

Das Stadttheater in Basel: Architekt: J.J. Stehlin-Burckhardt

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **23/24 (1894)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-18632>

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: Das Stadttheater in Basel. — Der amerikanische Lokomotivbau auf der Ausstellung in Chicago. — Korrespondenz. — Nekrologie: † Dr. Heinrich Hertz. † Karl von Hasenauer. — Konkurrenzen: Zwei evangelische Kirchen in Düsseldorf. Synagoge in Magdeburg. Synagoge in Köln. Rathaus in Rheydt. Rathaus in Elberfeld. — Miscellanea:

Eidg. Parlamentsgebäude in Bern. Berner Brückenbau-Angelegenheit. Ueber die Fluatierung von Sandsteinen. Kantonales Technikum in Burgdorf. Eidg. Polytechnikum. Die Eröffnung des Manchester Seekanals. — Vereinsnachrichten: Technischer Verein Winterthur.

Hiezu eine Tafel: Stadttheater in Basel.

Das Stadttheater in Basel.

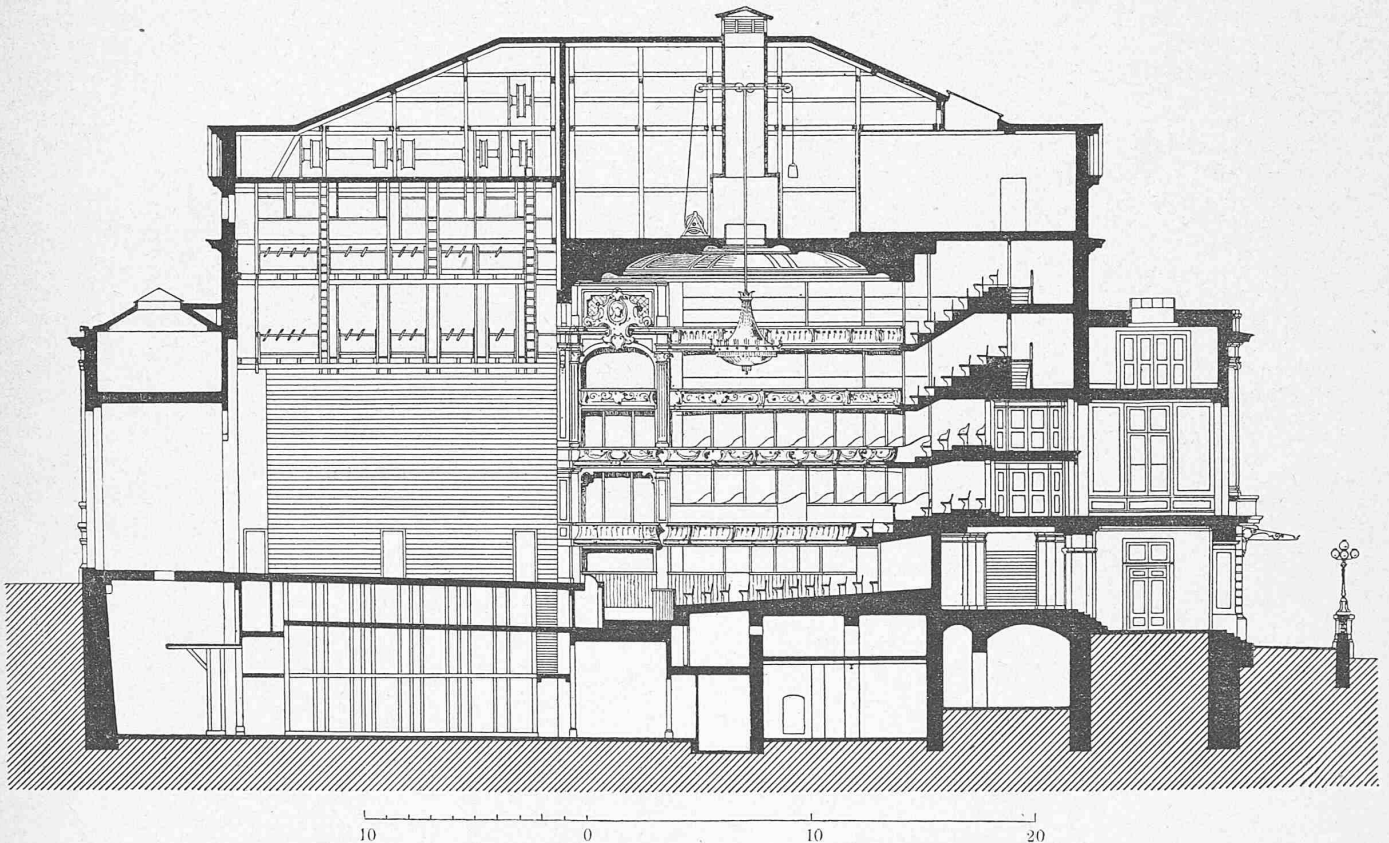
Architekt: *J. J. Stehlin-Burckhardt.*

(Mit einer Tafel.)

II. (Schluss.)

Zuschauerraum. Abgesehen von den Anforderungen der Optik und Akustik kommen bei diesem wichtigsten Teil des Theaters noch allerlei andere Faktoren in Betracht. So z. B. die specielle Bestimmung des Hauses, wie auch

sich nähernde Form gegeben. Ebenso die auf möglichster Ausnützung des Raumes, bzw. Gewinnung möglichst vieler Plätze berechnete Anordnung seiner Ränge, wobei zugleich eine gewisse, den Anschauungen der Basler Theaterbesucher entsprechende Verteilung derselben Berücksichtigung fand. Den Aktionären wurden vorzugsweise die Logen des Balkon-Ranges und der vorgelegte offene Balkon zugedacht, dem Mittelstande der Parkett-Raum und der in Logen eingeteilte erste Rang, dem übrigen Publikum der amphitheatralisch gebaute zweite und dritte Rang. Auf die letzteren,



J. J. Stehlin, Arch. inv.

Masstab 1 : 300.

Lambert & Stahl, del.

Längenschnitt.

