

**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. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.03.2025

**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 Ausfuhr von Gerberinde eine nur nominelle ist und sein kann, braucht wohl kaum langer Begründung.

#### 5. Korkholz und Korkwaren.

Für den Export gilt hier natürlich mutatis mutandis das Nämlche wie bei den Ausfuhrverhältnissen der vorgenannten Position, weshalb wir nicht länger hiebei verweilen. Die Einfuhr ist eine recht ansehnliche und stammt zum weitaus größten Teil aus Frankreich und Alger, die zusammen rund 80 % der gesamten Schweizer Einfuhr decken. Die Korkstöpsel dagegen liefert uns vorzugsweise Spanien, und zwar erreicht seine Quote hier 75 % des Importtotals. Korkschrot und Korkmehl stammt fast zu gleichen Teilen aus Deutschland und Italien, so daß die Bezugsquellen also recht mannigfaltige sind. Die Einfuhrwerte 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. Rohes Laubholz.

Auch hier sind die Importe kräftig in die Höhe gegangen, erreichen sie doch einen Wert von 1,197,000 Fr. gegen nur 767,000 in der Vergleichszeit des Vorjahres. Von 111,000 auf 156,000 q sind auch die Einfuhrgewichte gewachsen, so daß die Quantitäts- und Wertbewegung ungefähr parallel lief. Das deutet auf stabil gebliebene Preislage. Im Gegensatz zu den vorgenannten Positionen haben wir hier auch eine ansehnliche Ausfuhr, die mit 601,000 Fr. im ersten Vierteljahr 1928 das letztjährige Ergebnis von bloß 225,000 bei Weitem übertrifft. Auch hier steht die Gewichtszunahme im Einklang mit der Wertvermehrung; denn von 22,500 q ist der Export auf 53,700 q gestiegen. Die Buchenholzsportimente spielen bei der Ausfuhr überhaupt keine Rolle, was hervorgehoben zu werden verdient; dagegen erwähnen wir bei den übrigen Laubhölzern die Absatzgebiete Deutschland und Italien, die je ungefähr 50 % der schweizerischen Exporte abnehmen. Bei der Einfuhr steht bei den Buchenholzsportimenten die deutsche Quote mit rund 50 % des Importtotals obenan, während Österreich und Frankreich mit je einem Viertel beteiligt sind. Allerdings müssen wir beifügen, daß die Buche beim rohen Laubholzimport nur mit einem Viertel der Totalimporte beteiligt ist. Bei den Importen der übrigen Laubhölzer steht Frankreich mit 35 % an der Spitze; ihm folgen Polen mit 25, Westafrika mit 12, Deutschland mit 10, Jugoslawien, Österreich und die Vereinigten Staaten mit je 6 % der schweizerischen Gesamteinfuhr.

#### 7. Rohes Nadelholz.

Diese Position hat natürlich ganz andere Bezugsverhältnisse als die Laubholzsortimente. In der Tat dominiert hier Österreich mit rund 80 % des schweizerischen Gesamtimportes, während auf Polen nur noch knapp 8 und auf Deutschland 5 % des Totals entfallen. Die viel unbedeutendere Ausfuhr 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. aufzuweisen. Die Ausfuhr zeigt allerdings ein ganz anderes, weniger erfreuliches Bild. Hier 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.

(Schluß folgt.)

## Die neue Großgarage Schlotterbeck in Basel.

(Korrespondenz.)

Architekt: S. Sindermann.  
Architekturbureau: W. E. Baumgartner.  
Ingenieurbureau: R. Sell-Heldt.

