

Umbau des Restaurants "Gambrinus" in Basel: Arch. Ernst Egeler, Basel

Autor(en): **Artaria, P.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **66 (1948)**

Heft 50

PDF erstellt am: **26.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-56842>

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.

achsen und die Triebzahnäder, wobei jedoch kurz nach Einfahrt in die Zahnstange die Verbindung zum Antrieb der Adhäsionsachsen durch ausrückbare Kupplungen unterbrochen wird, um kurz vor Ausfahrt aus der Zahnstange durch Einrücken der Kupplungen wieder hergestellt zu werden.

Dieser Antrieb ist in verschiedenen Varianten bei einer Anzahl Lokomotiven⁶⁾ solcher Bahnen angewendet worden, bei denen die Zahnstangenstrecken wesentlich länger sind als die Adhäsionsstrecken. Beispielsweise arbeitet bei den HGe 2/2-Lokomotiven, Serie 8, der Jungfrau-Bahn (Bild 10) jeder der beiden hochliegenden Triebmotoren 1 mit einer ersten Uebersetzung 2 (Ritzel mit Rutschkupplung kombiniert) je auf die Vorgelegewelle 3, von der das Drehmoment je über zwei parallele Stirnräderpaare 4 auf die Büchse 5 übertragen wird. Diese trägt das Triebzahnrad 6 und sitzt lose auf der Blindwelle 7. Die Gesamtübersetzung von Motorachse bis Triebzahnrad beträgt 1:11,8575.

Bei Adhäsionstrieben werden die Kupplungen 8 eingerückt, worauf das ganze Drehmoment je über die Stirnräder 9 mit einer Gesamtübersetzung von 1:6,38 auf die Blindwellen 7 und von diesen über das Kuppelgestänge 10 auf die Adhäsionsachsen 11 übertragen wird. Infolge der Verschiedenheit der jeweils eingeschalteten Uebersetzungen hat hier diese Antriebsart trotz der mit praktisch konstanter Drehzahl umlaufenden Drehstrom-Triebmotoren dieser Lokomotiven ein

⁶⁾ HGe 2/2-Lokomotiven, Serie 8, der Jungfrau-Bahn; HGe 2/2-Lokomotiven, Serie 1, der Stansstad-Engelberg-Bahn (SBZ Bd. 33, S. 141* (22. April 1899) und der Schöllenen-Bahn, BCFhe 4/4-Triebwagen, Serie 10, der Leuk-Leukerbad-Bahn.

Geschwindigkeitsverhältnis zwischen Zahnstangen- und Adhäsionsbetrieb von fast genau 1:2 ermöglicht. Um das Einschalten der Adhäsionskupplungen trotz der stark verschiedenen Umfangsgeschwindigkeiten von Triebzahnrad und Adhäsionstriebbrad vorübergehend auch dann zu gestatten, wenn sich die Lokomotive auf der Zahnstange befindet, sind die Kränze der Triebzahnäder 6 lose auf ihren Naben angeordnet. In einer Richtung sind sie frei drehbar, in der andern werden sie durch vier um 90° gegeneinander versetzte, am inneren Zahnkranzumfang angeordnete Klinken von der Nabe aus angetrieben. Diese Anordnung gestattet ein freies Vorlaufen der Zahnradkränze bei Bergfahrt auf der Zahnstange mit ausgeschalteter Adhäsionskupplung.

Statt des durchgehenden Kuppelgestänges ist auch Einzelantrieb durch je ein Stangenpaar möglich (Bild 11)⁷⁾. Hauptbestandteil dieser Art von Antrieben sind die *Adhäsionskupplungen*, die durch den Führer rein mechanisch, pneumatisch oder hydraulisch betätigt werden. Sie bestehen grundsätzlich aus einem dauernd umlaufenden zylindrischen Gehäuse, das in seinem inneren Umfang durch radial gepresste Reibungsklötze oder Reibungssegmente mit der Triebachse verbunden wird.

