

Entwurf zu einer Gross-Garage

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **83/84 (1924)**

Heft 15

PDF erstellt am: **25.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82884>

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.

Entwurf zu einer Gross-Garage.

Die nachstehenden Ausführungen entnehmen wir samt den sie begleitenden Abbildungen dem jüngsten Heft von „Wasmuths Monatsheften für Baukunst“, auf die wir im Literaturteil (Seite 187) noch zu sprechen kommen. Wenn auch die Verhältnisse Berlins, für die dieser Entwurf bemessen ist, die unsrigen der Grösse nach um ein Vielfaches übertreffen, so haben doch die genau gleichen Erscheinungen und Bedürfnisse dazu geführt, die sich auch in kleinern Städten infolge der Dezentralisation der städtischen Wohnbevölkerung in steigendem Mass fühlbar machen. Der Berücksichtigung eines Haupterfordernisses solcher Miet- und Einstell-Garagen, der zentralen Lage, steht der hohe Bodenwert meist hindernd im Wege, bzw. es bedingt die Horizontal-Entwicklung solcher Garagen hohe Kosten, auch dann, wenn man sich mit sogen. Provisorien behilft. Sodann ist ein Haupterfordernis des wirtschaftlichen Gross- und Klein-Autobetriebes die gute Instandhaltung und Pflege der Wagen, was in den vielfach primitiven und unsauberen Behelfs-Unterkünften nicht in wünschbarer Weise erfolgen kann. Aus all diesen Gründen erscheint der Zucker-sche Vorschlag der Höhenentwicklung bemerkenswert, nicht zuletzt wegen seiner an Baugrund sparenden Bedienung mittels Aufzügen und Schiebebühnen. Die oben genannte Quelle enthält noch weitere und vollständige Pläne, auf die verwiesen sei; unsere Abbildung 1 ist nur ein verkleinerter Ausschnitt zur Veranschaulichung der Idee, die der Autor selbst wie folgt erläutert:

„Zu den Voraussetzungen für befriedigende Leistungen der Miet-Grossgarage gehören folgende:

1. Zur Vermeidung unwirtschaftlicher Leerfahrten Lage möglichst nahe wesentlichen Wohngegenden (bzw. Geschäftsvierteln, Red.). Periphere Vorortgaragen, wie sie heute noch vielfach errichtet werden, sind deshalb unrationell. Architektonische Folgerung: Grösstmögliche Beschränkung der Baufläche wegen der teuren Bodenpreise; Hochbau; Vermeidung weitläufiger Rampenanlagen.

2. Ausschaltung des Zwischenhandels mit Ersatzteilen, Benzin, Öl, Gummireifen usw. Ermöglichung aller üblichen Reparaturen im Hause; Konzentration verwandter Betriebe und Handelszweige; Tankanlagen usw. Architektonische Folgerung: Anordnung einer grossen Anzahl von Stockwerken zur Raumaussnutzung nach amerikanischem Vorbild. Gleichzeitig werden hierdurch die sowieso notwendigen gewerblichen Sicherungsanlagen vorteilhafter amortisiert.

3. Grösstmögliche Schnelligkeit der Indienststellung der Wagen. Für den im Beruf stehenden Herrenfahrer der Grosstadt würde die durch Kraftwagen zu gewinnende Zeitersparnis aufgehoben werden, wenn er den Wagen selbst aus der Garage holen und zu ihr bringen müsste. Es muss also — ebenfalls nach amerikanischem Vorbild — ein ständiger Stab von Chauffeuren bereit sein, die Wagen vorzufahren. Die Arbeitskraft dieser Chauffeure wird tagsüber durch Reparaturen und Wagenpflege ausgenützt. — Architektonische Folgerung: Zur Erzielung schnellmöglicher Ab- und Zufahrt der Wagen Vermeidung jeder Rampenanlage. Die Unmöglichkeit, auf einer Rampe Wagen anders als sehr langsam und vorsichtig zu bewegen, die Schwierigkeit und Gefahr, Wagen innerhalb der notwendigen kleinsten Radien zu steuern und endlich die Tatsache, dass die Panne eines Wagens die Zufahrt aller nachfolgenden hoffnungslos versperrt, lässt eine Rampenanlage für jeden Grossbetrieb sinnlos erscheinen, ganz abgesehen von dem Anspruch an Bodenfläche.

