

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 107/108 (1936)
Heft: 5

Artikel: Neubauten der Fabrik von Maggis Nahrungsmitteln im Kempttal: von Debrunner & Blankart, Dipl. Arch., Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48241>

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: 15.05.2025

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

INHALT: Neubauten der Fabrik von Maggis Nahrungsmitteln in Kemptal. — Zu den neuen schweizerischen Normen 1935. — Ueber Schallmessung im Hochbau. — Mitteilungen: Zur Wärmepumpe. Die 115000 PS-Francis-Turbinen von Boulder Dam. Zum hundertjährigen deutschen Eisenbahnjubiläum. Vom Strassburger Münster. Der Behälterverkehr System René Porte. Bankhaus A. Sarasin & Cie. in Basel. Schwelkoks. Internat. Talsperrenkongress. Silsersee-Bergeller-Kraftwerke. Freie Deutsche Aka-

demie für Bauforschung. Wohnkolonie «Theresiengarten» am Friesenberg. Bekämpfung der schädlichen Zwängungsspannungen in Bogenträgern und Gewölben. — Wettbewerbe: Schulhaus in Davos-Frauenkirch. Solothurnische Station für Heilerziehung. Badanlage an der Aare in Olten. Erweiterung des Krankenhauses Yverdon. Freibadanlage im Allenmoos in Zürich. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. — Vortrags-Kalender.

Band 107

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich.
Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 5



Abb. 3. Gesamtbild aus Westen: Links Verwaltung, dahinter Altbau, rechts anschliessend Neubau; dann Erbs-Silo und Mühlengebäude.

Neubauten der Fabrik von Maggis Nahrungsmitteln in Kemptal.

Von DEBRUNNER & BLANKART, Dipl. Arch., Zürich.

Das Areal der Fabrik von Maggis Nahrungsmitteln liegt im schmalen Flusstal der Kempt, durch die Bahnlinie, die Kempt und die Staatstrasse in der Breite eng begrenzt. Darum ziehen sich die Fabrikgebäude beidseitig einer Fabrikstrasse auf fast 1 km in die Länge (Abb. 1 und 3), und bei allen Neubauten ist die Platzfrage das schwierigste Problem.

In den Neubau der Abteilungen Spedition und Fassung musste der hierfür bestehende Bau mit einbezogen werden. Massgebend für die Lage und die Grundrissform waren auf den beiden Längsseiten einerseits das bestehende private Anschlussgeleise der Fabrikstrasse, andererseits das vorhandene S.B.B.-Geleise der Station Kemptal (Abb. 3). Die beiden Schmalseiten begrenzen im Norden der Altbach, im Süden der Kemptbach; dieser musste teilweise überdeckt und überbaut werden; verschiedene alte Holzbauten mussten dem Neubau weichen.

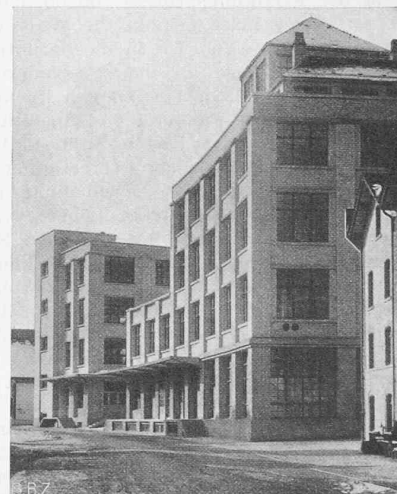


Abb. 2. Erbs-Silo und Mühlengebäude, westl. der Fabrikstrasse. Architekten Debrunner & Blankart.

