

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67 (1949)
Heft: 33

Artikel: Zur Gestaltung eines Verwaltungsgebäudes in Basel
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84118>

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: 16.05.2025

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

Auslandstellen. Die rasch sich auswirkende Verschlechterung der Arbeitsmarktlage für die Angehörigen der technischen Berufe wird zur Folge haben, dass den Arbeitsmöglichkeiten im Ausland im vermehrten Masse, auch seitens der Stellesuchenden, Aufmerksamkeit geschenkt werden muss. Für eine erfolgreiche Auslandstätigkeit ist ausser der sprachlichen Vorbereitung die zweckmässige Berufsentwicklung äusserst wichtig. Bei den Technikern der Industrie werden Fabrikationsleute, die sich auf den Gebieten der Arbeitsvorbereitung, der Kalkulation, des Terminwesens usw. spezialisiert haben, sehr selten nach dem Ausland gesucht. Dagegen können in den meisten Fällen Bewerber mit einer Berücksichtigung rechnen, die durch das Konstruktionsbureau, den Versuchsstand oder gar die Montageabteilung gegangen sind, und sich in hydraulischen, thermischen und elektrischen Maschinen und Anlagen auskennen. In der Baubranche haben die künstlerisch veranlagten Baufachleute weniger Chancen; der Bedarf des Auslandes beschränkt sich auf Techniker aller Kategorien, denen das Konstruktive mit den entsprechenden Berechnungen in Hoch- und Tiefbau geläufig ist, und die in der Lage sind, eine topographische Aufnahme herzustellen, die als Projektierungsunterlage verwendet werden kann. Der Weg eines jeden Technikers, der sich im Auslande zu betätigen beabsichtigt, sollte durch das technische Bureau gehen,

weil er die Sprache der Technik, «die Zeichnung», nicht nur zu lesen, sondern auch herzustellen imstande sein muss. Neben den geeigneten Charaktereigenschaften ist für viele Länder eine gewisse kommerzielle Veranlagung wichtig.

Schlusswort. Die STS als paritätischer Facharbeitsnachweis für die Angehörigen der technischen Berufe wird durch die rückläufige Konjunktur, speziell für die Stellesuchenden, wiederum an Bedeutung zunehmen. Viele davon besitzen nicht die Möglichkeit, die veröffentlichten Arbeitsgelegenheiten in der Tages- und Fachpresse zu verfolgen. Ihre Anmeldung bei der STS als Vermittlungsstelle bietet ihnen Gewähr, bei den gemeldeten offenen Stellen vorgeschlagen zu werden, für deren Besetzung sie die verlangten Voraussetzungen prinzipiell erfüllen. Auch den Arbeitgebern vermag die STS sicherlich Vorteile gegenüber der Insertion in der Presse zu bieten. Es ist anzunehmen, dass mit der zu erwartenden Zunahme der Arbeitslosigkeit unter den technischen Berufsangehörigen viele der davon Betroffenen ihren Stellenbewerbungen durch Empfehlungen usw. Nachdruck zu verschaffen suchen. Nicht selten sind diese Stellesuchenden die unerwünschten Kandidaten, und die Diskretion der STS gegenüber Arbeitgebern und Arbeitnehmern schützt beide Teile vor unangenehmen Ueberraschungen.

Zur Gestaltung eines Verwaltungsgebäudes in Basel

DK 725 23

In Nr. 9, Seite 131* dieses Jahrganges publizierten wir das Ergebnis des Wettbewerbes für das Verwaltungsgebäude der Basler Transport-Versicherungsgesellschaft. Diese Publikation veranlasste Ing. Arch. E. Navinsek in Ljubljana, Jugoslavien, eine Studie anzufertigen, die er uns zur Veröffentlichung sandte. Seine Projektskizze, die er als «raumanalytisches Vergleichsprojekt» bezeichnet, zeigt einen Versuch, die übliche Anordnung der Räume längs eines Mittelganges zu vermeiden, indem sie um eine zentral gelegene Halle platziert werden.

Die Studie weist gegenüber dem 1. Preis des Wettbewerbes (Bilder 1 bis 3) eine um 70 m² kleinere Geschossfläche auf (Bilder 4 bis 7), was auf acht Stockwerke bezogen einer Einsparung von 560 m² gleichkommt. Eine Fläche, die so gross wie eine ganze Etage ist, kann eingespart werden, was die Ausnützung des Dachgeschosses für die Unterbringung des Essraums in aussichtsreicher Lage mit Austritt auf eine Dachterrasse ermöglicht und einer Reduktion der Baukosten von 8 bis 10% entsprechen würde. Dadurch ist auch mit einer Reduktion der Heizkosten zu rechnen.

