

Neubau der Allgemeinen Gewerbeschule mit Gewerbemuseum in Basel: Architekten: H. Reese und F. Walser

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: Article

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Band (Jahr): 27/28 (1896)

Heft 2

PDF erstellt am: 17.05.2024

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-82310>

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.

INHALT: Neubau der Allgemeinen Gewerbeschule mit Gewerbemuseum in Basel. I. — Die Centrale Zürichberg-Bahn. II. (Schluss.) — Elektr. Strassenbahn mit Drehstrombetrieb. — Miscellanea: Ueber den Umbau und Betrieb des Central-Personenbahnhofs in St. Louis (Missouri). Aenderungen im technischen Personal der Direktion der öffentlichen Arbeiten

des Kantons Zürich. — Konkurrenzen: Ankauf empfohlener Entwürfe. Entwürfe zu zwei Bogenlicht-Kandelabern für den Altplatz in Dresden. Rathaus in Steglitz bei Berlin. Konzert- und Restaurationslokal in Hagen i. W. Erweiterung und Umbau des Rathauses in Basel. — Berichtigung.

Hierzu eine Tafel: Allg. Gewerbemuseum mit Gewerbeschule in Basel.

Neubau der Allgemeinen Gewerbeschule mit Gewerbemuseum in Basel.

Architekten: H. Reese und F. Walser.

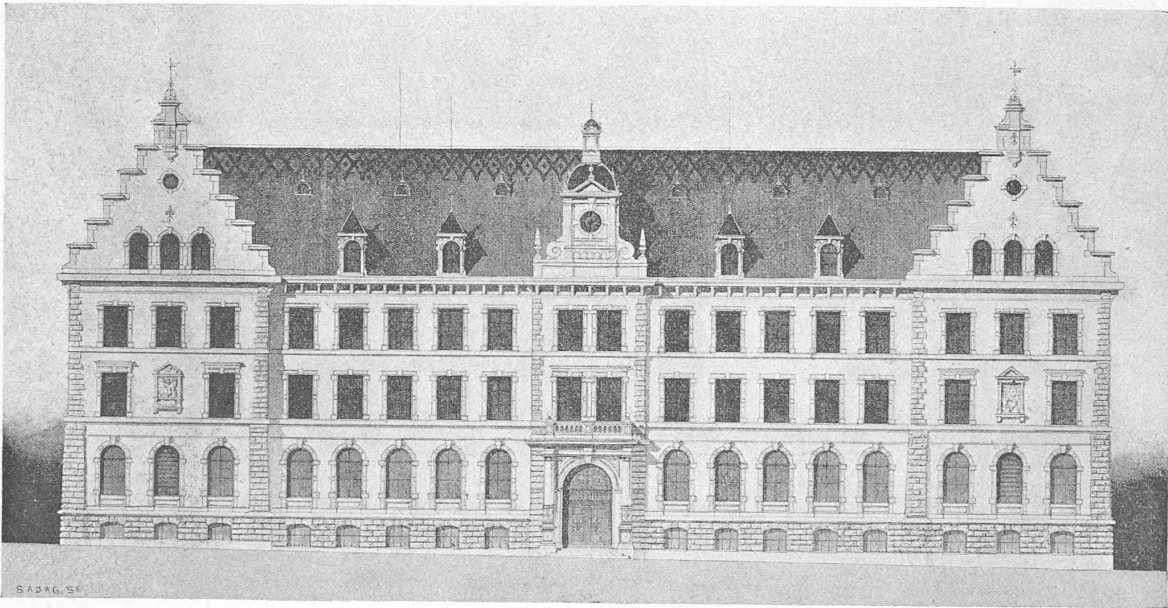
Mit einer Tafel.)

I.

Die unter dem Namen „Zeichnungs- und Modellierschule“ schon im Jahre 1796 von der Gesellschaft des Guten

nannten Werkhofareals an der Ecke von Petersgraben und Spalenvorstadt. Auf diesem Areal befand sich bereits das Anatomie-Gebäude, und es ist die Erstellung weiterer Universitätsanstalten daselbst in Aussicht genommen. Die Rücksichtnahme auf diese Gebäude und die bestehenden Strassenzüge wirkte bestimmend ein auf die Formgebung der Grundrissfigur, worüber ein Blick auf den Lageplan sofort belehrt.

