

Verwaltungs-Gebäude des Elektrizitätswerkes Basel

Autor(en): **Baur, Albert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 11

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-40086>

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.

VERWALTUNGSGEBÄUDE DES ELEKTRIZITÄTWERKS BASEL



Abb. 7. Hoffront des Hauptgebäudes.
(Sämtliche photographischen Aufnahmen sind von A. Teichmann, Basel.)

Dabei hat sich die Sachlage in Bezug auf die Wertung der Regulierung für uns etwas verändert. Einmal scheidet durch die schweizerische Zustimmung zum Kemsberger-Kanal die Ueberwindung der Isteiner-Schwelle aus der Diskussion. Sodann haben die zuständigen schweizerischen Fachleute die Zweckmässigkeit und Durchführbarkeit des Regulierungs-Entwurfes 1924, der unterhalb Isteiner Halt macht, anerkannt.¹⁾ Dieser letzte, baureife Entwurf ist bearbeitet worden in Anpassung an die inzwischen getroffenen Vereinbarungen hinsichtlich des Seitenkanals. Die badischen Bearbeiter des Entwurfs konnten somit, gestützt auch auf ihre genaue Kenntnis der Stromverhältnisse, von veränderten Grundlagen ausgehen, die zum Teil den schweizerischen Verfassern der frühern Projekte nicht zur Verfügung standen. Die Darstellung dieses „Projektes 1924“ und seiner interessanten Unterlagen wird in unserem Blatte demnächst erfolgen! sie wird auch erkennen lassen, wie wenig dabei vom „Projekt 1921“ in grundsätzlicher Beziehung abgewichen worden ist.

¹⁾ Vergl. unsere bezügl. Mitteilung Bd. 84, S. 288 (13. Dezember 1924); ferner S. 148 dieser Nr.

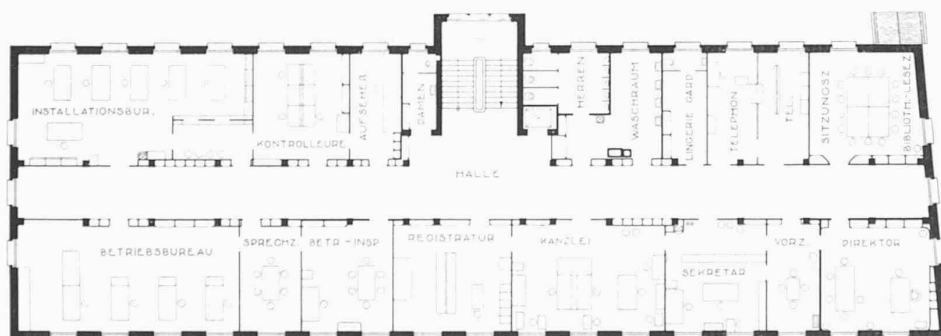


Abb. 8. Grundriss vom II. Stock. — Massstab 1:400.

Verwaltungs-Gebäude des Elektricitätswerkes Basel.

Vergangenes Jahr hat sich das Elektrizitätswerk Basel mit seinen Verwaltungsräumen, Werkstätten und Magazinen aus einer engen und unzweckmässigen Unterkunft befreit und hat einen zeitgemässen Neubau bezogen, der in seiner vollkommenen Schlichtheit und Sachlichkeit dem heutigen Ideale eines Ingenieurbaues entspricht. Den meisten Bürgern freilich ist es zu

schlicht ausgefallen; die Kritik der Strasse stimmt ja nicht immer mit den Ansichten des Fachmanns überein. Denn so ist einmal der grosse Haufe: er hält in der Theorie sehr darauf, dass der Staat mit seinem Gelde, dem Gelde des Steuerzahlers haushälterisch umgehe, aber andererseits soll das Gemeinwesen prunkvoll dastehen, Hausteinfassaden zum allermindesten, und nicht allzu knappen plastischen Schmuck; wenn man auch nicht gerade zum Hurrahbarock der neunziger Jahre zurückkehren möchte, so will man daneben doch auch keinen ärmlichen Eindruck machen.

