

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 50

Artikel: Umbau des Restaurants "Gambrinus" in Basel: Arch. Ernst Egeler, Basel
Autor: Artaria, P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56842>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 23.02.2026

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

achsen und die Triebzahnräder, wobei jedoch kurz nach Einfahrt in die Zahnstange die Verbindung zum Antrieb der Adhäsionsachsen durch austückbare 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 Adhäsionsbetrieb werden die Kupplungen 8 eingezogen, 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

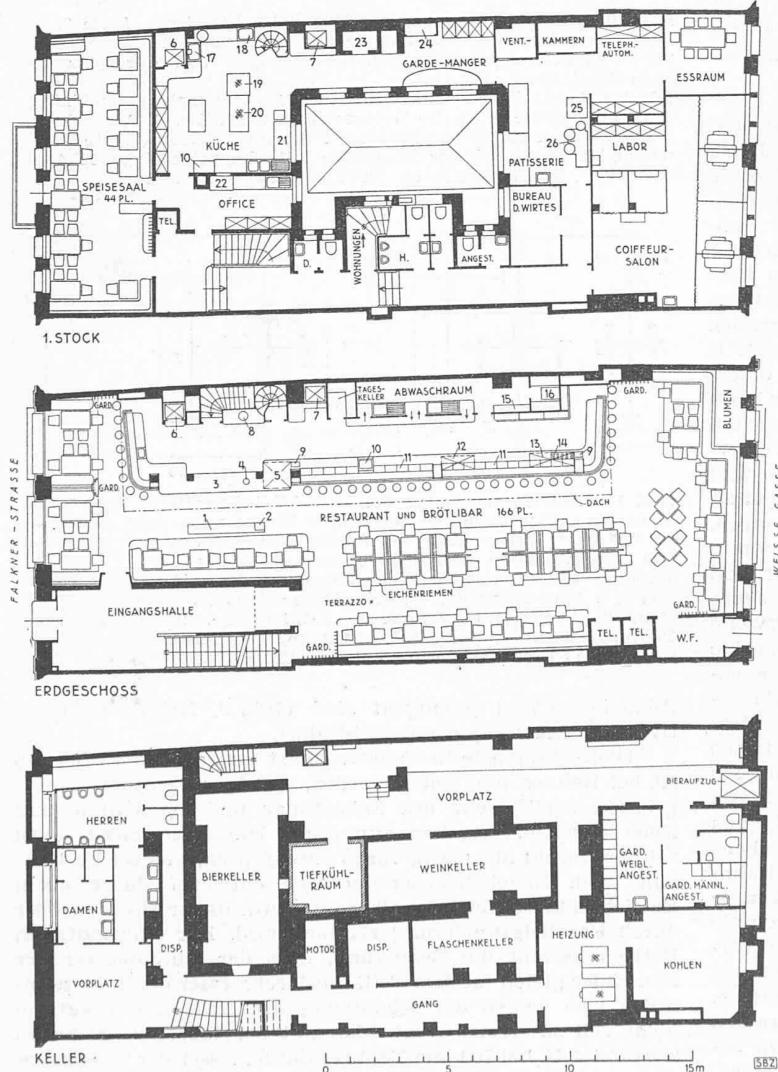
⁶⁾ HGe 2/2-Lokomotiven, Serie 8, der Jungfrau-Bahn; HGe 2/2-Lokomotiven, Serie 1, der Stansstad-Engelberg-Bahn (SBZ Bd. 33, S. 141* (22. April 1899) und der Schöllen-Bahn, BCFH 4/4-Triebwagen, Serie 10, der Leuk-Leukerbad-Bahn.

Geschwindigkeitsverhältnis zwischen Zahnstangen- und Adhäsionsbetrieb von fast genau 1:2 ermöglicht. Um das Einschalten der Adhäsionskupplungen trotz der stark verschiedenen Umfangsgeschwindigkeiten von Triebzahnrad und Adhäsionstriebad vorübergehend auch dann zu gestatten, wenn sich die Lokomotive auf der Zahnstange befindet, sind die Kränze der Triebzahnräder 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 11⁷⁾). 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 Reibungsklötzte 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 Adhäsionstriebachse 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)



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 Brötl-Auslage, 12 Brötliischrank, 13 Eisherstellung, 14 Flaschenkübler, 15 Gläser, 16 Eßnische, 17 Casserolentrog, 18 Fischbehälter, 19 Gasherd, 20 elektrischer Herd, 21 Rüttstisch, 22 Tellerwärmer, 23 Fleisch tief gekühlt, 24 Brötliischrank, 25 Backofen, 26 Combirex-Maschine

Umbau des Restaurant «Gambrinus» in Basel

Arch. ERNST EGELE, 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 ausgenutzt und die Rendite des Betriebes gesteigert werden.