Die räumliche Auseinanderhaltung der im Gebäude



Fassade gegen den Petersgraben 1:400.

und Gemeinnützigen gegründete und seither mit Erfolg geleitete Anstalt ist infolge Grossratsbeschlusses vom Jahre 1886 unter dem Namen „Allgemeine Gewerbeschule“ an den Staat übergegangen. Da die bis dahin benützten Räume der Anstalt in keiner Weise mehr genügten, hatte sich die Schulkommission sofort mit der Frage eines Neubaus zu beschäftigen, in welchen auch das ebenfalls an Raumangel leidende Gewerbemuseum aufgenommen werden sollte.

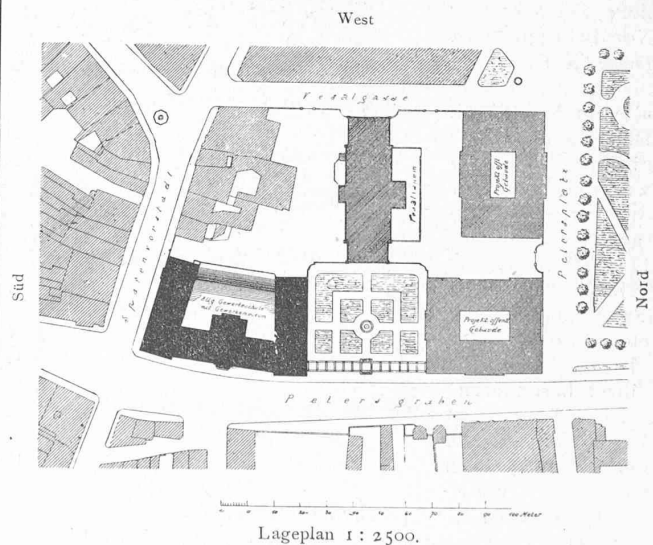
Der ursprüngliche Gedanke, auch das historische Museum und die antiquarische Sammlung in diesem Neubau unterzubringen, wurde schon während einer ersten Behandlung der Sache aufgegeben, weil der verfügbare Bauplatz hiezu nicht ausreichte und sich inzwischen willkommene Gelegenheit bot, den genannten Sammlungen in der alten Barfüsserkirche Platz zu verschaffen.

Mit der Aufstellung des Bauprogramms betraute die Schulkommission den inzwischen verstorbenen Schuldirektor, Herrn W. Bubeck, und ihr Mitglied, Herrn Architekt Fr. Walser. Nach Genehmigung des Programms durch die Schulbehörden beauftragte sodann der Regierungsrat den damaligen Kantonsbaumeister, Herrn H. Reese, gemeinsam mit Herrn Walser die Ausarbeitung der Entwürfe vorzunehmen.

Wie das bei öffentlichen Bauten meist der Fall ist, so hatten auch für den in Frage stehenden Bau die Pläne mehrfache Wandlungen durchzumachen, bis sie die jetzige Gestalt erhielten. Nachdem dann über diese Pläne zuvor noch ein Gutachten der Herren Prof. Bluntschli und Direktor Müller in Zürich eingeholt worden war, hat hierauf der Grosse Rat am 3. März 1890 die Ausführung nach denselben bewilligt.

Der Neubau steht auf dem südöstlichen Teil des so-

unterzubringenden Anstalten, die verlangte bequeme Verbindung derselben, sowie die Anforderungen des Bauprogramms im einzelnen führten nach sehr einlässlichen Studien zu der Grundrissform eines Hufeisens, dessen Enden



im Unter- und Erdgeschoss durch einen Quertrakt verbunden sind. Dieser und der westliche Flügel sind dem Gewerbemuseum zugeteilt; der ganze übrige Teil des Gebäudes fällt der Schule zu.



Allgemeine Gewerbeschule mit Gewerbemuseum in Basel.

Architekten: *H. Reese* und *F. Walser*.

Photographische Aufnahme von *J. Koch* in Basel.

Typ. ZÜRCHER F. FÜRBER, ZÜRICH.

Ätzung der S. a. d. a. g. in Genf.