Diese Überlegungen führten zu der Planung, wie sie sich ohne weiteres aus den beifolgenden Rissen (Abbildung 1) ergibt, die einer weitem Erklärung wohl nicht mehr bedürfen. Im Keller ist neben den notwendigen Lagerräumen der Heizung, Küchen für das Restaurant und Chauffeurkasino und der Verwaltung usw. noch eine eigene Kraftzentrale angeordnet, um die Anlage für den Streikfall von aussen unabhängig zu machen. Das Erdgeschoss enthält Ausstellungs- und Vorführungsräume des Automobilgewerbes, Restaurant,

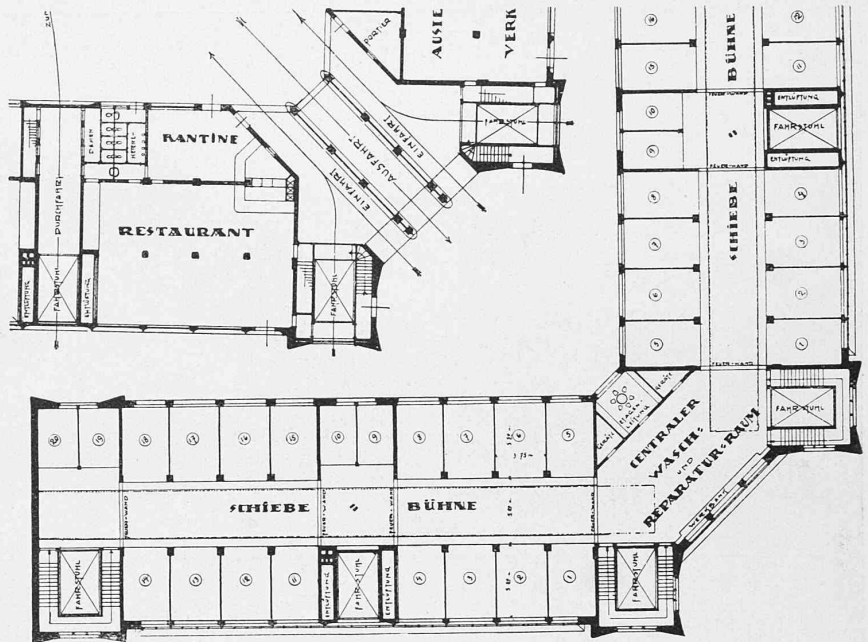


Abb. 1. Erd- und Obergeschoss zum Gross-Garage-Entwurf von Arch. Paul Zucker. — 1:500.

Kasino und Aufenthaltsräume für die bediensteten Chauffeure. Im ersten bis siebenten Geschoss ist ausser je 40 Boxen je ein kleinerer Wasch- und Reparaturraum mit Telefonzentrale angeordnet, der gleichzeitig im Falle einer Störung das Hinüberwechseln der Wagen von der einen Fahrstuhl- und Schiebebühnenzone zur andern ermöglicht. Die normale Waschung und Säuberung des Wagens wird jedoch innerhalb der Box vorgenommen (Wasserzuführung). Das Dachgeschoss ist nur zum Teil für Boxen ausgenützt und enthält ausser diesen verschiedene Reparaturwerkstätten, Lackiererei, Brems- und Prüfstände für Motoren, ausserdem ein zweites Kasino für die Chauffeure. Das Dach selbst ist bei guter Witterung ebenfalls als Arbeits- und Aufenthaltsraum auszunützen, da der Dremel fast mannshoch ist. Die von der Baupolizei geforderten Entlüftungsschächte durchziehen das Haus von oben bis unten.