Eine Sonderbauart dieser Gruppe von Antrieben ist bei den BChge 2/4-Triebwagen der Serie 201 der Aigle-Leysin-Bahn angewendet worden. Der in jedem Drehgestell parallel zur Wagenachse angeordnete Motor arbeitet über eine Rutschkupplung, Stirnradgetriebe, Kardanwelle, Kegelradgetriebe auf zwei nebeneinander angeordnete Stirnradübersetzungen,

wovon die eine das Triebzahnrad direkt antreibt, während die andere durch Einrücken einer Adhäsionskupplung mit der Adhäsiontriebachse verbunden werden kann. Diese besteht hier in der Spezialbauart der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur⁸⁾ aus gerillten Kupplungsscheiben, die durch Oeldruck seitlich gegeneinander gepresst werden. Das Drucköl wird von einer besonderen, vom Führerstand aus gesteuerten Motorpumpengruppe geliefert. (Schluss folgt)

Umbau des Restaurant «Gambrinus» in Basel

Arch. ERNST EGELER, Basel
Hierzu Tafel 35/36

DK 725.7 (494.23)

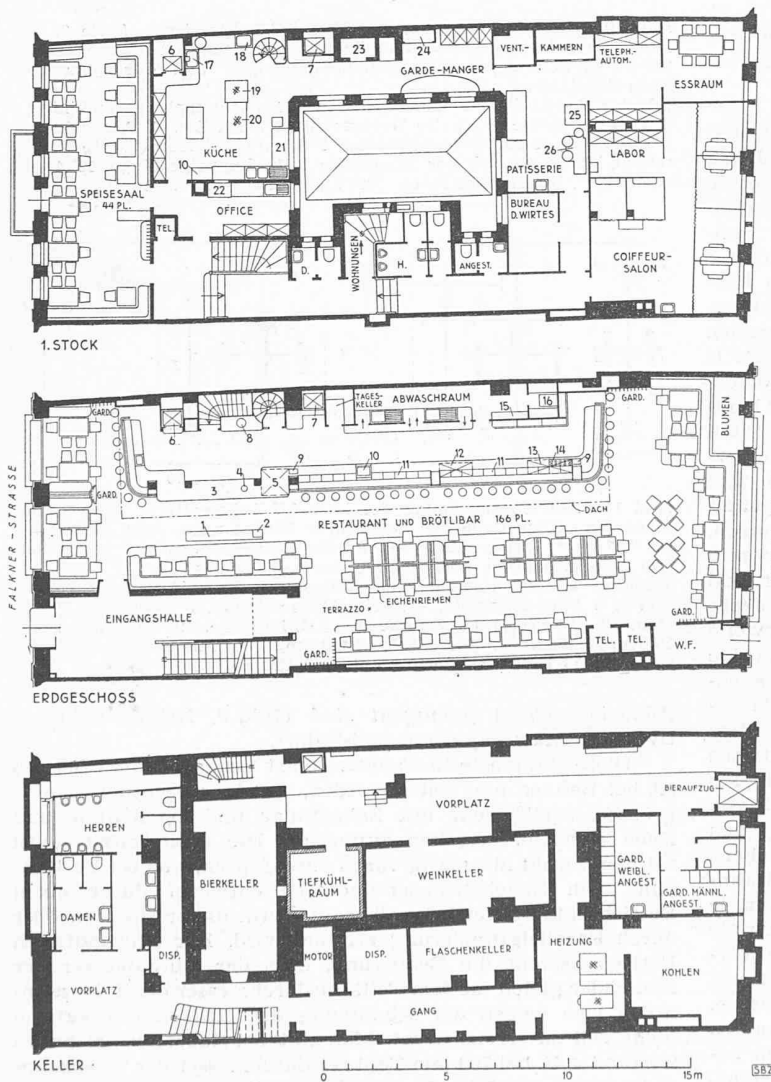
Das tiefe Grundstück liegt zwischen zwei Altstadtstrassen, der breiten und lebhaften, mit Restaurants, Kino und Ladengeschäften bestandenen Falknerstrasse auf der einen und der schmalen und dunklen Weissen Gasse auf der andern Seite, an verkehrsreicher Stelle im Stadtzentrum. Das früher schon wiederholt veränderte Haus enthielt vor dem Umbau im Erdgeschoss ein Cabaret, mit Hauptzugang von der Falknerstrasse, im ersten Stock einen gegen die Weisse Gasse zu gelegenen Vereinssaal. Der Verwendungszweck beider Lokale brachte es mit sich, dass sie tagsüber zu wenig besucht wurden. Durch eine attraktive Umwandlung des Erdgeschosses in ein Bierlokal und des ersten Stockes in ein kleines gepflegtes Speiserestaurant sollte die gute Lage besser ausgenützt und die Rendite des Betriebes gesteigert werden.