Seite / page

9(3)

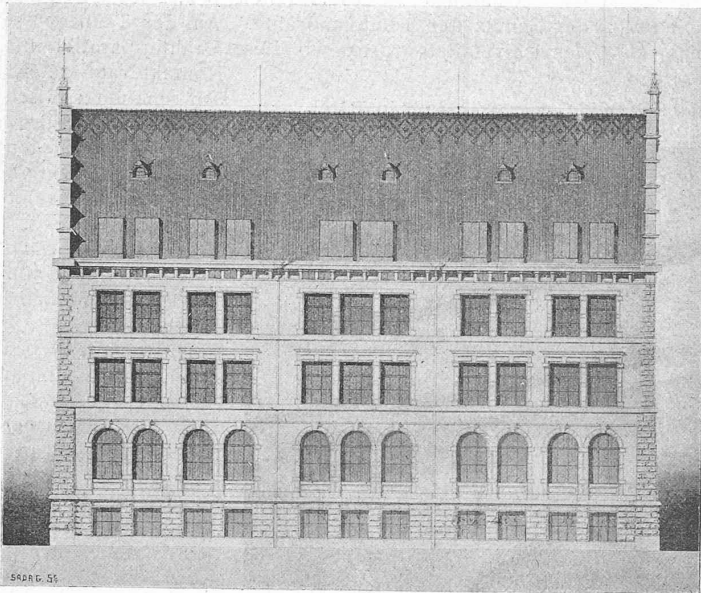
leer / vide /
blank

Das Innere ist durchgehends höchst einfach, aber solid ausgeführt, sämtliche Stufen aus Tessiner-Granit, Säulen in den Vestibüles und Treppenhäusern aus Laufener-Kalkstein, die übrigen in Gusseisen.

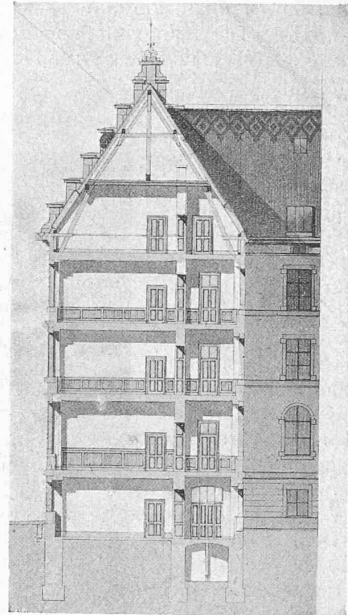
(Schluss folgt.)

Südende 11,6/11,7 m, das Maschinenhaus in der Mitte 17,0/11,7 m und den Accumulatorenraum am Westende. Ueber dem letztern befinden sich zwei Büroräume. Die Wagenremise enthält auf drei Geleisen Raum für zwölf Wagen und eine Putzgrube zur Revision und Instandstellung der Motorwagen. Im Maschinenhaus sind neben den zwei Dowsongas-

Allgemeine Gewerbeschule mit Gewerbemuseum in Basel.



Fassade gegen den Petersplatz.



Schnitt durch den rechten Flügel.

Masstab 1 : 400.

Die Centrale Zürichberg-Bahn.

Von *P. Schenker*, Ingenieur in Zürich.

II. (Schluss.)

Die *Kraftstation* ist in unmittelbarer Nähe des obern

Endes der Bahn an der neuen Strasse erstellt, welche von der Zürichbergstrasse nach der Kuserstrasse führt, auf der Höhe 515 *m* über Meer, und 403 *m* über dem Anfangspunkt der Bahn beim Bellevue. Diese Lage ist für den Betrieb der ausgeführten Strecke nicht gerade vorteilhaft, sie wird es aber von dem Augenblicke an, wo die Fortsetzung der Bahn bis auf die Höhe des Zürichbergs zunächst dem Klösterli, wobei nochmals über 100 *m* Höhendifferenz zu überwinden sind, in Betrieb gesetzt wird.