Die die Aussenarchitektur (Abbildung 2) charakterisierenden horizontal orientierten niedrigen Fensterreihen ergeben sich zwangsmässig aus der Notwendigkeit, den untern Teil der Garagen-Vorderwand geschlossen zu halten.“

Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft.

Aus dem Bericht des Amtes für Wasserwirtschaft über seine Geschäftsführung im Jahre 1923 geben wir nachstehend, unserer Gepflogenheit gemäss, einen kurzen Auszug der unsere Leser interessierenden Kapitel.

Hydrographie.

Wasserstand- und Wassermess-Stationen. Der Bestand des Netzes der Wasserstand- und Wassermess-Stationen ist während des Berichtjahres von 345 auf 334 zurückgegangen, während gleichzeitig die Anzahl der mit Limnigraphen ausgerüsteten Stationen von 137 auf 171 zugenommen hat. Die Revision des Netzes im Sinne der Ausführungen des Geschäftsberichtes für 1921 (Auszug in Band 80, Seite 227, 11. November 1922) wurde festgesetzt.

Wassermessungen und Flügeleichen. Im Berichtjahre wurden an den Gewässern 518 Wassermessungen vorgenommen (gegenüber 658 im Vorjahr). In der Flügelprüfanstalt des Amtes in Papiermühle wurden 250 Flügeleichen ausgeführt (gegenüber 231 im Jahre 1922).

Hydraulische und hydrographische Arbeiten. Das Amt wurde von den beiden Kraftwerken Wynau und Bannwil ersucht, die Abklärung der Verhältnisse als unparteiische Instanz durchzuführen. Die Arbeiten sind noch nicht abgeschlossen. — Die Bestimmung des Wirkungsgrades der Turbinen im Kraftwerk Eglisau gelangte zum Abschluss. Eine neue Schnellläuferturbine des Elektrizitätswerkes Matte der Stadt Bern wurde geprüft. Abnahmeversuche der neuen Turbinen des Elektrizitätswerkes Wynau sind in Arbeit unter

AUS: WASMUTHS MONATSHEFTE FÜR BAUKUNST
Verlag Ernst Wasmuth A.-G., Berlin

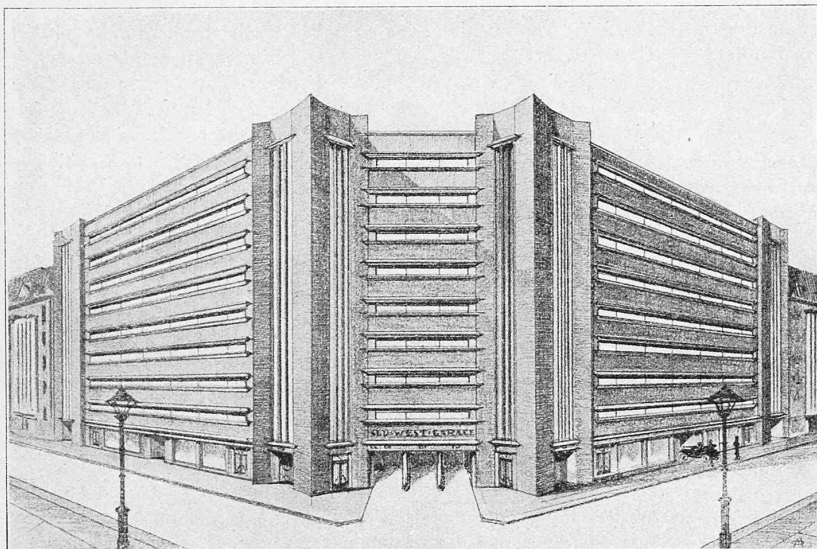


Abb. 2. Entwurf zu einer Gross-Garage von Dr.-Ing. Paul Zucker, Arch. B. D. A.

