

# **Das SBB-Stationsgebäude Bilten als Beispiel für das Aufnahmegebäude einer Kleinstation : 1951, Max Fehr, dipl. Architekt SIA, Sektionschef für Hochbau, SBB Kreis 11**

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **39 (1952)**

Heft 7: **Verkehrsbauten**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30249>

## **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.



*Das Stationsbüro als Zentrum der Kleinstation. Im Vordergrund das Pultstellwerk | Le centre de la petite gare en est le bureau; au premier plan, le tableau d'aiguillage | The station office as centre of the small station. Foreground, the signal-box controls*

## **Das SBB-Stationsgebäude Bilten als Beispiel für das Aufnahmegebäude einer Kleinstation**

*1951, Max Fehr, dipl. Architekt SLA, Sektionschef für Hochbau, SBB Kreis III*

Der Bau mittlerer und kleiner Stationsgebäude hat in den letzten Jahren beachtenswerte Fortschritte erzielt. Ermöglicht wurde dies durch die Gelegenheit und Notwendigkeit, im Zusammenhang mit den letzten Etappen der Elektrifikation des Eisenbahnnetzes und dem Ausbau von Einspurstrecken auf Doppelspur eine große Zahl von Aufnahmegebäuden zu erneuern. Die dabei verfolgten Tendenzen bei der Gestaltung seien nachfolgend am Beispiel von Bilten dargestellt.

Das Aufnahmegebäude ist ein Teil der Bahnanlage. Aus dem Gesamten erwachsen seine Teil- und Eigenfunktionen, ergeben sich die Bedingungen, die für die Gestaltung die Grundlage bilden. Diese Tatsache gilt für die Kleinstation wie für den großen Bahnhof. Sie ist oft noch ausgeprägter im Kleinen; hier sind auf engstem Platz, mit wenigen Räumen die Bedürfnisse zu erfüllen, die Publikum und Bahn-

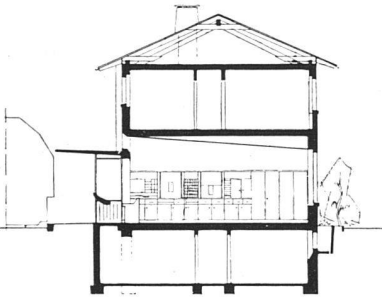
betrieb an ihr Gebäude stellen und die die Technik mit allen ihren Zweiggebieten von ihrem Gehäuse fordert.

Für die *Aufnahme der Reisenden* wurde in Bilten eine gedeckte Vorhalle gewählt, in welche sowohl der Zugang von der Straße wie auch die Unterführungstreppe zum Zwischenperron mündet. Von hier aus ist auch die Schalterhalle, die gleichzeitig als Wartsaal dient, zugänglich sowie die im Nebengebäude angeordneten öffentlichen Abortanlagen. Damit konnte die Forderung nach übersichtlicher, eindeutiger Führung des Passagiers, nach kurzen Gehwegen und sauberer Trennung zwischen Publikums- und Bahnbetriebsanlagen erzielt werden.

Das Herz des ganzen Baues aber ist das *Stationsbüro*. Hier ist das Zentrum aller dienstlichen Verrichtungen, der Kommandoposten für den Zugverkehr. Eine Glaskanzel,



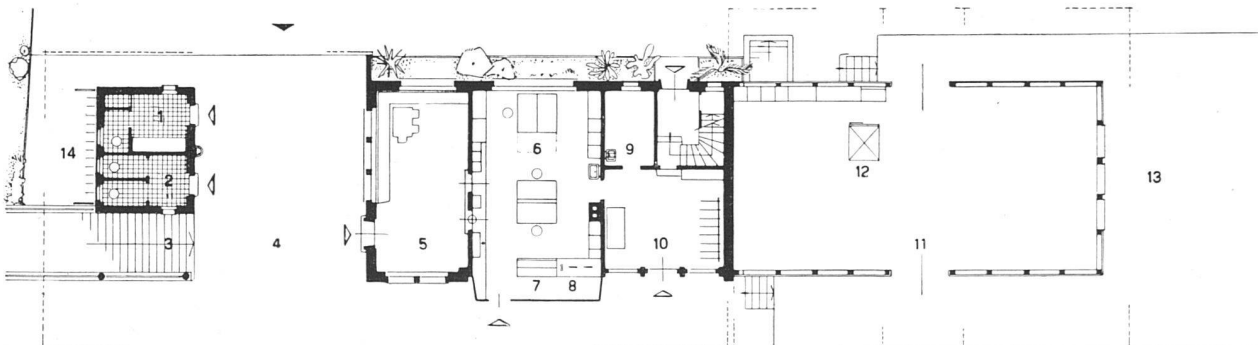
*Ansicht von Osten mit Aufgang von der Straßenunterführung | Vue prise de l'est et escalier conduisant au passage souterrain | View from East with steps from street subway*