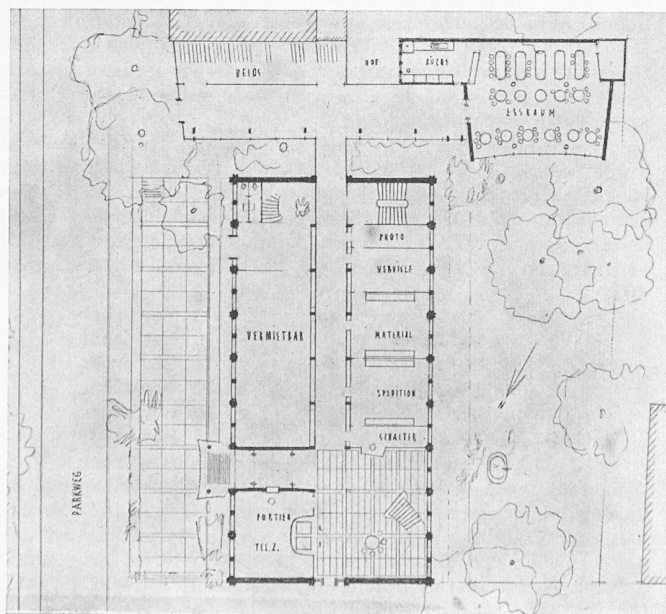
Die konstruktive Durchbildung der beiden Projekte ist ähnlich. Gleiche Axabstände und gleiche Stützweiten wurden verwendet. Der Umfang des Gebäudes beträgt beim 1. Preis 99 m, beim Diskussionsvorschlag 101 m.

Der Vorteil dieses Vorschlages liegt in der Zusammenfassung der Verkehrswege in Hallen, die im Erdgeschoss

16,00 m × 9,50 m, in den Obergeschossen 9,50 m × 9,50 m und im Direktionsgeschoss 11,50 m × 9,50 m messen. Alle senkrechten Verkehrswege münden in diese Hallen, die übersichtlich sind und kurze horizontale Verbindungen gewährleisten. Die gute Belichtung der Verkehrsflächen steht im Gegensatz zu den dunkeln Mittelkorridoren des Wettbewerbsprojektes. Die Erdgeschosshalle und die Eingänge sind von der Portierloge leicht überblickbar. Die in Glas aufgelösten Wände vermitteln eine gute optische Verbindung zwischen dem Strassenraum und dem Gebäudeinnern. Durch die 3 m tiefen Fassadenrücksprünge und die Betonung der Eingangspartien wird eine monumentale Wirkung des Gebäudes angestrebt und erzielt.

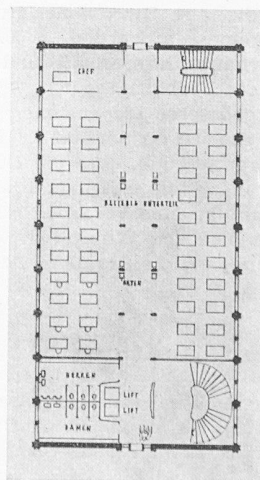
MITTEILUNGEN

Das Lastrohrfloss ist ein neues Transportmittel der Kanalschifffahrt für Massengüter. Eine erste Ausführung nach der Erfindung von Dr. Ing. Eberhard Westphal kam 1943 aus der Werft Neudorf (Strasbourg) in Betrieb. Dieses Floss besteht aus 24 zu je 3 in 8 Gruppen hintereinander liegenden Elementen. Jedes Element hat die Form eines Zylinders, dessen Mantel auf einen Viertel des Umfanges als Ladelücke aufgeschnitten ist; fünf Querwände dienen der Aussteifung und der Unterteilung des Laderaumes. Die beiden äussersten Schotten bilden die Abschlusswände. Zwei in der Längsrichtung seit-

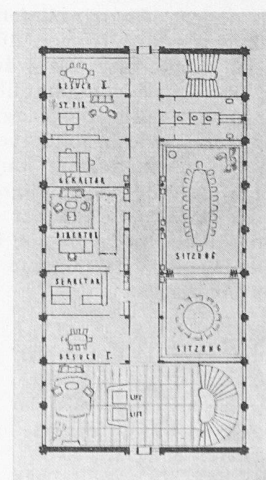


Grundrisse 1:500. Erdgeschoss

Bilder 1 bis 3: erstprämierter Wettbewerbs-Entwurf von Arch. HERMANN BAUR, Basel, für das Verwaltungsgebäude der Basler Transport-Versicherungsgesellschaft