die Verhältnisse und Gewohnheiten der betreffenden Stadt, welche in der Physiognomie des Raumes mehr oder weniger ihren Ausdruck finden. Anders wird das aristokratische oder Hof-Theater aussehen, als das populäre Stadt-Theater, welches den bildenden Einfluss der dramatischen Kunst den weitesten Kreisen zugänglich machen und möglichst viele Besucher fassen soll. Anders gestaltet sich das nur musikalischen Aufführungen dienende Opernhaus, als der zugleich für Oper und Schauspiel bestimmte Saal, wo die Entfernung der mittleren Logen von der Bühne, sofern das gesprochene Wort noch verständlich sein soll, an eine bestimmte Grenze gebunden ist. Anders kann auch das Raumverhältnis sein, wo ein volles Orchester und mächtige Stimmen zur Verfügung stehen, als wenn die gerade vorhandenen oft mässig starken instrumentalen und vokalen Kräfte noch anständig zur Geltung kommen sollen.

Durch die beim Saale des Basler Theaters massgebenden Verhältnisse war die concentrirte, dem Kreise

billigeren Plätze entfallen etwa die Hälfte der im Ganzen erzielten 1400 Sitz und 200 Stehplätze.

Die Anordnung von vier Rängen führte zu einer für das Raumverhältnis sehr günstigen Höhe, und ohne Zweifel ist derselben zu einem guten Teil auch die vorzügliche Akustik, welche dem Saale nachgerühmt wird, zu verdanken. In seiner architektonischen und dekorativen Behandlung schliesst sich derselbe dem französischen Stile des vorigen Jahrhunderts an. Diesem entspricht auch das bis an den Vorhang fortlaufende Prosceniums-Motiv, welches in modernen Theatern meist durch einen riesigen, die Bühnenöffnung einfassenden Rahmen abgeschlossen zu werden pflegt.

Ein obligates Anhängsel des Zuschauerraumes ist das im Balkon-Rang gelegene, auch den Besuchern des Parkett-Raumes und ersten Ranges zugängliche Foyer. Obwohl vom Publikum wenig benützt, gelangte dasselbe doch einmal zu hohen Ehren, als nämlich auf Einladung der Thea-

terkommission am 14. Juni 1887 die Bundesversammlung einer Vorstellung der „Meininger“ beiwohnte und im Zwischenakte eine Tafel von 100 Gedecken die Gäste im Foyer vereinigte, wobei die auf den Balkonen erscheinenden Landesväter von der versammelten Menge stürmisch begrüsst wurden.