Die baulichen Änderungen mussten auf das Hausinnere beschränkt bleiben, die Konstruktion durfte nicht angetastet werden. Bei der Raumgestaltung und der Innenausstattung war der Wunsch wegleitend, 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 HG 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.



S.B.Z.

Restaurant und Brötlibar im «Gambrinus» in Basel



S.B.Z.

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



S.B.Z.

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 Nachbartisch, wird ohne Zwang erfüllt. Kleine Tische mit larger Bestuhlung lassen reichliche Verkehrsflächen frei; der Betrieb wird dadurch erleichtert, das Gefühl des Gedrängtseins kann nicht auftreten. 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 Streckkrabitz 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-Niederernbach. Diese Energie lieferungen 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 Schnelläufigkeit», von Dr. Ing. R. Gregorius, erschienen in SEZ Bd. 102, S. 181* (7. Okt. 1933), aufmerksam. In seiner Veröffentlichung entwickelt Dr. Gregorius eine Formel, die, wie diejenigen von Ackeret und Stauffer, 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.

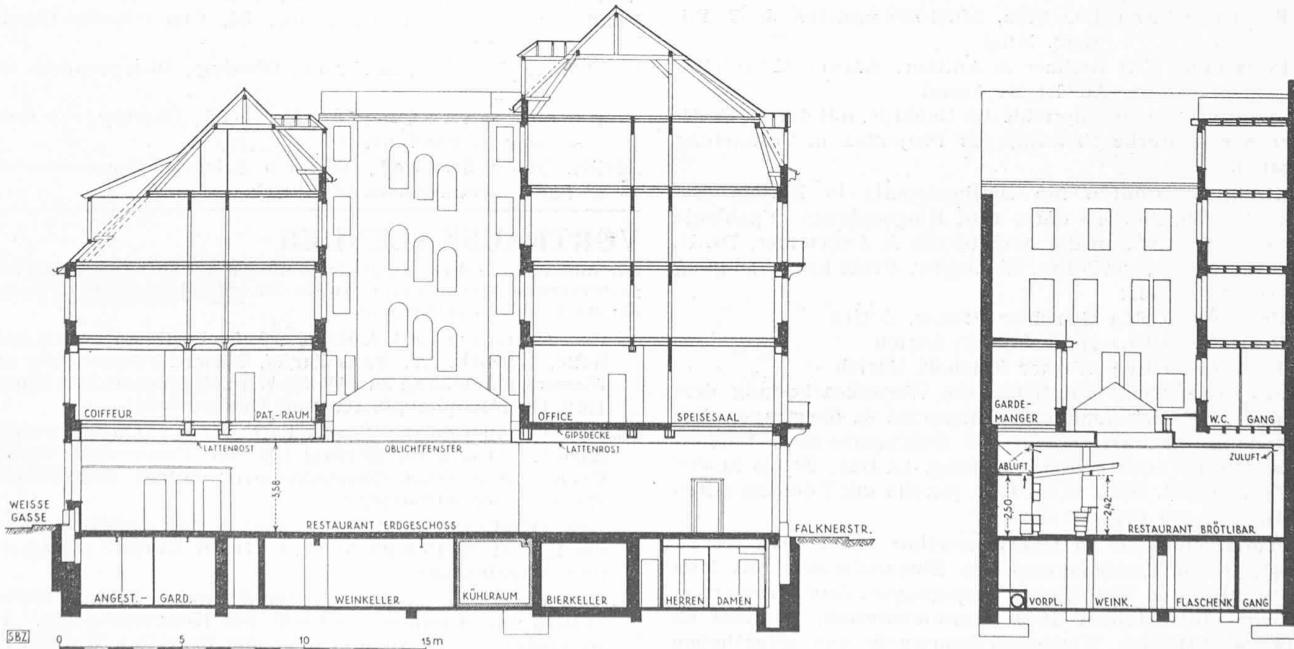
E. Mühlemann

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 Wiiger, 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-Querverbindung 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