Der Bau ist zwischen der Margarethenbrücke, der Ueberführung über die Elsässerbahn, gleich beim Ausgang aus dem Bundesbahnhof, und dem Margarethenhügel mit seinem alten Kirchlein, das man auf nebenstehender Abb. 6 durch eine Hofausfahrt mit seiner feinen Silhouette erblickt, errichtet worden, nicht zu weit von den Geschäftslagen der Stadt, und an einer Stelle, die sich wegen nächtlichen Eisenbahnlärms nicht gerade vorzüglich für Wohnbauten eignet. Auf die Nachbarschaft brauchte nicht gross Rücksicht genommen zu werden, denn die nahen Häuser im bescheidenen Villenstil sind keine hervorragenden Kunstwerke und ohnehin untereinander uneins. So durfte man vor allem die Anforderungen der Geschäftsabwicklung bei der Anordnung der Baugruppe zum Ausdruck bringen, und dabei ergab sich eine Gliederung um zwei Höfe und eine Staffelung von hohen zu niedrigen Bauten von der Margrethenstrasse aus bis hinten an den spitzwinklig endenden Bauplatz.



Abb. 9. Nordöstliche Hofeinfahrt.

An der Strasse, dort wo das Publikum etwas zu suchen hat und die Strassenbahn vorbeifährt, steht der eigentliche Verwaltungsbau. Kein Giebel, kaum ein Dachvorsprung, mit Ausnahme des Eingang nichts, was zum überlieferten Bauzierart gehört. Eine glatte Fassade in stumpfgelbem Jurassitverputz; die Fenster des Erdgeschosses mit steinernen Gewänden und Rundbogen, die schlichten Fenster der obern Geschosse ohne Steingewände in den Putz geschnitten. Zwischen dem dritten und dem vierten Stock ein breites flaches Gurtgesims, das dem Bau seinen Halt in der Proportion verleiht; würde man es sich wegdenken, so erschiene das Bauwerk eher wie eine Fabrik als wie ein öffentlicher Verwaltungsbau, der gewiss um eine Art von Würde in seiner Erscheinung nicht geschmälert werden darf. Diesem Zweck dient der Eingang mit einer Lisenenteilung, welche die Proportion der Fassade wiederholt, mit zwei altdorischen Säulen und schlicht, etwa in Formen des Empirstils gebildeten Laternen, die davorgestellt sind und auch nachts wie ein Emblem des Bauwerks leuchten.

Diese einfache Gestaltung des Haupttraktes war schon deshalb nicht zu umgehen, weil sie den Fassaden der Magazine und Werkstätten und deren Höfen entsprechen musste, und bei diesen war doch jede Architekturmacherei in gewöhnlichem Sinne ausgeschlossen. So konnten aber bei der ganzen Baugruppe Material, Farbe, Verhältnisse und Profile sich gleich bleiben. Der erste Hof ist axial durchgebildet, wobei die Axe einerseits durch das als Risalit gebildete Treppenhaus mit den Halbkreisfenstern, anderseits durch ein Uhrtürmchen auf dem Verbindungsflügel bestimmt ist. Die Flügel an den Seitenstrassen sind dreistöckig und durch eine Brücke über der einen Durchfahrt mit dem Verwaltungsbau im I. Stock verbunden (Abb. 9). Der hintere Hof ist eigentlicher Werkhof und von einstöckigen Schuppen und Werkstätten für gröbere Arbeiten eingerahmt.

Das ganze Bauwerk mit allen Aussenmauern, Decken und Stützen wurden in Eisenbeton erstellt; die innern Wände, die nach Umständen leicht versetzbar sein müssen, sind aus Schlackenplatten errichtet. Das ist auch darum von Vorteil, weil das Elektrizitätswerk noch nicht alle Räume selbst benötigt und einen Teil davon vermieten kann.

Durch die ganze Längsaxe ziehen sich die beiden grossen, hellen Korridore; derjenige des Erdgeschosses ist gegenüber dem Eingang zu einem langgezogenen Achteck erweitert (Abbildung 1 und 10); denn hier spielt sich der Verkehr mit dem Publikum ab, hier ist die Kasse und Auskunft, hier laufen die Einzüger aus und ein, hier führt die Treppe nach oben und der Durchgang in die Höfe. Die Durchbildung der Treppen und Korridore gemahnt in Profilen und Farben an Eisen und Zement und redet ganz die Sprache knappster Zweckmässigkeit. Alles, was an Wohnhausbau erinnert, ist vermieden worden. Profile und Decken sind in eisengrauem Jurassitverputz gehalten, dauerhaft und sauber, die Füllungen in lichtem Gelb; die Formen der Türen sind von scharfer Strenge. Verwandte Farben wiederholen sich in den einzelnen Räumen; etwas reicher ausgestattet wurden nur das Zimmer des Direktors und ein Sitzungszimmer.

