ausgerüsteten Bureaubetrieb, für den Erweiterungsmöglichkeiten bestehen, da in jedem Raume genügend Platzreserven vorhanden sind. Im Lagerhaus wird Leichtmetall in 7 m langen Stangenprofilen stehend und liegend gelagert, dazu kommen Leichtmetallbleche verschiedener Dicke, Bedachungsmaterialien, Drähte und Kleinmaterial. Das Lagergut ist sperrig, es muss leicht zugänglich sein. Daher war die Unterbringung nicht sehr leicht zu lösen. Nur die einfachsten Konstruktionen konnten sich bewähren. Das Material wird vom Werk Chippis mit dem Bahnwagen speditiert. Dieser wird mittels einer Laufkatze entladen. Das Lagergut wird über eine Waage geführt und kommt dann in die Profil- oder Blechlageregestelle. In der Lagerhalle befindet sich die Gruppe der Apparate, die für das Herrichten des Materials auf die von den Verbrauchern verlangten Masse dienen (Bild 8, S. 375). Fräsen und Blechscheren schneiden die Materialien, alsdann werden sie

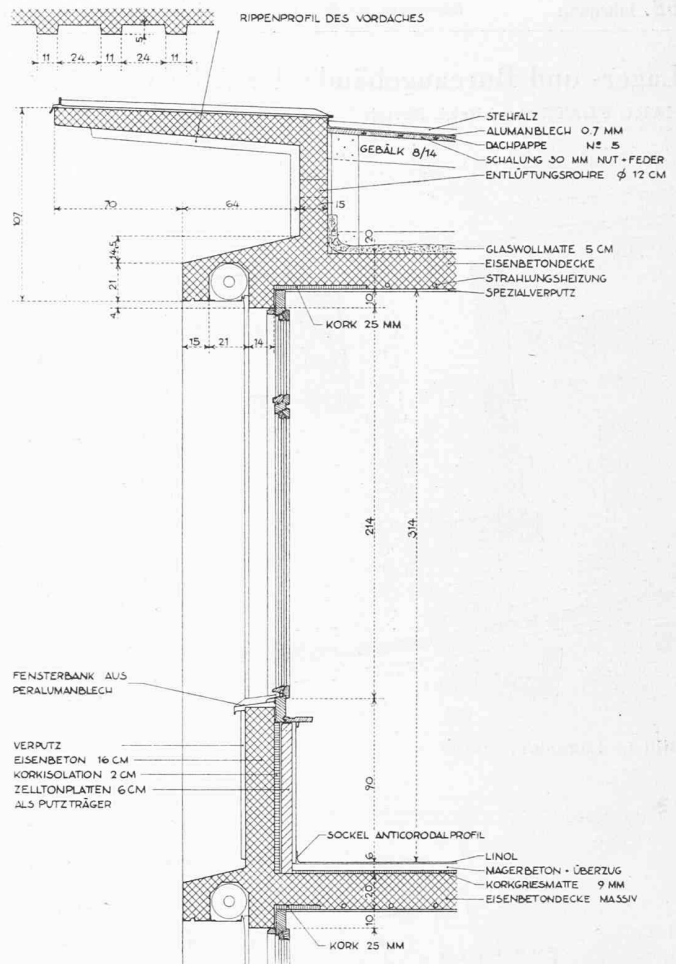


Bild 6. Fassadenschnitt, 1:40

zur Kontrolle gewogen und nachher automatisch verpackt. Von hier aus gelangt die Ware zur Spedition für den Weitertransport zum Verbraucher.

Konstruktion

Das Bureaugebäude wurde als Eisenskelettbau ohne tragende Zwischenwände ausgebildet. Das Lagerhaus wurde mit einer Eisenbeton-Rahmenkonstruktion bei Deckennutzlasten von 1000 kg/m^2 erstellt. Die Träger der obersten Decke sind zur Gewinnung von Raumhöhe als Ueberzüge über der Dachkonstruktion ausgebildet.