Die baulichen Aenderungen mussten auf das Hausinnere beschränkt bleiben, die Konstruktion durfte nicht angetastet werden. Bei der Raumgestaltung und der Innenausstattung war der Wunsch begleitend, die langweilige und sattsam bekannte Haltung der vielen in den letzten Jahrzehnten umgeformten Restaurants mit Sperrholztäfer, Klinkerbuffet und weissen Kugelleuchten zu vermeiden. Weil der Umbau in die Zeit der stärksten Bauteuerung fiel, musste die Umgestaltung mit den einfachsten Mitteln durchgeführt werden.

Die Wände des *Bierlokals* im Erdgeschoss haben statt des üblichen Täfers eine Verkleidung aus aus-

⁷⁾ Ausgeführt z. B. bei den HGe 2/2-Lokomotiven, Serie 1, der Montreux-Glion-Bahn und der Bahn Blonay-Les Pléiades, sowie der Wendelstein-Bahn (SBZ Bd. 65, Seite 141*, 27. März 1915).

⁸⁾ S. «SLM-Technische Mitteilungen», April 1941, S. 18.



Bilder 1 bis 3. Restaurant «Gambrinus» in Basel, Grundrisse 1:300.

Legende: 1 Kredenz (Besteck), 2 Hauptkasse, 3 Ausschank, 4 Bierhahn, 5 Weissweinschrank, 6 Geschirr-Aufzug, 7 Speise-Aufzug, 8 Kaffeemaschine, 9 Kasse, 10 Grill, 11 Brötli-Auslage, 12 Brötlichschrank, 13 Eisherstellung, 14 Flaschenkühler, 15 Gläser, 16 Essnische, 17 Casserolentrog, 18 Fischbehälter, 19 Gasherd, 20 elektrischer Herd, 21 Rüsttisch, 22 Tellerwärmer, 23 Fleisch tief gekühlt, 24 Brötlichschrank, 25 Backofen, 26 Combirex-Maschine



Restaurant und Brötlibar im «Gambrinus» in Basel



Architekt E. EGELER, Mitarbeiter Innenarch. W. FREY, Basel



Der Speisesaal im ersten Stock des «Gambrinus» in Basel



Architekt E. EGELER, Mitarbeiter Innenarch. W. FREY, Basel

gefugtem Backsteinmauerwerk erhalten; die Decke einen einfachen geweißelten Dachlattenrost. Zwei verputzte Wandflächen mit Fresken der Basler Maler Charles Hindenlang und Otto Abt unterbrechen das zurückhaltende Spiel dieser Materialien auf glückliche Art. Die Aufteilung in drei sich deutlich voneinander abhebende parallele Streifen nimmt die langgestreckte Form des Raumes auf. Die Bar ist ein mit leicht geneigter Decke abgeschlossener Verkaufsstand, an dem wie in einer Budenstadt Bier, Brötchen und heisse Würstchen vom Grill serviert werden. Der mittlere Streifen wird durch niedrige Trennwände in kleine Kojen unterteilt, der dritte durch die Tische an der Längswand gebildet. So steht kein einziger Tisch frei im Raum; das natürliche Bedürfnis nach räumlicher Anlehnung, aber Abgeschlossenheit gegen den Nachbarisch, wird ohne Zwang erfüllt. Kleine Tische mit larger Bestuhlung lassen reichliche Verkehrsflächen frei; der Betrieb wird dadurch erleichtert, das Gefühl des Gedrängts kann nicht aufkommen. Dies ist von besonderer Bedeutung in den Zeiten starker Frequenz, während der Mustermesse und der Fasnacht.