2. bis 5. Geschoss



6. Geschoss

lich des Zylinders angeordnete Schwimmkörper, die als Gangborde ausgebildet sind, gewährleiten die Längssteifigkeit und sichern die Schwimmstabilität des Fahrzeuges. Die vollständig geschweisste Konstruktion eines Elementes ist 3 m breit, 8 m lang, wiegt 24 t und hat eine Tragfähigkeit von 130 t. Ein aus 24 Elementen zusammengesetztes Floss ist also 9 m breit, 192 m lang und fasst 3120 t. Zusammen mit den je 15 m langen Bug- und Heckfahrzeugen, in denen die Antriebsmaschinen und Steuereinrichtungen sowie die Brennstoff- und Mannschaftsräume untergebracht sind, misst der ganze Lastenzug 222 m, findet somit Platz in der Normalschleuse mit den Ausmassen 225 x 12 m. Der Hauptteil der Maschinenleistung ist im Bugteil für die Vorwärtsbewegung installiert. Die Maschinen im Heck dienen hauptsächlich der Steuerung und erzeugen nur eine geringe Stosskraft auf den Flossverband. Durch die elastische Drahtseilkupplung zwischen den einzelnen Elementen ist die Fahrt in Kurven möglich. Für die Löschung einer Ladung (es kommt besonders Kohle in Betracht) können die Elemente aus dem Verband gelöst, mit Kranen aus dem Wasser gehoben und gekippt werden. Wo die hierfür notwendigen Lastrohr-Kippanlagen fehlen, lassen sich die Lade- und Löschmanöver in üblicher Weise ausführen. Zur Entlastung der Wasserstrassen ist es denkbar, den Leerrücktransport der Flosse per Eisenbahn durchzuführen. Gegenüber den normalen Kähnen weist das Lastrohrfloss wesentliche Vorteile auf: Belegschaft bei gleicher Ladefähigkeit 6 statt 16 Mann, geringe Lade- und Löschzeiten bei vorhandenen Kippanlagen, kleines Eigengewicht der Schiffskörper im Verhältnis zur Nutzlast, bescheidene Herstellungskosten wegen den einfachen Bauformen der Flosse, grosses Fassungsvermögen in bezug auf die Abmessungen des Lastenzuges, gute Festigkeit der Konstruktionen bei geringem Materialaufwand, bemerkenswerte Navigationseigenschaften bei der Fahrt in Kanälen. In der letztgenannten Beziehung scheint dagegen das neue Fahrzeug für den Verkehr in fließenden Gewässern, also beispielsweise im offenen Rhein, nicht geeignet zu sein. Weitere Einzelheiten bringt «Strom und See» No. 6 vom Juni 1948.

Ponton-Brücken. Die Beschreibung einer schwimmenden Brücke in Tasmanien (s. S. 329 lfd. Jgs.) veranlasst uns, auch noch hinzuweisen auf die 496 m lange Ponton-Brücke über den Irrawaddi in Burma, die von den Amerikanern während des Krieges erstellt wurde. Sie liegt im Zuge der Ledo-Burma-Strasse (s. SBZ Bd. 127, S. 53*) und ist ausführlich beschrieben in «Engineering» vom 17. Januar 1947 und kurz in «Le Génie Civil» vom 15. August 1947. Da der Strom dort eine mittlere Tiefe von 20 m aufweist (mit etwa 12 m Spiegelschwankung vom Nieder- zum Hochwasser) und ausserdem viel Treibholz führt, kam eine feste Brückenkonstruktion nicht in Frage. Das Hauptflussgerinne wird überbrückt mit sechs Bailey-Trägerbrücken von je 41,76 m Spannweite und 6,7 m Fahrbahnbreite, die auf eisernen Pontons von 31,70 x 8,84 m Grundriss aufruhon. 2,8 t Last rufen also eine Einsenkung von 1 cm hervor. Die Pontons ihrerseits sind mittels Kabeln am Land rückverankert, wobei die Kabel, um nicht in die Strömung zu tauchen, über hohe hölzerne Türme in die darunterliegenden, betonierten Ankerklötze geleitet werden. Auf der Pontonseite führen die Verankerungskabel über Regulierwinden, zwecks ständiger Anpassung der Kabellängen an den schwankenden Wasserspiegel. Die beidseitigen Schrägrampen weisen je zwei Öffnungen zu 34,3 m auf mit Auflagerung auf mittleren Fachwerk-Zwillingsböcken, wo die