Zur Vermeidung der Kondenswasserbildung, die dem Lagermaterial wegen der Korrosionsgefahr schädlich würde, ist die ganze Südfassade mit einer Termolux-Verglasung versehen worden, die im Sommer und Winter als Wärmeisolierung dient; gleichzeitig ist sie ein Schutz gegen die Sonnenblendung. Alle Lagerraumböden wurden mit Travers-Stampf-asphaltplatten belegt, die höchsten Beanspruchungen gerecht werden. Die Flachdächer sind bei 3 % Gefälle mit 0,7 mm starkem Alumanblech ausgeführt (Alumanblech-Falzdach).

Dem Architekten wurde bei der Durchführung dieser Bauaufgabe Gelegenheit geboten, an Stelle von Holz, Eisen, Alumanblech und ähnlichen Materialien weitgehend Leichtmetall zu verwenden. Ein vom Bureaugebäude losgelöster Windfang ist völlig aus diesem Material und Glas erstellt worden. Im Innern des Gebäudes wurde es bei den Schalteranlagen, Bureau- und Korridorabschlusstüren verwendet. Zum ersten Male sind die äusseren Fensterbankabdeckungen ebenfalls aus Leichtmetall ausgeführt worden.

Die Bauzeit dauerte elf Monate vom August 1947 bis Juli 1948. Die Baukosten betragen nach den Normen des S. I. A. berechnet für das Bureaugebäude 122 Fr./m^3 , für das Lagerhaus einschliesslich Krananlagen und Lifteinbauten 64 Fr./m^3 . Das Gesamtvolumen beträgt 34100 m^3 .

Die Ingenieurarbeiten wurden ausgeführt von: P. Soutter, Zürich (Bureautrakt) und Schubert & Schwarzenbach (Lagerhaus).



Bild 8. Lagerraum Erdgeschoss, links Lagerung der stehenden, rechts der liegenden Profile, in der Mitte Fräsen, Gewichtskontrolle und Verpackung

Internationale Ingenieurtagung 1950 in Freiburg i. Br.

DK 061.3 : 62(43)

Am 11. Juni 1950 fand in Freiburg i. Br. auf Einladung der «Union des Ingénieurs français de la Zone française d'occupation» als Gruppe der FASFI (Fédération des Associations et Sociétés françaises d'Ingénieurs) in Deutschland eine Zusammenkunft einer Anzahl Teilnehmer des letzten Konstanzer Kongresses vom 22./23. Juni 1949 (siehe SBZ 1949, Nr. 30, S. 415 bzw. «Bulletin Technique» 1949, No. 19).

Unter dem Vorsitz von Ing. Pène, Gouverneur Général des Landes Baden, versammelten sich etwa 120 Ingenieure aus Frankreich, Deutschland, England, USA, Holland, Belgien, Oesterreich, Luxemburg und der Schweiz. Zweck der Aussprache war, festzustellen, in welcher Weise die Arbeiten des vorjährigen Konstanzer Kongresses bezüglich der fünf damaligen Hauptthemen: *die Ausbildung des Ingenieurs, die Stellung*

des Ingenieurs, Berufsfragen des Ingenieurs, der Ingenieur und die wissenschaftliche und technische Forschung, der gewerbliche Rechtsschutz des Ingenieurs, inzwischen von den betr. Ingenieurorganisationen behandelt worden war.

Die Tagung stand wiederum in erster Linie im Zeichen des französischen Verständigungswillens mit Deutschland, das durch eine stattliche Delegation aus massgebenden Persönlichkeiten des im neuen Kleide auferstandenen Vereins Deutscher Ingenieure (VDI) in Düsseldorf, der verschiedenen technischen Hochschulen und der Industrie vertreten war. Aus der französischen Metropole waren die Spitzen der FASFI mit Präsident Gilles erschienen. Die Verhandlungen, die in einem bemerkenswerten Geist der gegenseitigen Achtung und Schätzung geführt wurden, zeigten auch eine grundsätzliche Uebereinstimmung in den hauptsächlichsten Berufsfragen der Ingenieure aus Westeuropa.