Die Gipsdecke des Speiserestaurant im ersten Stock erhielt durch eine Auflage aus Streckrabitz eine ungewöhnlich wirksame Struktur. Die eine Kopfwand beim Buffet ist wieder mit unverputztem Backsteinmauerwerk verkleidet, die Nischen mit dunklen Korkplatten. Das Holzwerk — niedriges Täfer und Bänke — ist weiss gestrichen, seine Helligkeit wird ergänzt durch das Ockergelb der Vorhänge und Kissen und durch eine tonig gestreifte Tapete. Ein fröhliches Wandbild von Irene Zurkinden schmückt die zweite Kopfwand. Die Möbel sind in Zusammenarbeit mit dem Innenarchitekten Walter Frey SWB entworfen worden.

Mit besonderer Sorgfalt wurde die technische Ausstattung — Heizung, Sanitäres, Ventilation, Kühlanlagen — geplant und ausgeführt. Apparaturen nach dem letzten Stand der Technik sind heute für einen reibungslosen Betrieb unerlässlich. Der bemerkenswerte wirtschaftliche Erfolg des «Neuen Gambrinus» hat aber auch bestätigt, dass die vom Architekten angestellten Ueberlegungen in bezug auf die formale Haltung richtig waren.

P. Artaria

als in diesem Handel geschäftsführende und transitierende Unternehmung, und 20 Mio kWh von den NOK übernommen werden. — Vom Herbst 1949 an wird die Gesellschaft «Montecatini», Società generale per l'industria mineraria e chimica, Mailand, während zehn Jahren jeweilen über den Winter je 120 Mio kWh mit Leistungen von 40 bis 50 000 kW zur Verfügung stellen, die von einem Konsortium wie folgt übernommen werden: 50 Mio kWh EWZ, 24 Mio kWh Atel, 15 Mio kWh CKW, 10 Mio kWh KW Laufenburg, 15 Mio kWh KW Brusio AG., 6 Mio kWh KW Sernf-Niedererbach. Diese Energielieferungen werden teilweise in Abtausch von Energie erfolgen, die das KW Brusio an Italien zu liefern hat. Die Gestehungskosten loco Zürich werden etwa 5,0 Rp./kWh betragen, was für reine Winterenergie günstig ist. Näheres s. «Bulletin des SEV» Nr. 24 vom 27. Nov. 1948.

Zur Aufwertung des Wirkungsgrades von Ueberdruck-Wasserturbinen (SBZ 1948, Nr. 24). Prof. R. Dubs, E. T. H. Zürich, macht mich auf die Publikation «Der Wirkungsgrad einer Wasserturbine bei veränderlichem Gefälle, veränderlichen Dimensionen und Temperatur des Betriebswassers, jedoch bei gleicher spezifischer Schnellläufigkeit», von Dr. Ing. R. Gregorig, erschienen in SBZ Bd. 102, S. 181* (7. Okt. 1933), aufmerksam. In seiner Veröffentlichung entwickelt Dr. Gregorig eine Formel, die, wie diejenigen von Ackeret und Staufer, den Einfluss der Reynolds'schen-Zahl auf die Aufwertung enthält. Für zwei von ihm angeführte Beispiele, bei denen zwischen Modell und Ausführung die Beziehungen $Re^*/Re = 0,33$ und $0,115$ bestehen, stimmen die mit seiner Formel gefundenen Werte mit den Messungen befriedigend überein. Ferner zeigt er auf Grund der gleichen Versuche, dass die Camerer-Formel und, in Uebereinstimmung mit meinen Untersuchungen, die Aufwertung nach Moody zu gute Wirkungsgrade der Ausführung ergibt.