Das Kellergeschoss enthält neben Archiven und Versuchsräumen die Heizung, die einer besondern Erwähnung wert ist. Das Wasser wird zum Teil durch Oefen erwärmt und durch Pumpen in die Heizkörper gebracht; daneben findet aber auch die Erwärmung des Wassers durch den elektrischen Strom in gewaltigen isolierten Boilern statt. Verfügt das Werk über Strom, den es sonst nicht verwenden kann, so tritt diese elektrische Heizung als wirtschaft-

VERWALTUNGSGEBÄUDE DES ELEKTRIZITÄTSWERKS BASEL

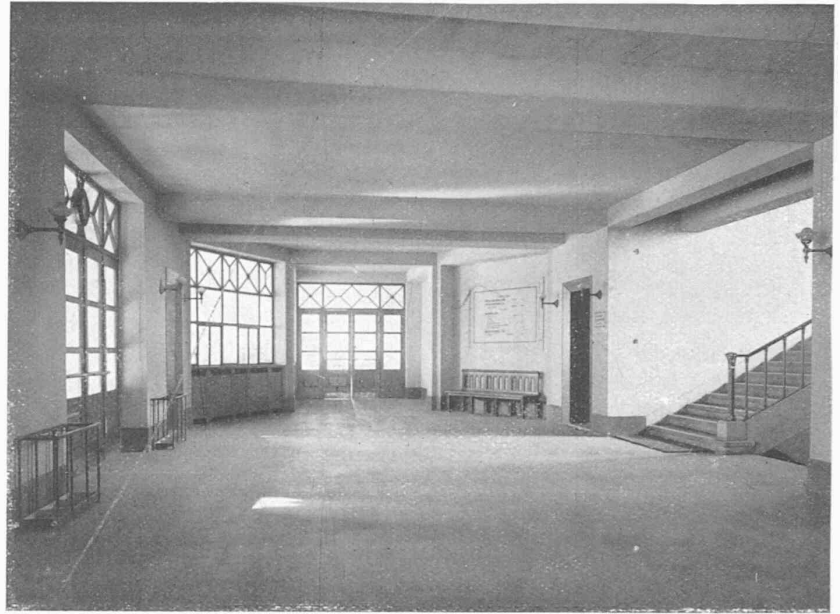


Abb. 10. Schalterhalle im Erdgeschoss des Hauptgebäudes.

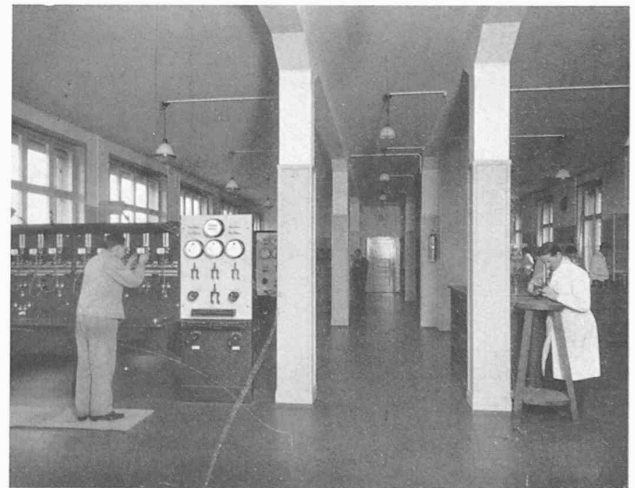


Abb. 11. Prüfraum für Elektrizitäts-Zähler.

lich vorteilhafter in Kraft; ist kein überschüssiger Strom vorhanden, so müssen die Oefen mit Koksfeuerung in Betrieb gesetzt werden. Dieses Doppelsystem fällt natürlich nicht für den Privaten in Betracht, weil er nie über Abfallstrom verfügt.

Für Komfort und Hygiene der Arbeiter ist in ausreichender Weise gesorgt worden. Auf den Korridoren sind verschliessbare Wandkästen für die Garderobe; dazu kommen gute Waschgelegenheiten. Für Arbeiter, die durchnässt von Revisionen zurückkommen, ist ein Trockenraum eingerichtet. Im Hofe befindet sich ein recht praktischer und auch formal gut gestalteter Unterstand für Fahrräder.