Bühne und Dependenz. Als Schauplatz, auf welchen sich die Blicke der Zuschauer richten, ist die Bühne hinsichtlich ihrer Grösse und Anordnung in erster Linie durch den Zuschauerraum bedingt. Sie hat aber nicht nur für die vom Saal aus sichtbare Aufstellung der Scenerie zu sorgen, sondern auch den ganzen Apparat der maschinellen Einrichtungen zu beherbergen und für den Dienst der Dekorationen Raum zu bieten.

Die Bühne des Basler Theaters hat annähernd die doppelte Breite der Prosceniums-Oeffnung, während ihre Tiefe etwa der des Saales entspricht. Die Höhe des Raumes, welcher vom Boden der untersten Versenkung bis an das Dach hinaufreicht, ist so bemessen, dass Prospekte und Bogen in ihrer ganzen Höhe aufgezogen und ebenso versenkt werden können.

An die Bühne stösst das teilweise auch als Hinterbühne verwendbare Dekorationen-Magazin, welchem ein zweites unter der Bühne, die Höhe des Versenkungsraumes einnehmend, entspricht. Beide können jedoch wegen der steten Anhäufung von Material voraussichtlich nicht mehr lange genügen, und für diesen Fall wurde auch der Anbau eines weiteren Magazines an der Klosterstrasse schon damals vorgesehen.

Von besonderer Wichtigkeit für den Betrieb eines Theaters sind die zahlreichen Dependenz der Bühne. Zu beiden Seiten der letzteren auf mehrere, durch die Bühnentreppen bediente Etagen verteilt, befinden sich die Requisiten-Kammern, Ankleidezimmer, Garderoben-Räume, die Wohnung des Direktors, über dem Dekorationen-Magazin die Probesäle und die Bibliothek, über dem Zuschauerraum ein Malersaal.

Alle Dienst-Eingänge des Theaters sind in dem an der Südseite erübrigten Hofe angeordnet. Im hier gelegenen Erdgeschoss haben auch die Wohnung des Hausmeisters und die Bureaux der Theater-Direktion ihren geeigneten Platz gefunden. Für die Bühnen-Maschinerie kam das französische System zur Anwendung, bei welchem die früher üblichen Koulissen durch panoramaartig aufgestellte Versatzstücke ersetzt sind. Die bei der Erbauung des Hauses angeschafften scenischen Dekorationen nebst dem Vorhang sind von Herrn J. Diosse in Paris, einem Schüler Ciceri's, gemalt und schliessen sich den von diesem berühmten Meister herrührenden, aus dem alten Theater herübergenommenen Dekorationen ebenbürtig an.

Das Haus und die Bühne sind mit Gasbeleuchtung versehen. Ihre Beheizung findet durch mehrere unter dem Zuschauerraum aufgestellte Calorifères statt. Für die Ventilation besteht ein System von Kanälen, welche die frische Luft in einer bestimmten Temperatur dem Saale zuführen, die verdorbene in die bei der Rundung des letztern und beim Proscenium befindlichen Abzugsschächte, und von da nach dem grossen Ventilationsschachte über dem Kronleuchter leiten sollten. Es zeigte sich jedoch ein so geringes Lufterneuerungs-Bedürfnis, dass die ganze Einrichtung bald ausser Gebrauch kam.

Nach der Katastrophe von Nizza wurde die Bühne mit einem eisernen Vorhang ausgestattet. Auch die damals viel erörterte Frage der Notbeleuchtung hat durch den damaligen Direktor des Gas- und Wasserwerkes, den verstorbenen Ingenieur Rudolf Frey, eine noch bei keinem andern Theater ausgeführte Lösung erhalten. Durch grosse, mit Intensivbrennern versehene Laternen, welche ausserhalb gegenüber den Fenstern der Treppen und Gänge aufgestellt sind, würden die letzteren, wenn das Gas im Hause ausgehen sollte, noch mondscheinartig und zur Orientierung genügend erhellt werden.

Die Eröffnung des Theaters fand am 4. Oktober 1875 statt.

Der amerikanische Lokomotivbau auf der Ausstellung in Chicago.