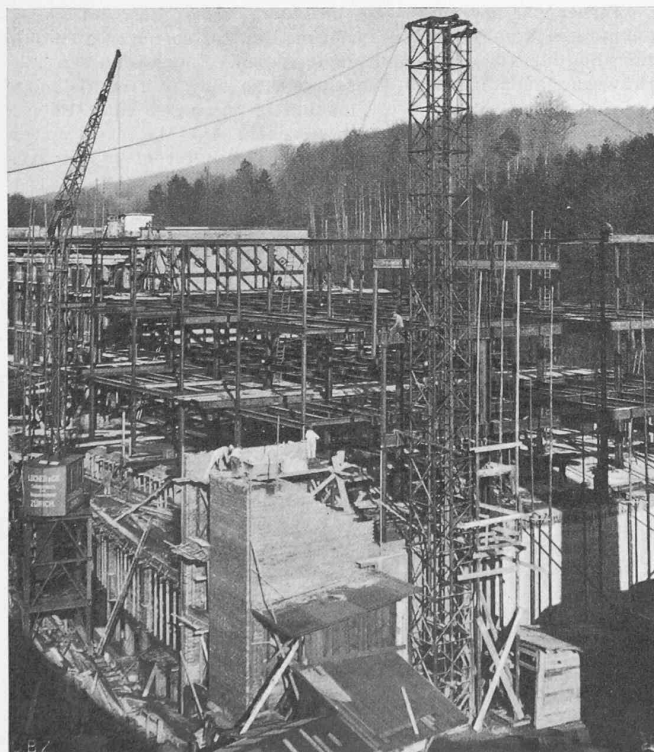


Abb. 11. Neubau aus Süden: Stahlskelett auf Eisenbeton-Unterbau.

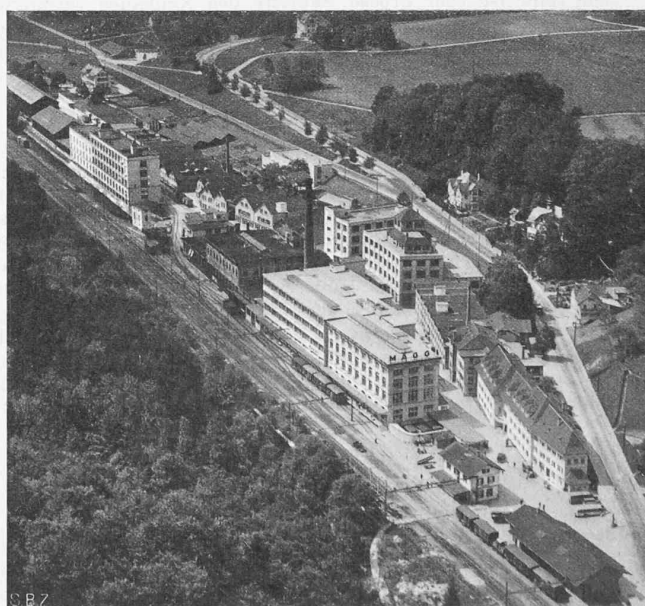


Abb. 1. Flugbild der Gesamtanlage, aus NO, mit Bahnstation Kemptal.



Abb. 5. Leichte ummantelte Stahlsäulen im obersten Geschoss.

Der Keller dient ausschliesslich als Lager, das Erdgeschoss ausschliesslich der Packerei von Fertigwaren und dem Speditionsbetrieb, die Stockwerke gehören der Suppenfabrikation und ihrer Verpackung (Fassonierung). Wie in allen modernen Fabrikanlagen ähnlicher Art, ist die Raumanordnung so getroffen, dass der Fertigungsprozess von oben nach unten kontinuierlich fliesst; demgemäss gelangt die Ware vom Mischlokal im obersten Geschoss (Abb. 5) in die darunterliegenden Fabrikationsräume, von diesen in die «Fassonierung» der Würfel u. dgl. (Abb. 6), endlich in den fertigen Packungen über schräge Förderbänder in die Packerei und Spedition (Abb. 8). Aus dieser laufen die gepackten Kisten durch die im Erdgeschoss zwischen-geschaltete bahnamtliche Abfertigung auf den Ladebahnsteig vor die Güterwagen der Eisenbahn (Abb. 9 und 10).

Das Erdgeschoss trägt höhere Nutzlasten als die Stockwerke. Deswegen und weil für den Speditionsbetrieb bauliche Aenderungen später kaum in Frage kommen, wurden der Keller, das Erdgeschoss und die Decke darüber vollständig in Eisenbeton hergestellt. Da hier die Nutzlasten hoch und die Pfeilerabstände normale sind, war dies auch die billigste Konstruktionsart. In den Fabrikationsräumen, d. h. in den Stockwerken verlangte die Bauherrschaft, jederzeit ohne nennenswerte Betriebsstörungen und Kosten bauliche Aenderungen vornehmen zu können. Aus dieser Ueberlegung heraus und auf Grund eines Gutachtens von Prof. Dr. M. Ros, Direktor der EMPA, wurde für die Obergeschosse ein gemischter Eisen-Eisenbetonbau verwendet. Die statischen Berechnungen dafür haben Ing. E. Rathgeb und die Eisenbaugesellschaft Zürich gemeinsam ausgeführt.