Das erste Thema, *die Ausbildungsfragen der Ingenieure*, beschäftigt die Gemüter in allen Ländern lebhaft. Die FASFI organisiert Ende Juni 1950 einen nationalen Kongress in Lyon, um den ganzen Fragenkomplex eingehend zu behandeln. Bekanntlich hat in den letzten Jahren der technische Unterricht in Frankreich eine gründliche Reorganisation durchgemacht. Es weht ein frischer Wind bei der Direktion des französischen technischen Unterrichtes, was z. B. die kürzlich erfolgte, vollständige Umorganisation der «Ecole des Arts et Métiers» beweist. Zwischen den französischen Ingenieur-Organisationen und den betreffenden Schulbehörden besteht eine viel engere Zusammenarbeit als in der Schweiz. Die Vertreter

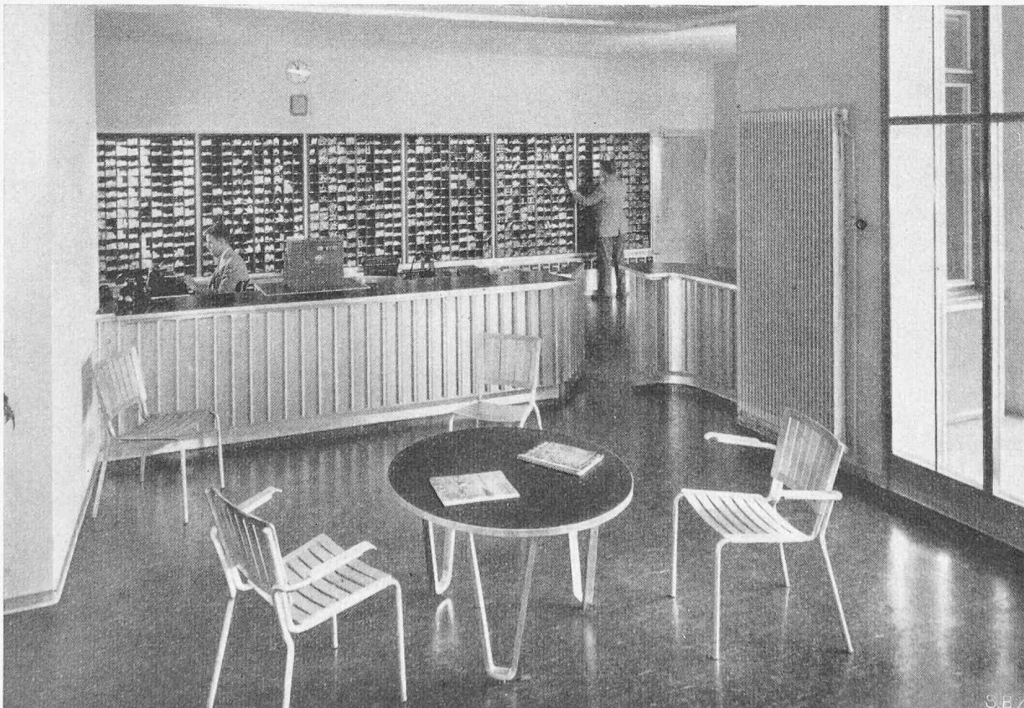


Bild 9. Empfangsraum, Materialausgabe

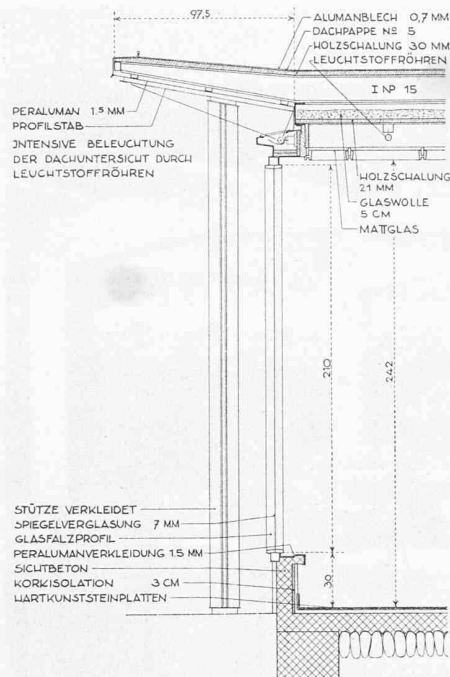


Bild 10. Schnitt des Windfangs, 1:40

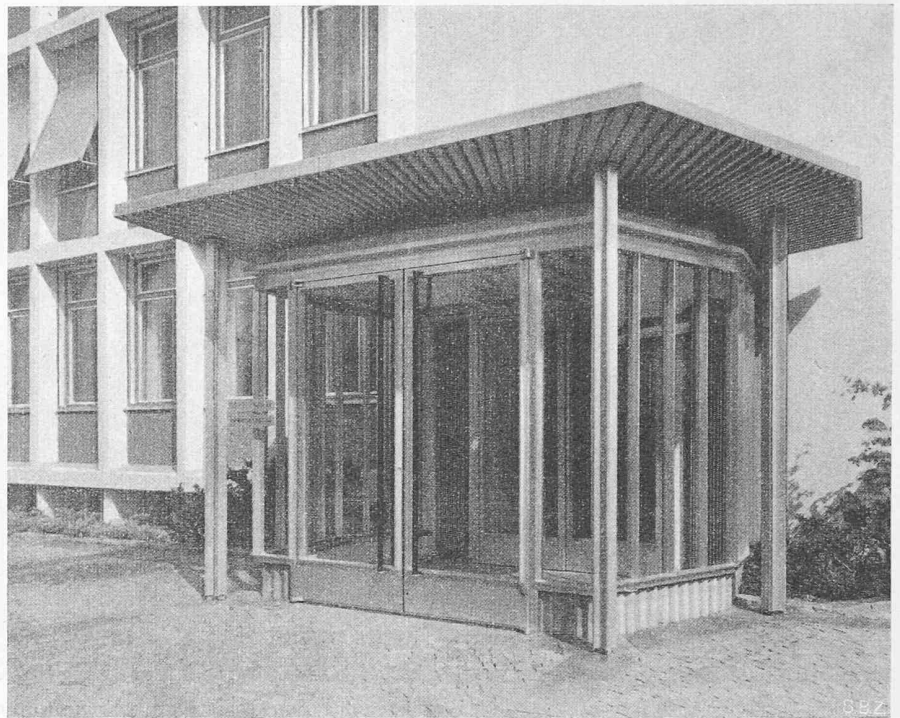


Bild 11. Windfang aus Leichtmetall