Die Urhebererschaft des Baues ist etwas verwickelt. Die Vorentwürfe aus dem Elektrizitätswerk selbst haben viele der wichtigsten Baugedanken vorausgenommen oder eingeleitet. Das Baudepartement des Kantons Basel-Stadt hat dann einen ersten Entwurf ausgearbeitet, der dem Grossen Rat vorgelegen hat. Später wurde er aber noch einer gründlichen Umarbeitung unterzogen, wobei Architekt Otto Burckhardt als ständiger Berater des Elektrizitätswerks mitwirkte und besonders bei den Fragen künstlerischer Gestaltung von bestimmendem Einfluss war.

Basel, im März 1925.

Dr. Albert Baur.

Resolution.

„Die auf Einladung des Vereins zur Wahrung der Rheinschiffahrtsinteressen am 27. Februar 1925 in Mannheim versammelten Vertreter sämtlicher rheinischer Handelskammern und führenden Fachkörperschaften der Industrie, Landwirtschaft und Schifffahrt nehmen zur Frage des Ausbaues des Oberrheins zwischen Strassburg und Basel wie folgt Stellung:

1. Die Ausführung des französischen Vorhabens eines Seitenkanals von Strassburg nach Basel würde, wie eine eingehende Prüfung Sachverständiger ergeben hat, eine wesentliche Erschwerung und Veränderung des Betriebes der Rheinschiffahrt gegenüber der bisherigen Art der Betriebsführung auf dem freien Strom zur Folge haben. (Gefährliche Navigation, besonders zu Tal; schwieriges Ankern und Aufdrehen der Fahrzeuge. Nautisch gefährliche Schleuseneinfahrten; Zeitverlust an den Schleusen. Unmöglichkeit, plötzliche Verkehrsanschwellungen glatt aufzunehmen. Abhängigkeit von Betriebsstörungen an den Schleusen. Gefahr von Dammbrüchen und Leerlaufen einzelner Haltungen. Eisbildung im Winter.)

Die in Art. 358 des „Friedensvertrages“ geforderte Voraussetzung für den Bau des Seitenkanals, dass die Schifffahrt weder im Rheinbett noch in den etwa an seine Stelle tretenden Ableitungen beeinträchtigt, noch die Schifffahrt erschwert werden darf, kann daher keinesfalls als erfüllt angesehen werden. Der Ersatz des freien Rheins durch den Seitenkanal würde vielmehr die freie Schifffahrt auf der Strecke Strassburg-Basel tatsächlich aufheben und auf der übrigen Strecke zum Teil stark beeinträchtigen.

2. Der Bau des Seitenkanals würde überdies die grundsätzlich von der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt genehmigte Regulierung des genannten Abschnittes tatsächlich in Frage stellen. Mit der Regulierung sind jedoch im Oberrheingebiet auf der Strecke

bis Strassburg gerade in den letzten Jahrzehnten derart eingehende und — wie der Schifffahrt bekannt ist und durch die Verkehrszahlen bewiesen wird — günstige Erfahrungen gesammelt worden, dass die Fortsetzung des Regulierungswerkes bis Basel als einer grosszügigen Kulturarbeit von internationaler Bedeutung nicht nur eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit für die beteiligten Länder, sondern unter dem zu beachtenden Gesichtspunkt der Freiheit der Schifffahrt die allein in Frage kommende technische Möglichkeit der Verbesserung der Schifffahrt bis Basel darstellt. (Vorteile der Regulierung: Unbegrenzte Entwicklungsmöglichkeit. Leichte Anpassungsfähigkeit bei plötzlichen Verkehrsanschwellungen. Technisch einheitlicher Schifffahrtsverkehr von Rotterdam bis Basel. Wirtschaftliche Ueberlegenheit. Fehlen der Nachteile eines Kanalbetriebes.)