Die teilweise sehr grosse Bautiefe des Neubaus verlangte eine genügende Lichtzufuhr; Lichthöfe waren wegen des geforderten Raumbedarfes unzulässig. Entgegen der bisherigen Bau-Tradition der Fabrik, ihre Gebäude mit Fassadenpfeilern auszubilden (Abb. 2), wurde daher hier erstmals das Fensterband zur ausreichenden Beleuchtung nötig (Abb. 1 u. 3).

Die Pfeilereinteilung, sowie die Verteilung der Warenaufzüge und der sonstigen Einbauten geschahen ausschliesslich auf Grund der bestmöglichen Maschinen-Aufstellung. Um einen hygienisch einwandfreien Betrieb zu gewährleisten, sind die sanitären Installationen und die Garderoben mit besonderer Sorgfalt ausgeführt worden. Eine automatisch wirkende Ventilationsanlage sorgt in diesen Räumen stets für gute Luft. Die Fabrikationsräume sind einfach, aber soweit wie irgend möglich glatt und sauber ausgeführt. Zu diesem Zweck wurden auch sämtliche Stockwerke in hellen Farben gehalten und der waschbare Oelfarbanstrich nicht nur für die Wände, sondern auch teilweise für die Decken verwendet.

Zu den neuen schweizerischen Normen 1935.

Bericht über einen Vortrag von Prof. F. HÜBNER, Bern, mit anschließender Diskussion in der Sektion Bern des S. I. A. (vergl. Seite 54).

Einleitend gibt der Referent seine Auffassung über die Durchführung des Diskussionsabends bekannt. Er möchte die Aussprache nicht in eine Kritik der Normen ausarten lassen, die nun Gesetzeskraft erhalten haben. Er will die Normen durchgehen und zu den wesentlichsten Aenderungen gegenüber den

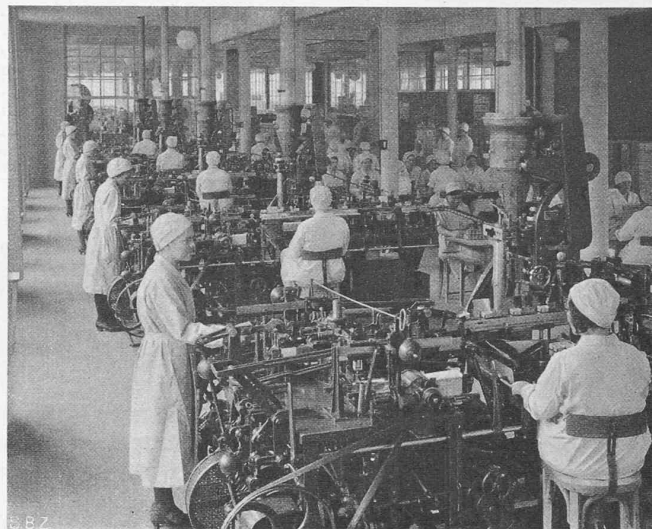


Abb. 6. Altbauteil mit Gusseisensäulen im I. Stock.

früheren Bestimmungen erläuternde Erklärungen geben; nachher will er der Reihe nach Fragen beantworten, die zu den betreffenden Artikeln gestellt werden.

Der Referent legt Wert darauf, zu erklären, daß die Normen nicht als Lehrbuch, sondern als Wegleitung für den selbständig denkenden Ingenieur gedacht sind, ob er seinen Beruf nun als selbständig praktizierender Ingenieur oder als Organ einer Behörde ausübe. Ferner betont er die Notwendigkeit einer engern Zusammenarbeit zwischen Ingenieur und Architekt schon bei den Vorstudien, indem die Aufgaben des Hochbaues sehr oft zu den schwierigsten gehören, die der Statiker und Ingenieur zu lösen hat und bei denen auch den Eigenarten der Baustoffe rechtzeitig gebührende Beachtung geschenkt werden muss.