der deutschen technischen Hochschulen zeigten in ihren Voten auch ein offenes Verständnis für die Bedürfnisse der Praxis. Die «FABI» (Fédération des Associations Belges d'Ingénieurs) hat diese Ausbildungsfragen in enger Zusammenarbeit mit den belgischen Hochschulen eingehend behandelt. Ueberraschenderweise lässt sich eine fast vollständige Uebereinstimmung der Ansichten über einige Hauptanforderungen an eine fortschrittliche Konzeption des Unterrichtswesens an den technischen Hochschulen feststellen: Entlastung der Studierenden von einem Uebermass an Lehrstoff, vermehrte Freizeit, kein Spezialistentum, Hervorheben der allgemeinen Bildung und der Charakterbildung, keine Verlängerung des Studiums, praktische Ausbildung und Spezialisierung nach Abschluss des Studiums mit Hilfe der Industrie. Die Diskussion zeigte mit aller Deutlichkeit, mit welchem Ernst und mit welcher Gründlichkeit diese für die richtige Ausbildung der herankommenden Ingeniurgeneration lebenswichtigen Fragen in allen beteiligten Ländern behandelt werden und dass schöpferische Lösungen nur in einer aufrichtigen Zusammenarbeit zwischen Praxis und Schule gefördert werden können.