3. Angesichts der aussergewöhnlichen Bedeutung der zu treffenden Entscheidungen für den gesamten Rheinverkehr wie für die Volkswirtschaft aller Länder des gesamten Rheinstromgebietes, insbesondere des Oberrheins, wird für notwendig gehalten, dass das amtliche Projekt des linksrheinischen Seitenkanals Strassburg-Basel, ebenso wie es mit dem einer Regulierung geschehen ist, schnellstens vollständig und mit eingehenden Erläuterungen versehen der Öffentlichkeit übergeben werde.“ — *

Von unserem Standpunkt, dem der schweizerischen Rheinschiffahrts-Interessen, kann man es nur begrüßen, dass die praktisch erfahrenen Schifffahrtskreise des Mittel- und Niederrheins sich der Wahrung der Schifffahrtsinteressen auch auf der Rheinstrecke Strassburg-Basel tatkräftig annehmen; verfügen sie doch über die nötige Sachkenntnis zur Beurteilung der technischen und wirtschaftlichen Verhältnisse dieser auch für uns eminent wichtigen Fragen.

VERWALTUNGS-GEBÄUDE DES
ELEKTRIZITÄTSWERKS BASEL

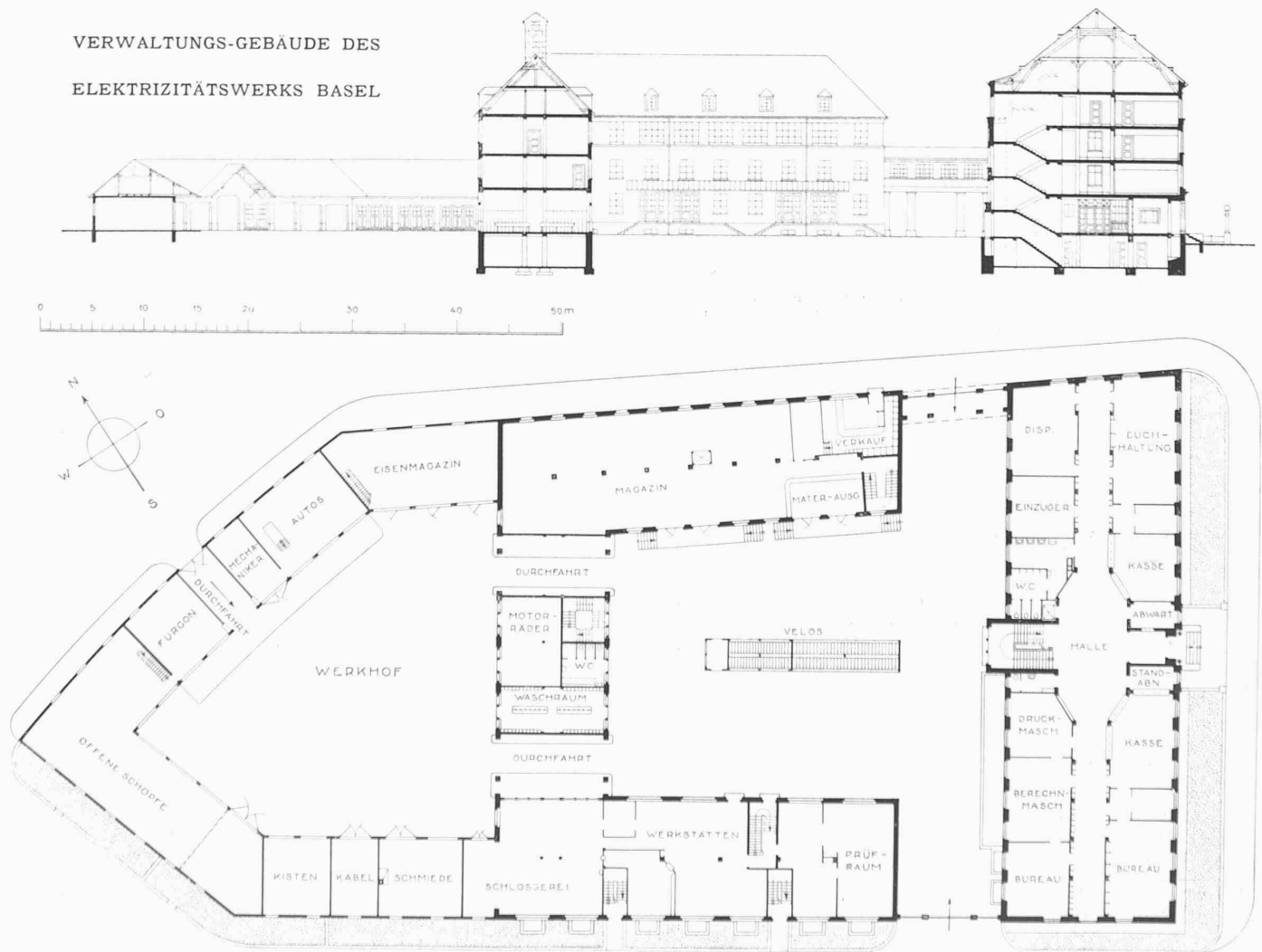


Abb. 1 Erdgeschoss-Grundriss, Abb. 2 Schnitt der Gesamtanlage. — Masstab 1 : 600. — (Text hierzu Seite 141.)