Die eminenten Zunahme von Kraftfahrzeugen in den Städten ruft nach geeigneten Unterkunftsräumen. In den Anfängen dieser Erscheinung begnügte man sich damit, für die einzelnen Wagen einzelne Garagen zu bauen. Auf dem Lande bei niedrigen Bodenpreisen und der Abgelegenheit der Wohnstätten wird dies das Richtige sein und mag es auch weiter so gehalten werden, aber in Stadtgebieten, wo jeder Quadratmeter eines Grundstückes kostbar ist, muß das System der einzelstehenden Garagen als unwirtschaftlich und veraltet bezeichnet werden. Deshalb ist man mit Recht in allen größeren Städten zum ökonomischeren Betrieb der Großgaragen übergegangen. Berlin und Paris haben uns die ersten naheliegenden Beispiele gebracht, die wir weiter ausbauen können. Im Herbst des letzten Jahres konnte in Basel der Betrieb in einer ersten Großgarage (Angelo Villa) aufgenommen werden, wo erstmals zweckmäßiger Platz zur Unterbringung von ca. 400 Kraftwagen entstand. Selbster ist ein Gegenstück, die Garage Schlotterbeck herangereift, welche am 15. April ihrer Bestimmung übergeben worden ist. An Pfingsten des Jahres 1927 wurde auf einer großen freien Fläche in der Nähe des Bundesbahnhofes mit dem Ausbau der Baugrube begonnen. Anfangs Dezember kam der Bau unter Dach und hat in der Zwischenzeit nur seine innere Ausgestaltung erfahren.

Der Neubau besteht aus Keller, Erdgeschloß, Zwischengeschloß und 2 weiteren Stockwerken. Die vertikale Verbindung der Geschosse wird außer mit Treppen und Fahrstühlen hauptsächlich durch einen Rampenturm geschaffen, der vom Keller bis auf das flache Dach reicht. Der grundrißlich 470 m<sup>2</sup> messende runde Turm enthält zwei konzentrische Rampenspindeln. Die Äußere davon mit 11,50 m Radius und einer lichten Breite von 3—4 m soll den sich aufwärts bewegenden Auto-Verkehr aufnehmen und weist 7 % Steigung auf. Die kleinere, innere Rampe mit 8,70 m mittlerem Radius und 4 m Breite führt mit 9,6 % Gefälle abwärts. Die Fahrtrampen sind den tatsächlich von den Autos beschriebenen Kurven angepaßt und haben sich nach den bisherigen praktisch durchgeführten Einzelversuchen befriedigend bewährt. Die Steigung kann von den Wagen bequem im direkten Gang genommen werden. Der Rampenturm dient dem Gebäude nebenbei als Lichtlof. Für die Konstruktion desselben war der eisenarmierte Beton das gegebene günstige Baumaterial, da ihm zur Bildung von solchen runden Formen kein anderer Baustoff 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 Innenstützen und die Gebälke bestehen aus Eisen (total ca. 900 Tonnen), wobei das Hauptträgergerüst aus feuerpollzeilichen Gründen umschürt und verkleidet werden mußte. Genaue Berechnungen hatten ergeben, daß sich in Eisenbeton Trägerhöhen von 90 cm gegenüber 60 cm in Eisenkonstruktion herausstellten. Auf diese Weise konnte in dem letzteren zur Ausführung 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 Geschosshöhen von 3,35 m erschienen reichlich bemessen. Im ursprünglichen Projekt rechnete man mit einer Belastung von ca. 200 kg per m<sup>2</sup>, indem man