Die Diskussion zu Thema II «die Stellung des Ingenieurs» zeigte, dass eine Hebung der sozialen Stellung des Ingenieurs in erster Linie durch eine innere Bereicherung dank einer zweckmässigen Ausbildung und einer entsprechenden Einstellung zur Umwelt zu erreichen ist. In Frankreich ist im Parlament eine überparteiliche Ingenieurgruppe gebildet worden, während z. B. in Oesterreich auf Betreiben des Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins innerhalb der massgebenden politischen Parteien Ingenieurgruppen gebildet worden sind, die für eine Förderung der Interessen der Ingenieure und eine Geltendmachung des sachlichen Ingenieurstandpunktes bei der Behandlung der verschiedenen Geschäfte sorgen.

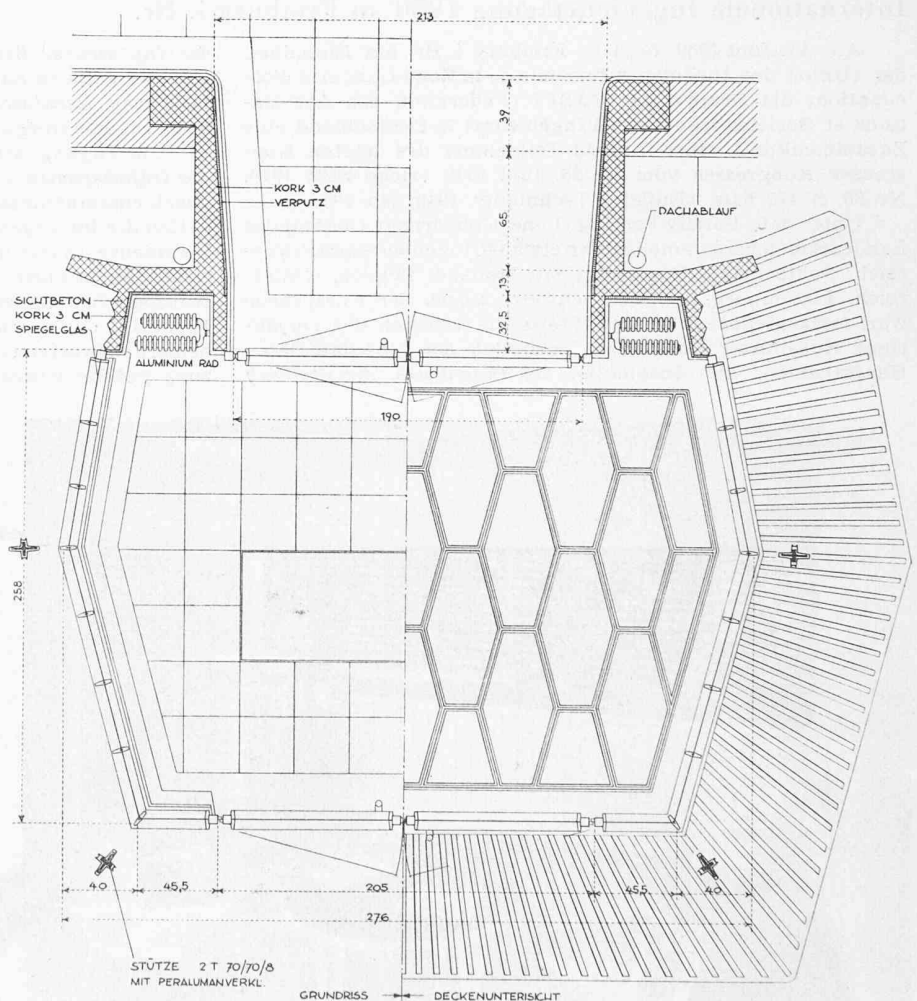


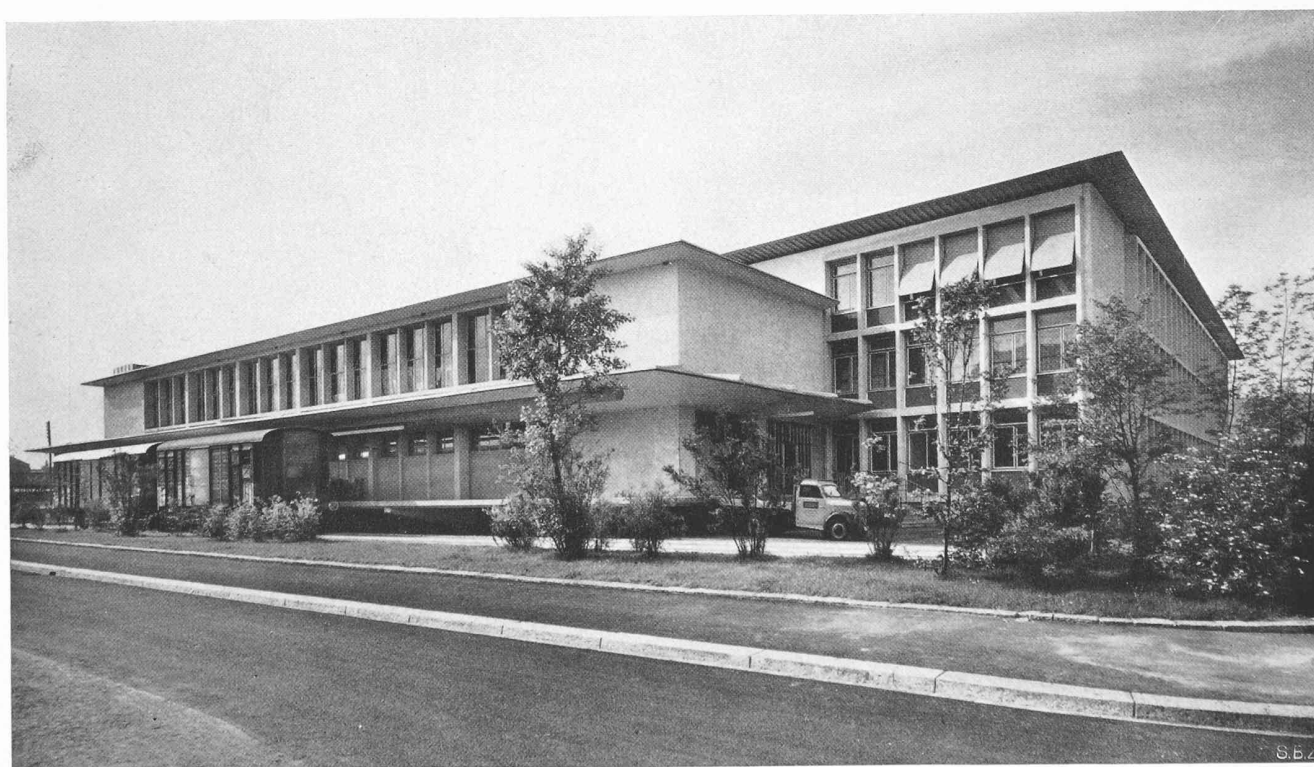
Bild 12. Grundriss des Windfangs, 1:40

Das Thema III berührt die heiklen «Berufsfragen der Ingenieure», darunter in erster Linie die Fragen des Titelschutzes. Die Vertreter des VDI teilten mit, dass nach dem Konstanzer Kongress ein fertiger Gesetzentwurf auf Grund