*Querschnitt 1:300. Die schräge Decke mildert die Raumhöhe, reflektiert das Licht und verstärkt die Öffnung des Raumes gegen die Geleise | Coupe | Cross-section*

*Erdgeschoß 1:300 | Rez-de-chaussée | Ground floor*

- |                                   |                           |                                  |                  |          |
|-----------------------------------|---------------------------|----------------------------------|------------------|----------|
| 1, 2 WC und Putzraum              | 4 Gedeckte Vorhalle       | 7 Elektrisches Stellwerk         | 9 Materialraum   | 12 Waage |
| 3 Unterführung zum Zwischenperron | 5 Schalter- und Warteraum | 8 Telephon- und Telegraphentisch | 10 Gepäckraum    | 13 Rampe |
|                                   | 6 Stationsbüro            |                                  | 11 Güterschuppen | 14 Velos |



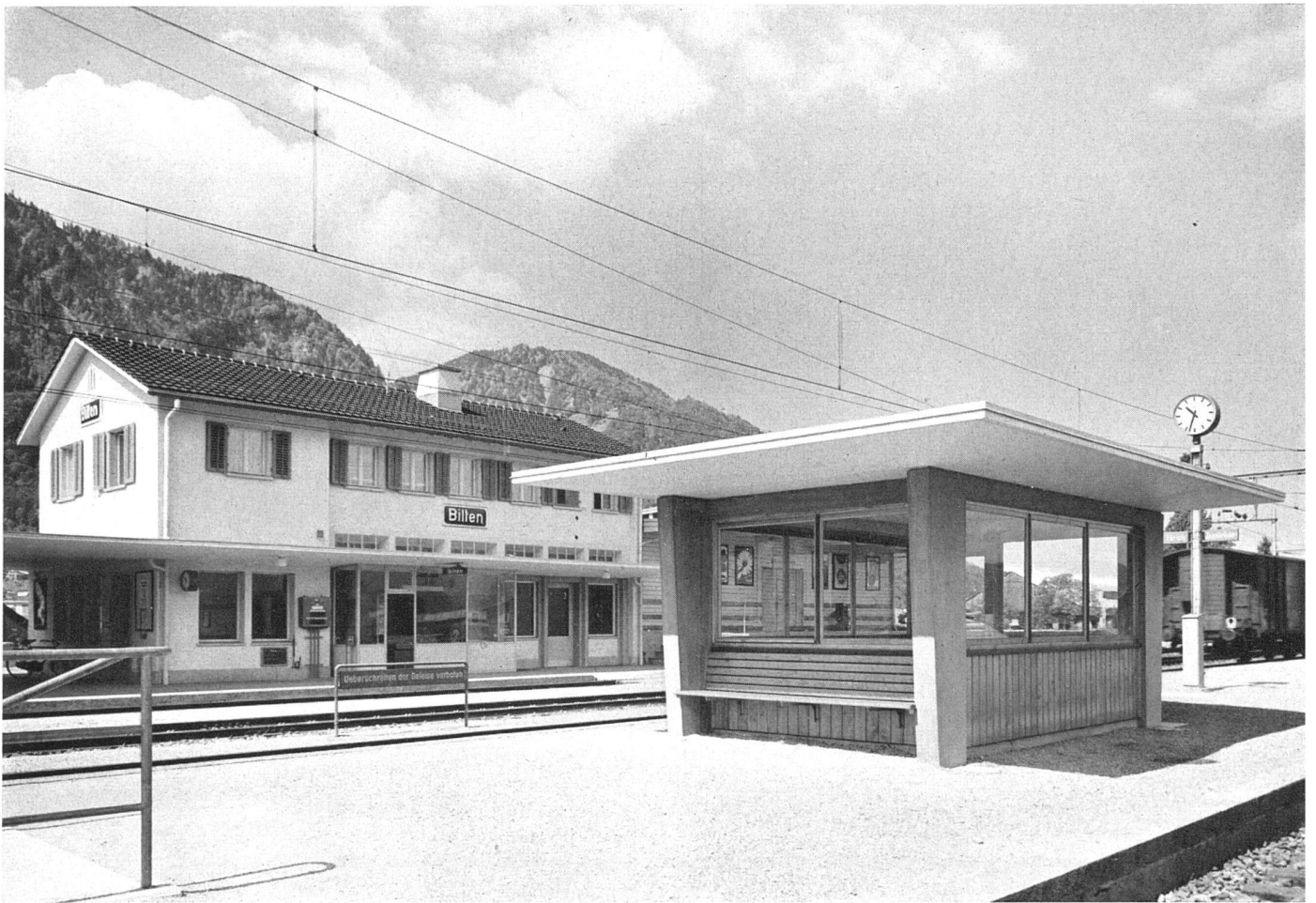
die den Blick auf die Geleisanlage freigibt, umfaßt den Stellwerkapparat, die fernmeldetechnischen und übrigen Behelfe für den Fahrdienst. Wenige Schritte weiter, und man ist mitten in der Einnehmerei und der Güter- und Gepäckabfertigung. In Griffnähe befinden sich Billette, Formulare, Tabellen und Kassen. Die Zusammenfassung dieser Funktionen in einem einzigen Raum hat sich als notwendig erwiesen, da während vieler Stunden des Tages ein einziger Beamter den Dienst versieht. Angeschlossen an das Büro liegt ein kleines Gepäcklokal mit einem internen Zugang zum Treppenhaus, das zur Wohnung des Vorstandes führt.