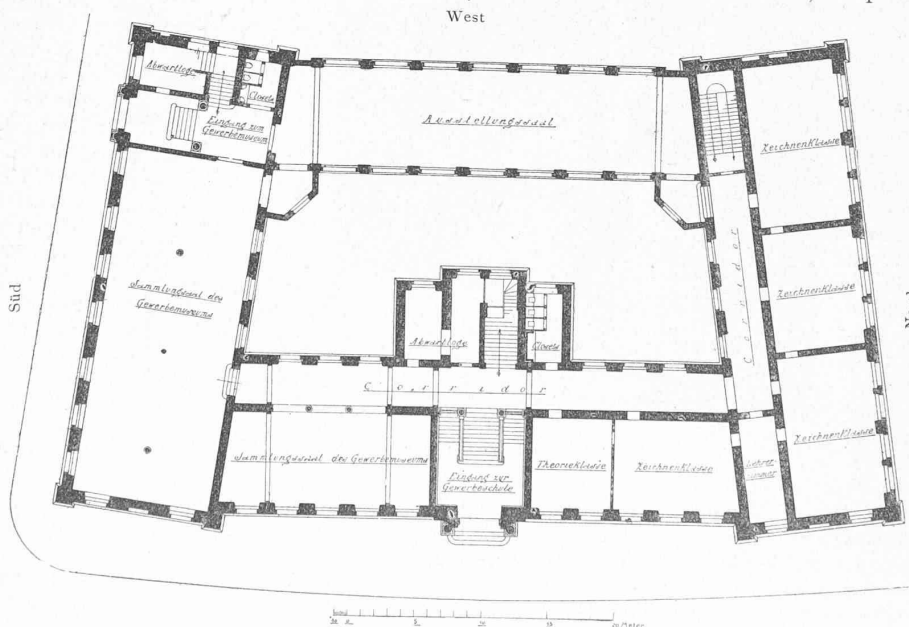
Die Kraftstation (Fig. 11 u. 12 auf S. 13) ist ein Shedbau von rechteckigem Grundriss, 37 m lang, 23,4 m breit und enthält folgende Räumlichkeiten: auf der Bergseite die Wagenremise 32,7/10,6 m und die Reparaturwerkstätte 3,5/10,6 m; auf der Thalseite das Gashaus mit der Gaskraftanlage am

motoren zwei grössere und eine kleine Dynamomaschine aufgestellt, welche mittelst Riemen von jenen angetrieben werden (Fig. 10 a. S. 12). Die grossen Dynamos sind 4-polig für eine Leistung von 550 Volt und 60 Amp. bei 700 Touren p. M. konstruiert mit Grammearmatur, Compoundwicklung, Kohlenbürsten, Ringschmierung etc.

bürsten, Ring-
schmierung etc.

Die kleine Zusatzdynamomaschine ist 2-polig, mit Magnetwicklung im Nebenschluss versehen und giebt bei 1100 Touren per Min. 16 Amp. bei 150 Volt oder 25 Amp. bei 100V. Sie dient zum Laden der Zellschalterelemente.

Die Akkumulatorbatterie besteht aus 300 Tudorelementen von 143 Ampèrstunden Kapazität und 42 Amp. höchst zulässigem Dauerentladestrom. Die Schaltung ist derjenigen des Elek-



Grundriss vom Erdgeschoss 1 : 500.

tricitätswerkes der Stadt Bern, das in Nr. 15 Bd. XXI dieser Zeitschrift beschrieben wurde, sehr ähnlich.

Von den 300 Elementen können $38,3 = 114$ durch den Entladehebel des automatisch wirkenden Zellschalters zu oder abgeschaltet werden, um die Spannung an den Klemmen möglichst konstant — 550 bis 560 Volt, gleich derjenigen

der Dynamomaschine — zu erhalten, während der Strom immerfort seine Richtung ändert, und abwechselnd geladen und entladen wird. Mit Hülfe der Zusatzdynamo kann ein Teil der Schaltelemente in einen besondern Stromkreis geladen werden, während die andern in Parallelschaltung mit der Maschine auf den äussern Stromkreis arbeiten und von dieser den Ladestrom erhalten.

Die amtliche Kollaudation der Hauptlinie fand den 12. Februar und die Eröffnung des Betriebes (zunächst 12 Minuten-Betrieb) den 16. Februar 1895 statt.

Nebenlinien. Die Inangriffnahme des Baues der Seitenlinien wurde aus verschiedenen Gründen verzögert, namentlich auch infolge einer Einsprache des schweizerischen Schulrates. Dieser befürchtete nämlich, dass ein Teil des Stromes aus der Rückleitung, den Schienen, seinen Weg durch die Erde und bei ungünstigen