Lager- und Bureaugebäude der
Allega A.-G. in Zürich-Altstetten
Architekt KARL FLATZ, Zürich



Bureaugebäude, Ansicht von der Buckhauserstrasse



Gesamtansicht von der Bäckerstrasse



Hofansicht des Lagergebäudes



Haupttreppe im Bureauhaus

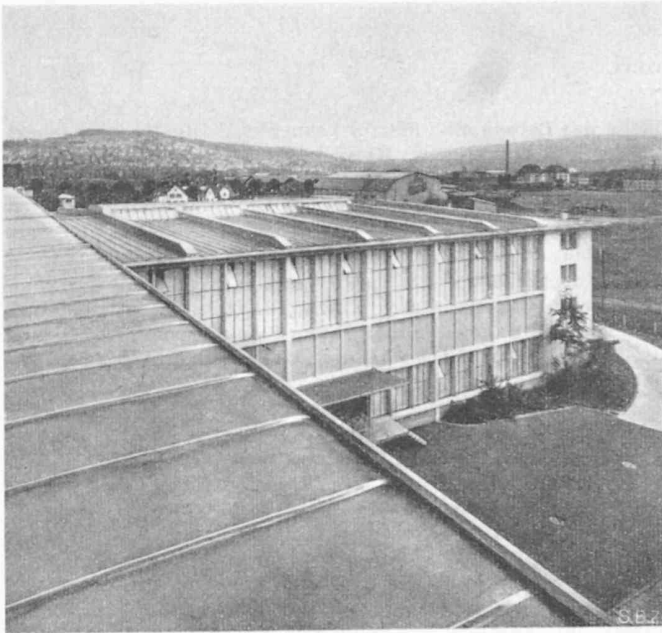


Bild 13. Detail des Alumandaches

der damaligen Verhandlung vollständig umgearbeitet wurde und nun nach einer allgemeinen Bereinigung durch Fachverbände und politische Organisationen vor einer baldigen Verabschiedung durch die deutschen Behörden steht. In Oesterreich dürfte sich die Regelung mit der allgemeinen Verleihung des Dokortitels an alle Absolventen der technischen Hochschule definitiv einbürgern. Das Dokorexamen kann parallel mit der Diplomarbeit nach zwei sog. «Rigorosen» ohne zusätzliche Zeitbeanspruchung absolviert werden. Frühere Absolventen, die sich in der Praxis bewährt haben, erhalten den Dokortitel auf Grund einer Befragung in Form eines Kolloquiums. Es herrschen leider in den verschiedenen Ländern infolge einer mangelnden internationalen Zusammenarbeit gegensätzliche Auffassungen und zum Teil scharfe gesetzliche Regelungen, die sich für eine freizügige Berufsausübung der Ingenieure von Land zu Land sehr nachteilig auswirken. Im heutigen Stadium der politischen Evolution in Europa dürfte es sich empfehlen, von scharfen, engstirnigen, gesetzlichen Regelungen (wie z. B. die belgische) wenn irgend möglich abzusehen, um den Weg für eine spätere internationale Verständigung über die Gegenseitigkeit der Titel und der Berufsausübung nicht zu verbauen. In diesem Sinne dürfte die vom S. I. A. vorgeschlagene freie und freizügige Registerlösung die rationellste und sozial richtigste sein.

Die Behandlung der andern Themen zeigte ebenfalls, dass überall für die Berufsfragen der Ingenieure ein lebhaftes Interesse besteht. In einigen Ländern, z. B. Frankreich und England, zeigt sich deutlich die Tendenz, die technischen Fragen einerseits und die beruflichen Fragen andererseits durch getrennte Ingenieurorganisationen zu behandeln. Diese Entwicklung ist zu bedauern, denn diese Fragen tragen so viele Wechselbeziehungen in sich, dass sich eine Trennung nur nachteilig auswirken kann. Die gemachten Erfahrungen zeigen deutlich, dass die Organisation des S. I. A., der wie die Mehrzahl der Ingenieurverbände, alle Ingenieurfragen — ob technisch oder beruflich — behandelt, unbedingt das Richtige trifft. Wenn auch eine zeitlang die internationale Zusammenarbeit der Ingenieure auf technischem und beruflichem Gebiet zuerst getrennte Wege gehen muss, so besteht doch die Hoffnung, früher oder später alles zusammenfassen zu können.