Mitwirkung der Prüfanstalten des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins. Mit Rücksicht darauf, dass sie auch von privaten Ingenieuren durchgeführt werden können, sollen künftig solche Untersuchungen nur noch in Ausnahmefällen übernommen werden. — Am Sihlüberfall in Zürich vorgenommene Arbeiten bezwecken, so weit als möglich festzustellen, wie weit die Ergebnisse der seinerzeit durchgeführten Modellversuche mit den tatsächlichen Vorgängen in der Natur übereinstimmen. Die Erhebungen werden im Einvernehmen mit der Professur für Wasserbau an der E. T. H. durchgeführt.

Am Genfersee, an der Rhone und an der Arve wurden Nivellements, Längen- und Querprofilaufnahmen, detaillierte Aufnahmen des Wasserspiegelgefälles längs der wichtigsten Strecken, Seegrundaufnahmen zwischen Sécheron und der Mont Blanc-Brücke, sowie Wassermessungen durchgeführt. — Die Arbeiten über Geschiebeführung und verwandte Gebiete sollen mit Rücksicht auf die grosse praktische Bedeutung dieser Fragen so weit als möglich weiter verfolgt werden. — Zur Durchführung gelangten ferner verschiedene kleinere Arbeiten.

Grundwasser und verwandte Gebiete. Die Untersuchungen über die Beziehung zwischen Thur- und Walenseegbiet wurden im Laufe des Berichtjahres verarbeitet, desgleichen die Erhebungen über den Zusammenhang zwischen Niederschlag und Quellergruss, sowie vergleichende Messungen über Temperatur und Härte des Wassers. — Ueber die bisherigen, auf Kosten der St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerke durchgeführten Stau- und Färbungsversuche am Sämbtiser- und Fählensee zwecks Nutzbarmachung der Wasserkräfte wurde ein vorläufiger Bericht ausgefertigt.

Verschiedenes. Studie über Niederschlag und Abfluss; Verdunstungsmessungen. Die Feldarbeiten für diese im Jahre 1915 begonnenen Studien, für die in den Jahren 1920, 1921 und 1922 auch arbeitslose Ingenieure verwendet wurden, sind endgültig abgeschlossen. Die Verarbeitung eines Teiles der Erhebungen wurde im Laufe des Jahres 1923 durchgeführt. Das Amt wird weitere Studien dieser Art nicht durchführen.

Wasserkräfte.

Im Laufe des Berichtjahres wurden im Innern des Landes in Betrieb gesetzt das Kraftwerk Wynau, neue Zentrale (Konzessionär: A.-G. Elektrizitätswerke Wynau in Langenthal) im November 1923; erster Ausbau 4400 PS, späterer Vollausbau 8800 PS¹⁾; ferner das Kraftwerk Barberine (S. B. B.) am 1. Dezember 1923 mit vorläufig 46800 PS (späterer Vollausbau 78000 PS). Im Kraftwerk Olten-Gösgen wurde eine weitere Maschinengruppe von 8500 PS aufgestellt, wodurch die gegenwärtige Gesamtleistung der Zentrale auf 59500 PS erhöht wird.

Im Bau waren während des Berichtjahres ausser dem Kraftwerk Barberine noch die Anlagen Chancy-Pougny, Wäggital, Illsee-

Turtmann und Davos-Klosters. Dazu ist im Jahre 1924 noch das Kraftwerk Vernayaz der S. B. B. hinzugekommen. Den St. Gallisch-Appenzellischen Kraftwerken A.-G. wurde die Konzession für das interkantonale Lankprojekt grundsätzlich erteilt.

Der gegenwärtige Ausbau unserer Wasserkräfte ist aus nachstehender Zusammenstellung ersichtlich:

Ende 1923 installierte oder im Bau	
begriffene Leistung	1830000 PS
Ende 1922 installierte Leistung . .	1440000 PS
Im Laufe des Jahres 1923 in Betrieb	
gesetzt	60000 PS
Ende 1923 im Bau befindlich (Vernayaz unbegriffen)	330000 PS

In Bezug auf die Ausnützung der Wasserkräfte an Grenzgewässern ist folgendes zu erwähnen:

Kraftwerk Eglisau. Die Nordostschweizerischen Kraftwerke reichten am 5. März 1923 das Gesuch ein um Bewilligung zur Erhöhung des Stauspiegels am Wehr des Kraftwerks Eglisau um 1 m gegenüber dem Stand, wie er in der Konzession vom 3. September 1913 festgelegt ist. Die Gesuchstellerin wurde zur Vorlage einer ergänzten, den tatsächlichen Stromverhältnissen Rechnung tragenden Stauberechnung aufgefordert. Diese stand Ende des Jahres noch aus.