Wagenstellungen beim Physikgebäude vorbeinnehmen werde, in welchem dann das Experimentieren mit empfindlichen magnetischen Instrumenten und Apparaten durch die sogen. vagabundierenden Ströme unmöglich gemacht würde. Versuche, die von Hrn. Dr. Denzler im Schulhause an der Freiestrasse ausgeführt wurden, an einer Stelle, welche für den Durchgang von vagabundierenden Strömen sehr günstig ist, erwiesen die Grundlosigkeit der gehegten Befürchtungen und die Einsprache wurde zurückgezogen. Es zeigte sich hier wie bei ähnlichen Versuchen, die anderwärts, z. B. in Deutschland, vielfach gemacht wurden, dass die vagabundierenden Ströme auf empfindliche Instrumente gewisse Störungen ausüben, dass diese aber nicht grösser sind, als jene unvermeidlichen Störungen, die z. B. durch das Schliessen einer Thüre in der Nähe, das Vorüberfahren eines schweren Wagens, die Nähe von Maschinen etc. bewirkt werden. Im vorliegenden Fall wirkt noch der Umstand günstig, dass in der Schmelzberg- und in der Hochstrasse (Fig. 5) starke eiserne Wasser- und Gasleitungen vorhanden sind, durch welche jene Ströme aufgenommen bzw. weiter geleitet und vom Physikgebäude abgelenkt werden. Um die Rückleitung gegen das Uebertreten von Strömen in die Erde mehr zu sichern, wurde der Querschnitt des blanken Kupferdrahtes, der von 50 zu 50 m Distanz mit den Schienen verbunden ist, verdoppelt (50 auf 100 mm² Durchmesser 10 mm statt 7 mm) und die Schienenenden mit zwei Kupferdrähten verbunden.

Auf Verlangen der Stadt mussten die Schienen in der Rämistrasse auf 240 m Länge, auf eiserne Querschwellen, die 1,20 m Distanz von Mitte zu Mitte haben, befestigt werden, da das Geleise hier direkt über einer Wasserleitung

liegt. Im Uebrigen entspricht der Oberbau und die Kontaktleitung derjenigen der Hauptlinie, nur mit dem Unterschiede, dass für die Nebenlinie keine hölzernen, sondern nur eiserne Masten verwendet werden durften.

Zur Speisung des Kontaktdrahtes musste von der Kraftstation bis zur Plattenstrasse eine Leitung erstellt werden, für deren Befestigung abwärts der Bergstrasse die Auslagen und Masten der Hauptlinie in der Gloriastrasse benutzt werden könnten.

Erhebliche Schwierigkeiten bzw. Kosten verursacht der Schutz der Telephondrähte. An der Tannengasse und Drähte parallel mit dem Kontaktdraht laufen, müssen jene unterirdisch oder seitwärts verlegt werden.

Wo bloss Kreuzungen stattfinden, beabsichtigt man die Telephondrähte auf diejenige Länge, wo eine Berührung möglich erscheint, durch Umhüllung mit Ebonitröhrchen zu isolieren.

Die für die Nebenlinien beschafften Motorwagen haben etwas längere Perrens als die bisher verwendeten, so dass der vordere ausser dem Führer 11, der hintere ausser dem Kondukteur 1 bis 3 Fahrgäste aufnehmen kann. Auch die Leistungsfähigkeit der Motoren dieser Wagen wurde höher als bei den bisherigen angenommen und zwar zu 14 P. S. (gegen 10 P. S. bei den bisherigen.)

Da die Gasmotoren in der Kraftstation bis 70 P. S. zu leisten vermögen, die Dynamomaschinen aber nur für 50 P. S. gebaut waren, so hat man, um für die Nebenlinien genügende Kraft zu haben, diese Dynamomaschinen gegen stärkere von 75 P. S. umgewechselt. Für die Unterbringung der weiter notwendigen Wagen bis auf 26 Stück wird gegenwärtig ein Anbau auf der Nordseite, an die früher erstellte Wagenremise (Fig. 11 und 12) ausgeführt, in welchem auch eine Werkstätte und ein Führerzimmer Platz finden sollen.

Die amtliche Kollaudation fand den 30. Oktober abhin statt und die Eröffnung des 6-Minuten-Betriebes den 2. November.

Betrieb der Hauptlinie. Ueber die Leistungen der Gaserzeugungsanlagen, der Gasmotoren und der elektrischen Maschinen sind von den Herren Privatdozenten Dr. E. Meyer und Dr. A. Denzler Versuche angestellt worden, deren Veröffentlichung allen Fachgenossen sehr willkommen sein wird. Bei Beginn hat man für die Gaserzeugung englischen Anthracit (Preis 5,15 Fr. per 100 kg loco Kraftstation verwendet, später belgischen (Preis dito 3,70 Fr. per 100 kg). Diese Aenderung im Brennmaterial hatte auf die Gasproduktion und die Leistung der Anlage keinen wesentlichen

Allgemeine Gewerbeschule mit Gewerbemuseum in Basel.



Portal am Petersgraben.