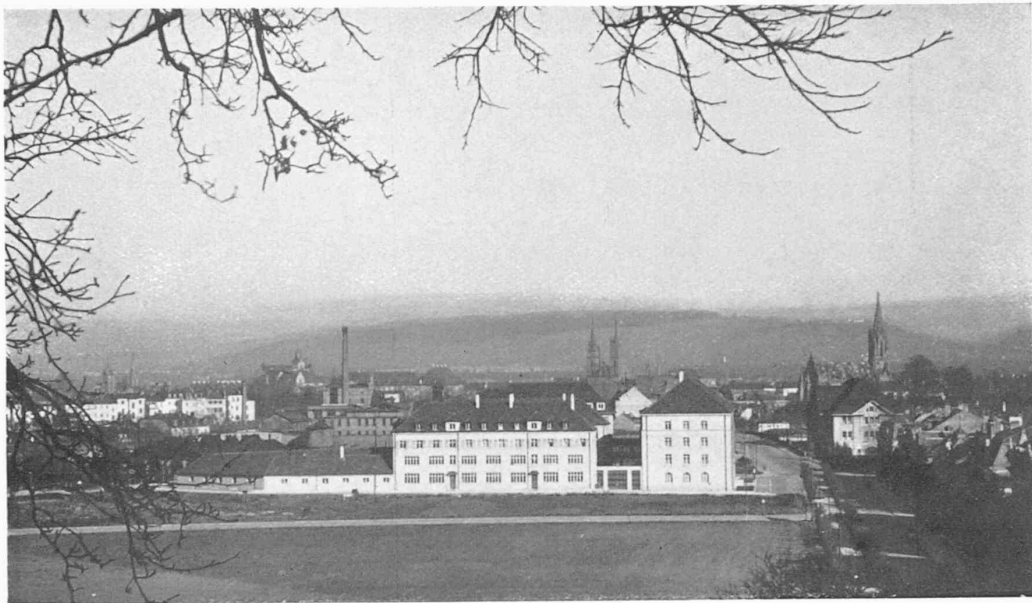


DAS VERWALTUNGSGEBÄUDE DES ELEKTRIZITÄTSWERKS BASEL

Abb. 3. HAUPTFRONT AN DER MARGARETHENSTRASSE



Abb. 4. HAUPTTEINGANG



DAS VERWALTUNGSGEBÄUDE DES ELEKTRIZITÄTSWERKS BASEL

Abb. 5. VON ST. MARGARETHEN AUS GESEHEN

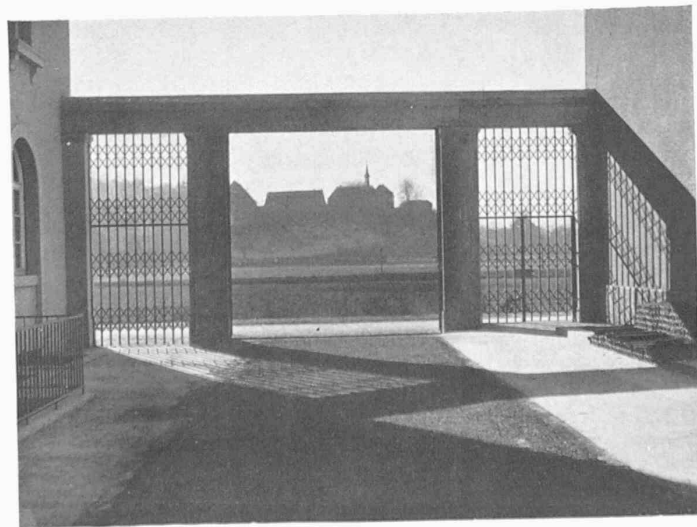


Abb. 6. HOFAUSFAHRT MIT DURCHBLICK AUF ST. MARGARETHEN