Die Normen für Bauwerke aus Eisen, Beton und Eisenbeton sind nicht mehr — wie früher — getrennt, um damit zu bekunden, daß alle drei Bauweisen grundsätzlich gleich behandelt sind. Nach den selben Gesichtspunkten werden — nebenbei bemerkt — z. B. auch die Normen für Holzbauten revidiert. Sie gehen sodann von der Zielsetzung aus, alle vorkommenden Belastungen möglichst genau zu erfassen und dafür die zulässigen Spannungen entsprechend zu erhöhen.

Ferner ist besonders zu beachten, dass die zulässigen Spannungen auf genau umschriebene Baustoffsorten abgestimmt sind und nur für diese Gültigkeit haben. Zudem müssen alle Tragwerke auch in ihren Einzelteilen so einwandfrei als möglich gestaltet sein, weil es inskünftig unangenehme Folgen zeitigen könnte, wenn man sich allzusehr auf Materialreserven verlassen wollte. Infolgedessen mahnt der Referent in der Anwendung der neuen Normen zur Vorsicht.



Abb. 8. Verpackung, rechts Spedition im Erdgeschoss. Pilzdecken.

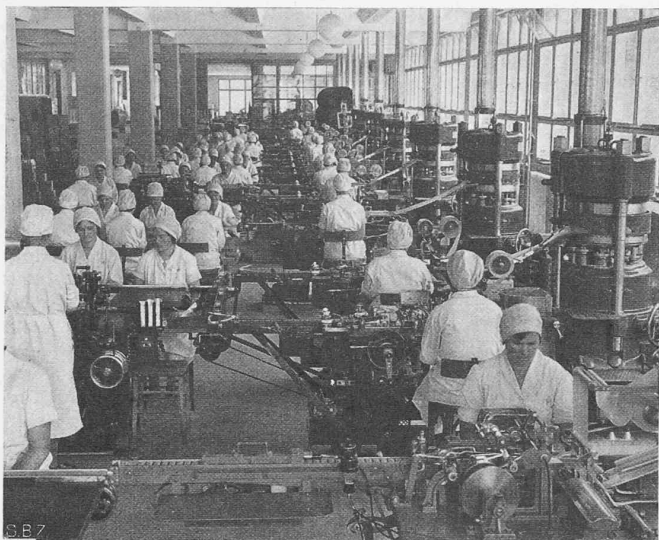
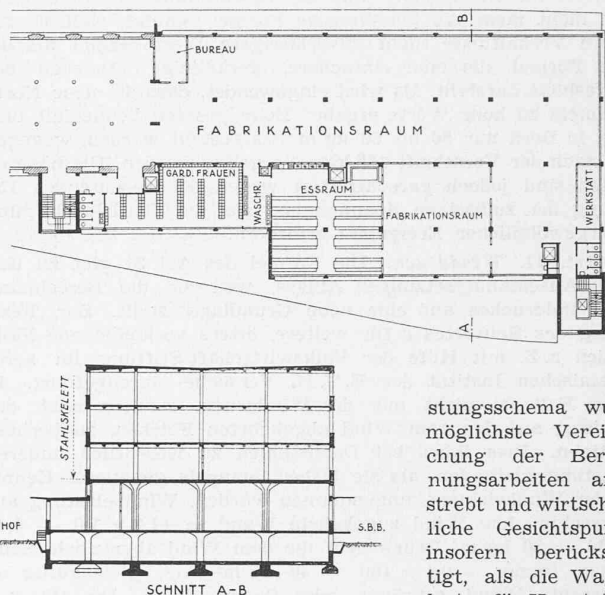


Abb. 7. Neubauteil mit ummantelten Stahlsäulen im I. Stock.



stungsschema wurde möglichsie Vereinfachung der Berechnungsarbeiten angestrebt und wirtschaftliche Gesichtspunkte insofern berücksichtigt, als die Wagenlasten für Hauptstrassen dem neuen Verkehrsgesetz, das 13 t-Wagen zulässt, angepasst sind. — Die Annahme des 8 t-Wagens beruht auf der Ueberlegung, dass für Brücken von Strassen, auf denen schwere Lastwagen nicht verkehren können, immerhin noch ein Postkurswagen in Frage kommen kann, dessen Gewicht, nach Angaben des Postkursinspektorates, etwas über 8 t betragen kann.