Projektierte neue Rhein-Kraftwerke. Hierüber verweisen wir auf unsere Ausführungen in Band 82, Seite 199 (20. Oktober 1923).

Kraftwerk Chancy-Pougny. Die Bauarbeiten wurden im laufenden Jahre programmässig fortgeführt. Die Betriebseröffnung ist auf 1. November 1924 vorgesehen.

Wasserkräfte des Doubs. Im Berichtjahre haben insbesondere eingehende Verhandlungen mit dem Kanton Bern stattgefunden, die der Vorbereitung der weiteren Verhandlungen mit Frankreich galten.

Schiffahrt.

Rhein unterhalb Basel. Bezüglich der Entwicklung der Schiffahrt auf dieser Strecke verweisen wir auf den auf Seite 284 letzten Bandes (14. Juni 1924) veröffentlichten Auszug aus dem Geschäftsbericht der Schweizer. Schleppschiffahrts-Genossenschaft. Im Sinne der Motion der eidgen. Räte vom 26. April 1923 wurde die Badische Wasser- und Strassenbaudirektion in Karlsruhe mit der Aufstellung der Bauprojekte für die *Niederwasser-Regulierung* der Strecken Istein-Breisach und Breisach-Strassburg betraut, nachdem sich die Behörden sowohl mit Frankreich als auch mit Baden ins Einvernehmen gesetzt hatten. Die Ablieferung des Projektes für die Strecke Basel-Breisach stand bei Jahresende bevor. — Was das *Kembser Kanal-Kraftwerk* der „Forces motrices du Haut-Rhin S. A.“ anbetrifft, befasste sich die vom Bundesrat bestellte Rheinkommission mit dem weiteren Vorgehen der Schweiz in der Rückstaufrage. Sie bereinigte ferner einen vom Kanton Baselstadt im Einvernehmen mit dem Kanton Baselland aufgestellten Entwurf für die schweizerischen Verleihungsbedingungen.¹⁾

Genfersee-Rhone. Hierüber sei auf das folgende Kapitel „Regulierung der Seen“ verwiesen.

Tessin Po. Mit dem Kanton Tessin erfolgte ein Meinungsaustausch über verschiedene Fragen. Die Bezeichnung der Delegationen für die internationalen Verhandlungen war Ende 1923 noch nicht erfolgt.²⁾

Rheinstrecke Basel-Bodensee. Wir verweisen diesbezüglich auf den schon erwähnten Artikel in Band 82, S. 199 (20. Oktober 1923).

Wasserstrassen im Innern des Landes. Am 4. April bezeichnete der Bundesrat die schiffbaren oder noch schiffbar zu machenden Gewässerstrecken (Art. 24, 27 und 72 des Wasserrechtsgesetzes). Den betreffenden Text haben wir bereits auf Seite 249/250 von Band 82 (10. November 1923) veröffentlicht. Dieser Bundesrats-Beschluss ermöglicht, vorläufig die Inkraftklärung von Normen zurückzustellen, die beim Bau von Kraftwerken und bei den in Art. 27 des Wasserrechtsgesetzes genannten Bauten Geltung haben sollen (Schiffahrtsnormalien). Auf diese Weise wird für die weitere

¹⁾ Vergl. Ratschlag Nr. 2594 des Basler Regierungsrates, vom 3. Okt. 1924.

²⁾ Vergl. unter „Miscellanea“ auf der folgenden Seite.

¹⁾ Vergl. Seite 175 dieser Nummer.