Höhenlage leicht durch Kettenzüge reguliert werden kann. Bezüglich aller Einzelheiten wie Brückenmontage, Durchflussöffnung, Betriebserfahrungen usw. sei auf den gut bebilderten Original-Artikel verwiesen. — Den Mitteilungen eines damals dort tätigen Kollegen entnehmen wir, wie sich die Japaner auf der Gegenseite behelfen mussten: Als Vorbereitung des japanischen Vormarsches aus Siam nach Burma mussten in Siam zwei etwa 250 m lange Brücken erstellt werden, die unser Gewährsmann im Betrieb sah. Als Schwimmkörper dienten Bambusflöße von einem Querschnitt von rd. 1 m x 2 m und etwa 8 bis 10 m Länge, die durch vernagelte Holzrahmen zusammengehalten wurden. Die Flöße waren im Fluss durch Lianen an Holzpfosten verankert. Ueber die Bambusflöße wurden rd. 8 m lange Längshölzer gelegt, auf

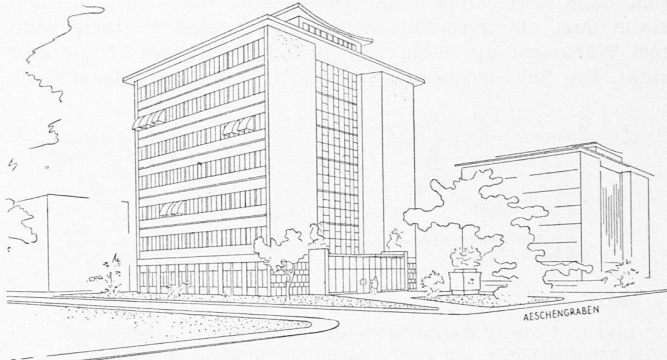


Bild 8. Entwurf E. NAVINSEK. Perspektive aus Norden

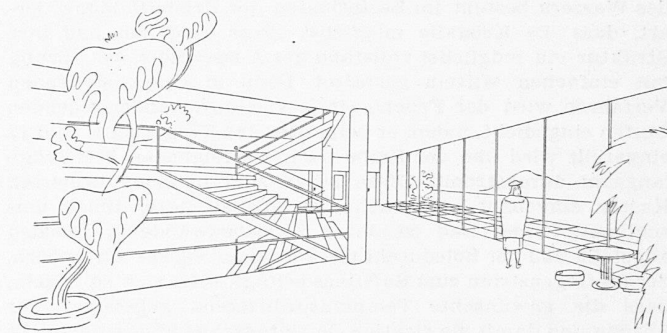


Bild 9. Etagehalle und Treppen im 2. bis 5. Geschoss

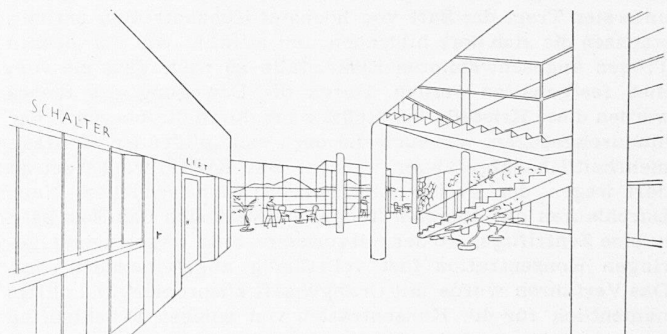
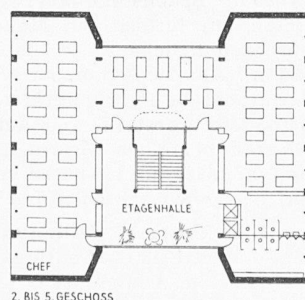
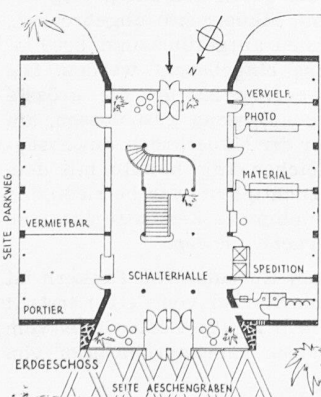
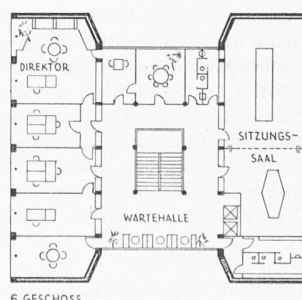


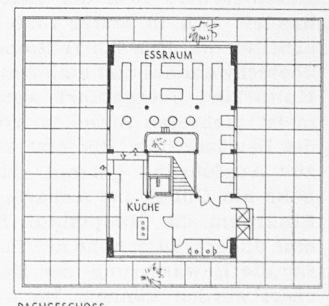
Bild 10. Schalterhalle im Erdgeschoss, Ausblick gegen den Aeschengraben



2. BIS 5. GESCHOSS



6. GESCHOSS



DACHGESCHOSS

Bilder 4 bis 7. Grundrisse 1:600, Entwurf von Arch. E. NAVINSEK, Ljubljana, für die gleiche Aufgabe wie die Bilder 1 bis 3