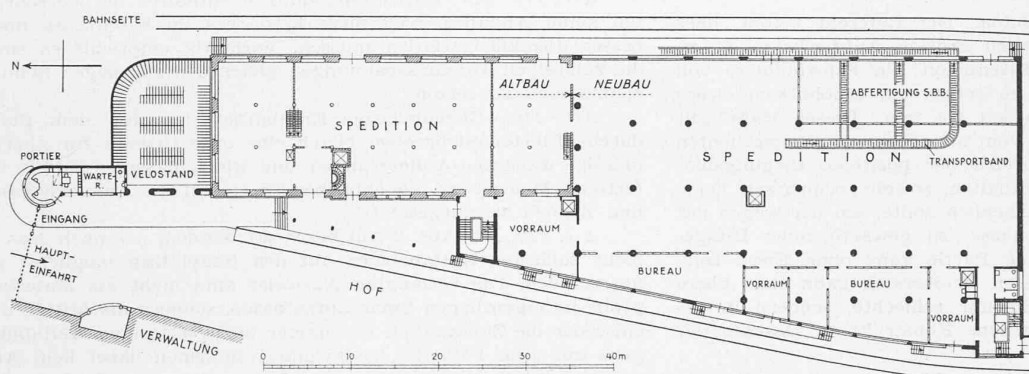


Abb. 4. Grundrisse vom Erdgeschoss und Obergeschoss (alt schraffiert, neu schwarz) und Schnitt A-B. — 1 : 300.

Zu den einzelnen Artikeln wurden im Verlauf des Referates und der anschliessenden Diskussion folgende Aufklärungen gegeben:

Art. 9 und 10. Verkehrslasten bei Strassenbrücken. Die gleichmäßig verteilte Belastung $p = 500 - 2 \text{ l kg/m}^2$ ist sowohl auf der ganzen Länge der 2,50 m-Streifen, vor und hinter den Lastwagen, als auch auf der übrigen Fläche anzunehmen, *jedoch in den Lastwagenstreifen noch um den jeweils gültigen Stosszuschlag zu erhöhen.* Dagegen ist in der Formel für p_r der Stosszuschlag inbegriffen. — Bei der Normierung des Belas-

Art. 17. Dynamische Wirkungen. Selbstverständlich müssen auch bei Hochbauten, wenn sie Maschinen tragen, die Stosswirkungen beachtet werden. Die Verhältnisse in jedem Einzelfalle zu erfassen, ist aber Aufgabe des Ingenieurs, weil es unmöglich ist, alle Umstände in den Vorschriften zu berücksichtigen und eine zahlenmässige Regelung unter Umständen sehr hinderlich wäre, z. B. bei Krananlagen. Grösste Aufmerksamkeit ist jedoch der Vermeidung von Resonanzwirkungen zu schenken, weil alsdann schon kleine Lasten gefährlich werden können.



Abb. 9. Bahnamtliche Abfertigung im Erdgeschoss.

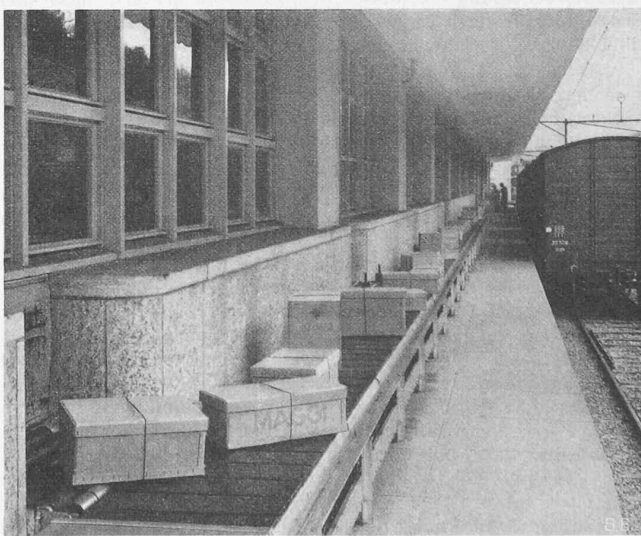


Abb. 10. Förderband auf der Laderampe der SBB.