Die Freiburger Tagung schloss mit einem Essen, an dem einige prominente



Bild 14. Ziehen des Falzes im Aluman

Vertreter der Technik und der Politik, u. a. der französische Minister für die öffentlichen Arbeiten, der Finanzminister des Landes Baden usw. teilnahmen. Der französische Oberkommissär François Poncet übersandte seine speziellen Wünsche für das gute Gelingen des Verständigungswerkes.

Am Schluss der Verhandlungen wurde beschlossen, Wege und Mittel zu studieren, um die angebahnte Zusammenarbeit auf dieser beruflichen Ebene fortsetzen und aufbauen zu können. Die internationale Zusammenarbeit der Ingenieure erlebt gegenwärtig eine gewisse Wachstumskrise, an der natürlich die politische Weltlage nicht wenig schuld ist. Es dürfte somit richtig sein, wenn möglichst alle Faktoren gründlich studiert werden, bevor neue Organisationen geschaffen werden. Der S. I. A. wird seine Mitarbeit, wenn sie gewünscht wird, nicht versagen, denn die Erfahrungen zeigen, dass ein Gedankenaustausch für alle Beteiligten von nah und fern ausserordentlich lehrreich ist und wertvolle Früchte trägt. Die heutige allgemeine Weltlage erheischt vom schweizerischen Ingenieur aufgeschlossenem Willen zur internationalen Zusammenarbeit, gepaart mit einem realistischen Sinn für die heutigen Hemmungen in den allgemeinen internationalen Beziehungen.

P. Soutter
Zentralsekretär des S. I. A.

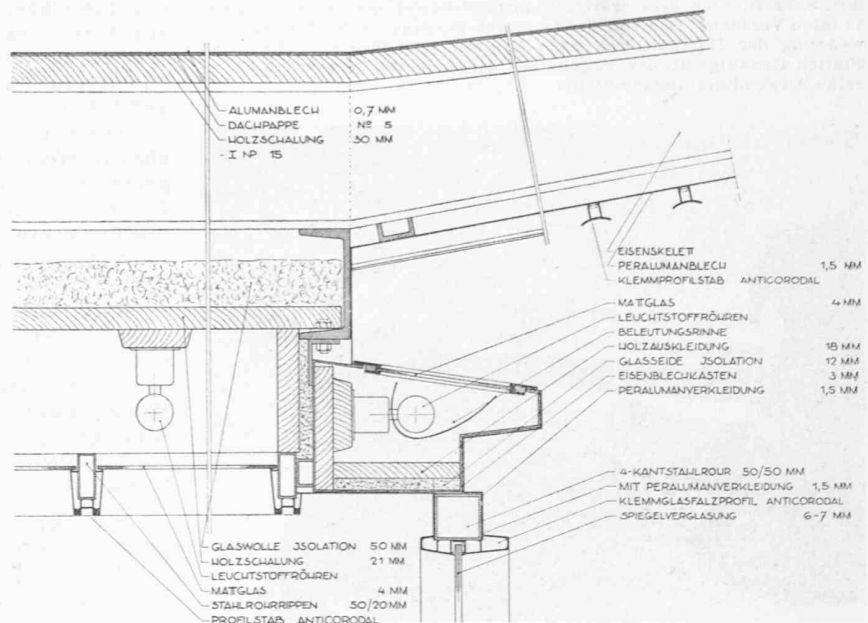


Bild 15. Bauliche Einzelheiten des Windfanges, Beleuchtung. — Vertikalschnitt 1:8