schematisch annahm, die Räume wären mit eng aneinander gereihten Wagen von je 3000 kg ganz gefüllt. Die Baupolizei verlangte ohne weiteres die Zugrundelegung einer Nutzlast von 500 kg pro m<sup>2</sup>. Nach langen Kämpfen einigte man sich unter der Annahme ungünstigster Verteilung der Einzellasten so, daß die hinteren, schwereren Wagenenden gegeneinanderstehen auf die Zahl von 300 kg per m<sup>2</sup>, wobei aber die Querverteilung der Einzellasten auf mehrere nebeneinanderliegende Träger nicht mitgerechnet werden durfte. Dies ist nun ein Punkt, den man der Baupolizei nicht billigen sollte. Entweder legt man der Berechnungsart eine gleichmäßig verteilte Last zugrunde und läßt damit eine Querverteilung auf mehrere Balken aus dem Spiele, oder aber man rechnet wie im vorliegenden Falle mit verteilten Einzellasten und hat damit Anspruch auf Einbeziehung der Querverteilung auf mehrere Trägerfelder. Nach der ersteren Art konstruiert man beispielsweise ein Getreidelagerhaus, nach der letzteren eine Maschinenfabrik, aber nicht beides zugleich, ebensowenig wie man beim Bau von Wohnhäusern daran denkt, später darin vielleicht einmal Rassenchränke zu lagern. Solche Dinge führen viel zu weit. Um das alte Sündenmaß der Baupolizei gleich bis an den Rand zu füllen, sei noch bemerkt, daß in den Werkstätten explosionsfähige Lampen und Schalter vorgeschrieben worden waren, die dann allerdings neben der 500 Volt Spannung für den elektrischen Laufkran illusorisch und damit aufgegeben wurden.

Im folgenden sei die Bestimmung der Räumlichkeiten kurz skizziert. Im Keller, durch den Fahrturm erreichbar, liegen Wagenwascheret (mit Einrichtung eines gesteuerten Wasserdruckes auf 20 Atmosphären), Pneumatiker, Pneureparaturraum, Heizung und Ventilationsanlage. Ebenerdig der Viaduktstraße breitet sich das Erdgeschoss aus. vorn in gedeckter Nische befindet sich der Tankraum (mit 3 Zapfstellen für Benzin und einer für Preßluft) dahinter die repräsentative, große Halle (mit weiteren Zapfstellen für Benzin, Öl und Wasser), welche mit Ein- und Ausfahrt zweckmäßigerweise einen Pflastersteinboden erhalten hat. Im Hintergrunde schließen sich an: Gerabaus der Kampenturm, links eine große Werkstatt mit Puhgrube und 3 Tonnen-Laufkran, rechts Ausstellungsräume für Wagen und Bestandteile, Aceßoirelager und Bureau. Das Zwischengeschoss umfaßt neben den Galerien der Werkstatt und des großen Ausstellungsraumes eine Anzahl Auto-Boxen. Das eigentliche Boxengeschoss ist der 1. Stock, der ca. 75 Wagen separate Plätze bietet und für die Kundenwagen noch einen speziellen Wasorraum enthält. Das 2. Obergeschoss ist ebenfalls als Einstellraum für Automobile gedacht. Es kann nach Bedürfnis mit weiteren Boxen ausgebaut werden. Ihm ist eine Malerwerkstatt, für Lackierung und moderne Spritzverfahren mit den nötigen Ventilationsanlagen versehen, angegliedert. Außerdem wurden noch 3 Dienstwohnungen in den letzten beiden Geschossen und auf dem Dache ausgebaut. Überall wo Autos zu stehen kommen, sei es bei breiten Korridoren oder Boxen, verhindert eine leichte isolierende Bodenwelle von einigen Centimetern Höhe ein eventuelles Abfließen von Benzin nach den Verkehrswegen und den übrigen Räumen. Die Trennungswände der Boxen sind im unteren Drittel aus verputzten Schlackenplatten, darüber aus weitmächtigem Drahtgeflecht konstruiert. Die Torflügel derselben bestehen aus einem Eisengerüst, unten mittels Sperrholzplatten geschlossen, im Oberteil verglast.

Das flache Dach mit 2700 m<sup>2</sup> Terrassenfläche kann vorläufig der Parkierung von Wagen und Fahrzeugen dienen. Es ist so stark konstruiert, daß es als weiteres Geschoss später ausgebaut werden kann. Allerdings würde die alsdann sich darüber erhebende Dachfläche nicht mehr

Fahrbahn sein. Sämtliche Böden, die von Autos befahren werden, sind mit einem Subolith-Belag geschätzt. Ausnahmen davon bilden die gepflasterte Halle und die Ausstellungsräume mit ornamentiertem Kleinmosaik, sowie die zementierte Dachterrasse.