Die Übersichtlichkeit in allen Räumen und die Konzentration auf den kleinen Grundriß konnten dadurch erreicht werden, daß für die vielen *technischen Installationen* und als Sammelpunkt aller Kabel der Keller gewählt wurde. Hier sind die elektrischen und sicherungstechnischen Anlagen, durch eine einfache, von den Bahnorganen selbst entwickelte Luftkonditionierungs- und -reinigungsanlage geschützt, in eigenen Räumen untergebracht. Damit sind gleichzeitig noch zwei weitere, außerordentlich wichtige Vorteile erreicht. Das Erdgeschoß kann bauliche Änderungen erfahren, die sich aus irgendwelchen betrieblichen oder technischen Gründen ergeben mögen, ohne daß die hochwertigen Installationsräume tangiert werden. Im Keller ist es ohne Vergrößerung des Gesamtgrundrisses möglich, die Installationsräume so zu dimensionieren, daß auch technische Erweiterungen, die erst die Zukunft bringen mag, ohne weiteres durchgeführt werden können.

An das Stationsgebäude direkt angegliedert wurde der *Güterschuppen*. Die Zusammenfassung der beiden Bauten ist wiederum die Folge der Kleinheit des Betriebes, die die Bedienung durch das gleiche Personal erfordert.

Die bauliche Gestaltung ergab sich aus den technischen Bedingungen. Reichliches Licht soll die Arbeit erleichtern, wobei die großen Fensterflächen den Blick nach außen, aber auch nach innen freigeben.

Die Forderung nach Repräsentation ist auch für die kleine Aufnahmegebäude nicht aufgehoben, nur hat sie gegenüber früheren Zeiten einen anderen Ausdruck gefunden. Technisch sauber konstruiert, soll der Bau würdig sein, oft als einziger den Namen seiner Gemeinde zu tragen. Er hat aber auch Zeugnis abzulegen für den Glauben an die Zukunft der modernen Bahn.



*Blick vom Zwischenperron zum Aufnahmegebäude. Im Vordergrund die Perronwartehalle | La gare vue du quai du milieu | View from intermediate platform to station building. Foreground, the platform waiting-room*

*Sämtliche Photos: Max Buchmann, Zürich*

*Blick vom Stationsbüro auf die Geleise. Das Oberlicht erhellt den Raum, auch wenn Wagen direkt vor dem Büro stehen | Le bureau de la gare avec vue sur les voies | View from station office to railway lines*