Wohl auf keinem Gebiete konnte sich die Ausstellung in Chicago mit so wenig Recht eine Weltausstellung nennen, als auf dem des Lokomotivbaues. Waren doch von den ausgestellten 64 Lokomotiven nur 8 ausseramerikanischen Ursprunges, nämlich 4 Stück aus Frankreich und je 2 aus England und Deutschland. Ein um so vollständigeres und lehrreicherer Bild des neusten nordamerikanischen Lokomotivbaues boten die 56 Lokomotiven, welche die Lokomotivfabriken und grösseren Eisenbahngesellschaften der nordamerikanischen Union ausgestellt hatten. Es erregten dieselben in hohem Masse das allgemeine Interesse der Fachgenossen und es wird auch dem Leser der Schweizerischen Bauzeitung eine kurze Charakteristik dieses Gebietes der Chicagoer Ausstellung willkommen sein. Wir halten uns dabei an eine Darstellung unseres schweizerischen Kollegen Herrn A. Brunner in der „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure“, deren allezeit gefälliger und zuvorkommender Redaktion wir auch die nachfolgenden Abbildungen verdanken.

Der schweiz. Eisenbahnfachmann trifft in diesen amerikanischen Lokomotivtypen zumeist seine Bekannten wieder. Wie wir seinerzeit unsere Personenwagen den Amerikanern nachgebildet haben, so haben auch deren Lokomotiven beim Bau der unsrigen als Vorbild gedient und dies ist auch noch heute der Fall. Es dürften hiebei nicht zum geringern Teile die hier wie dort vorhandenen zahlreichen Kurven und starken Steigungen massgebend gewesen sein.

Ein Hauptmerkmal der amerikanischen Lokomotive bildet das den gekuppelten Achsen zur Führung der Lokomotiven vorgebaute ein- oder mehr noch zweiachsige Drehgestell. Dieses verleiht dem langgestreckten Fahrzeug einen ausserordentlich ruhigen und sichern Gang, schon das Geleise und ermöglicht insbesondere, dass, wie in Amerika üblich, die Bahnkrümmungen mit voller Geschwindigkeit durchfahren werden können. Es trifft dies allerdings nur für die zweiachsigen Drehgestelle in vollem Masse zu, sodass vielfach bei den amerikanischen Lokomotiven die vordere Trieb- oder Kuppelachse für die Maschinenführung nicht in Anspruch genommen wird und die betreffenden Räder entweder schwächere Spurkränze oder ganz glatte Reifen erhalten. Das einachsige Bisselgestell, das um einen rückwärts liegenden Drehpunkt schwingt, wird gewöhnlich nur für langsam laufende Lokomotiven angewandt und es müssen die Räder der ersten festen Achse stets mit Spurkränzen versehen sein, weil der richtige Gang solcher einachsiger Gestelle von den Seitenschwankungen der Lokomotive beeinflusst wird und das Gestell daher zur eigentlichen Führung der Lokomotive im Geleise nur wenig beitragen kann.

Die bei den amerikanischen Bahnen üblichen *Lokomotivgattungen* sind nicht so mannigfaltiger Art wie in unserm kleinen Ländchen. Die Haupttypen, die durch Fig. 1, 2, 3 und 4 dargestellt sind, weisen im Allgemeinen die folgenden Achsanordnungen auf:

1) *Achträd-Lokomotiven*, vier Achsen, von denen zwei gekuppelt ($\frac{2}{4}$), für Schnell- und Personenzugdienst, mit bis 55 t Dienstgewicht bei bis 20 t Treibachdruck. (Fig. 1.)

Diese Bauart finden wir bei den Ende der 50er Jahre erbauten Schnell- und Güterzuglokomotiven der NOB Serie A²T und C²T, und hat dieselbe in neuester Zeit bei der JS (Bauzeitung Band XX Nr. 22, 23) wieder Aufnahme gefunden. Als Tenderlokomotive ist dieser Typ von den schweizerischen Bahnen wiederholt nachgebildet worden.

2) *Mogul-Lokomotiven*, vier Achsen, von denen drei gekuppelt, für Güterzüge auf Strecken mit geringen Steigungen und für schwere Personenzüge, bis 60 t Dienstgewicht. (Fig. 2.)

Diese Gattung fand in der Schweiz Eingang in Form der Tenderlokomotiven für die ehemalige Nationalbahn. Seither ist dieselbe von allen Hauptbahnen mit Ausnahme



Stadttheater in Basel.

Architekt: J. J. Stehlin-Burckhardt.