Vorbildlich eingerichtet erscheint die Heizungsanlage im Keller mit 5 Kesseln, 2 Pumpen und oberer Kohlenbeschickung. Ein Kessel dient ausschließlich der Zubereitung von Warmwasser. Die übrigen Einheiten sind zu einem System der Warmwassermitteldruckpumpen-Heizung zusammengeschlossen. Für den Betrieb tagsüber ist die Pumpenheizung vorgesehen, im Nachtbetrieb soll sie als einfache Schwerlastheizung funktionieren. Teils übernehmen Radiatoren, vielfach aber Heizschlangen die örtliche Lufterwärmung. Außerdem sorgen Lufterhizungsapparate für Temperaturerhöhung der zugeführten Frischluft. Als Abzugskanal der verbrauchten Luft wird der 20 m hohe Auffahrtsturm benützt, wobei in der Kuppel verdeckt angebrachte Ventilatoren die natürliche Schlotwirkung noch unterstützen.

Hinsichtlich der Architektur dieser neuen Großgarage bleibt wenig zu sagen. Der Bau ist sozusagen ein reiner Nutzbau. Seine Funktion ist klar ausgedrückt. Im Äußeren dominieren die horizontalen Linien der einzelnen Stockwerke. Zu ihnen bildet die sich langsam aufwärtswindende Turm-Spindel den bewegenden Gegensatz, nur wird die Fahrturm-Kuppel von den Terrassenkanten oft ungünstig überschritten. Ein stumpfwinkliger Rand in einer Fassadenfläche ließ sich geschickt durch eine vertikale Tag- und Nachtreklame ausnützen und bewußt betonen. Als glücklich gewählt müssen die Farben des Gebäudes bezeichnet werden. Das Äußere ist nur in zwei Farben gehalten, dem Ockergelb des groben Verputzes und dem Weinrot der Brettgelagerten Kreuzstöcke. Weniger gut und etwas badezimmerhaft wirkt das Hellblau aus der Tanknische. Das Innere ist praktischermesse durchwegs hell gehalten und nur die große Halle und die Ausstellungsräume haben eine bescheidene farbig dekorative Ausgestaltung erfahren. (Mü.)

## Ueber den Kurzschluß.

Über dieses allgemein interessierende Thema finden wir im „Holzzentralblatt“ Nr. 43 vom 10. April 1928 folgende Ausführung:

Das beliebteste Aushilfsmittel, wenn heute irgendwo ein Brand ausbricht, dessen Ursache nicht mehr einwandfrei zu ermitteln ist. Fast bei jedem Brande wird auf Kurzschluß geraten, wenn nur irgendwo eine elektrische Leitung in der Nähe ist. Dabei kann Kurzschluß überhaupt nicht eintreten, wenn Installation, sowie die dauernde Behandlung der elektrischen Anlagen den gesetzlichen Vorschriften entsprechend durchgeführt werden. Denn in diesem Fall treten bei irgend welchen Störungen sofort die überall zwischengeschalteten Sicherheits-Vorrichtungen in Funktion, die überhaupt jeglichen Kurzschluß verhindern. Natürlich müssen für diesen Fall die Sicherungen in Ordnung sein.

Nun wird mit diesen allerdings häufig ein grober Unfug getrieben, denn anders kann man es nicht nennen. Die Sicherungen dienen bekanntlich dazu, Überspannungen in den Leitungen zu verhindern. Sie sollen durchschmelzen, sobald die Spannung über Gebühr steigt, wodurch die betreffende Leitung stromlos und damit ungefährlich wird. Es sind also Sicherheitsventile, die im Gefahrenmoment in Funktion treten, gerade so wie das Sicherheitsventil auf einem Dampfkessel. Nur sind bei elektrischen Leitungsanlagen die Ursachen der Störungen nicht immer so leicht zu ermitteln wie beim Dampfkessel. Daher ihre beson-