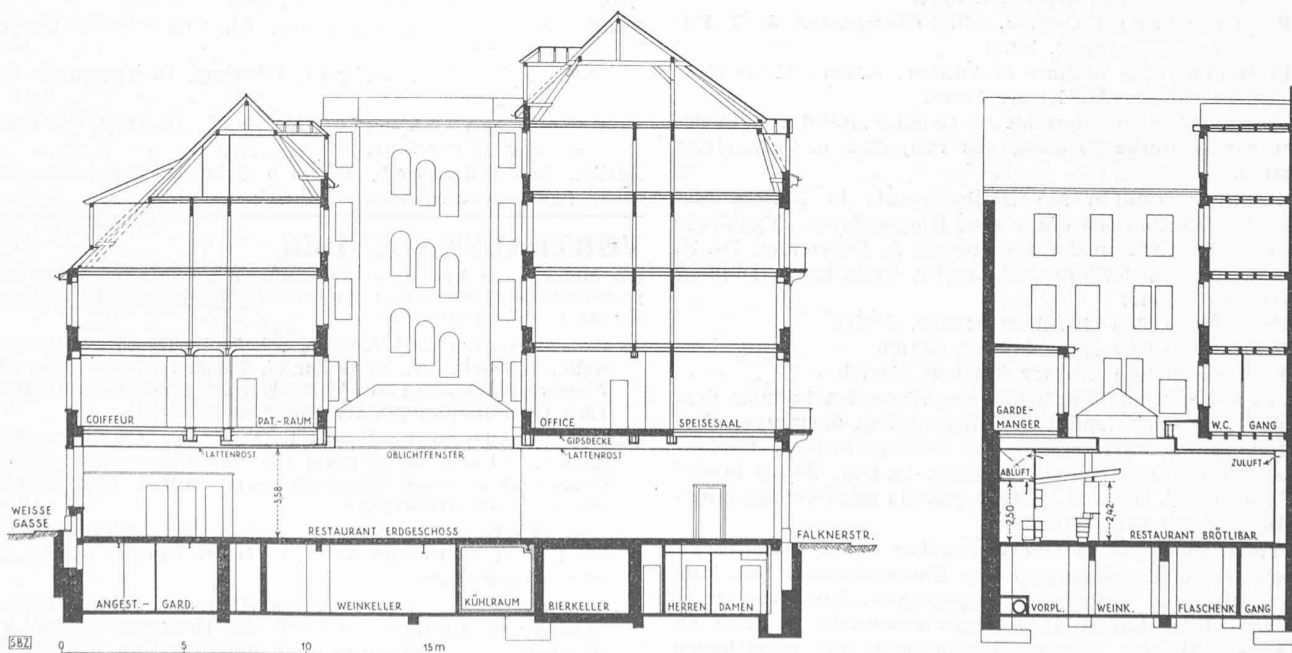
E. Mühlemann

Persönliches. Unser S. I. A.- und G. E. P.-Kollege H. Nipkow hat nach 36jähriger Tätigkeit bei Unternehmungen und Bauleitungen in Küsnacht (Zürich) ein eigenes Bureau als beratender Ingenieur für Tiefbau eröffnet. — Zum neuen Sekretär des Verbandes Schweiz. Brückenbau- und Stahlhochbau-Unternehmungen wurde Dipl. Bau-Ing. Werner Stadelmann aus St. Gallen, E. T. H. 1925 bis 29, bisher bei den Dornier-Werken in Altenrhein, gewählt. — Der Verwaltungsrat der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich hat Vizedirektor Hans Wüger, Dipl. Ing., zum technischen Direktor befördert und Dr. iur. Hans Sigg, Direktionssekretär der Kantonalen Baudirektion in Zürich, zum administrativen Direktor gewählt.

Politische Freunde werden «Ingenieure». Ein unverblümter Bericht der Finanzkommission Bostons stellt fest, dass beim Bau der Bostoner Schnellverkehr-Quer Verbindung Misswirtschaft getrieben wird und dass dort Barhalter, Händler, Chauffeure usw. aus politischen Gründen als gutbezahlte

MITTEILUNGEN

Winterenergie aus Italien. Vertragsgemäss hat die «Terni» Società per l'Industria e l'Elettricità, Rom, am 1. Okt. 1948, mit der Lieferung elektrischer Energie an die Schweiz begonnen. Während fünf Jahren sollen jeweils von Oktober bis März je 60 Mio kWh bei einer maximalen Leistung von 25 000 kW über das Kraftwerk Brusio, die alte Leitung über den Bernina- und Albulapass sowie die neue Leitung über den Bernina- und Julierpass in die Nordostschweiz geleitet werden, von denen 40 Mio kWh vom El.-Werk der Stadt Zürich,



Bilder 4 und 5. Restaurant «Gambrinus» in Basel, Schnitte 1:300. Architekt ERNST EGELER, Basel