Zwei neue Bahnhöfe in Amsterdam-Ost : erbaut 1939 durch Architekt BNA H.G.J. Schelling, Utrecht

Autor(en): **Roth, Alfred**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **33 (1946)**

Heft 8

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-26346

Nutzungsbedingungen

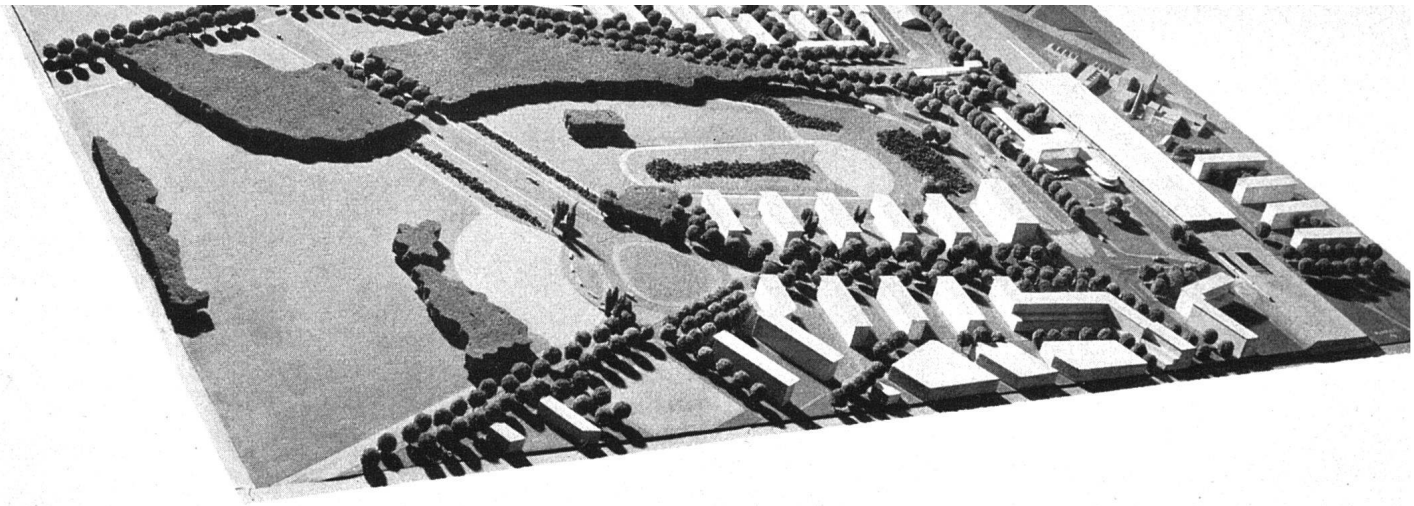
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Modellanschnitt des projektierten Quartiers «Waatergrafsmeer» mit dem Amstel-Bahnhof *Amt für öffentliche Arbeiten, An*

Zwei neue Bahnhöfe in Amsterdam-Ost

Erbaut 1939 durch Architekt BNA Ir. H. G. J. Schelling, Utrecht

Bemerkungen der Redaktion

Die im vorliegenden Hefte veröffentlichten beiden Vorortsbahnhöfe gehören zu den letzten unmittelbar vor Kriegsausbruch fertig gewordenen und für den damaligen Stand der modernen holländischen Architektur bezeichnenden Bauten. Sie sind es durch die klare und differenzierte Funktionalität und die konsequente architektonische Lösung. Was uns an diesen Bauten als typisch holländisch berührt, das ist, abgesehen von der Bevorzugung des unverputzten Backsteines, die entschiedene direkte Übertragung der organisatorischen räumlichen Gliederung auf den architektonischen baukörperlichen Gesamtaufbau. Diese Auffassung trat schon in den Arbeiten der sogenannten «Amsterdamer Schule» der Zwanzigerjahre stark hervor und fand besonders in den Bauten Dudoks einen geradezu extremsten Formausdruck, welcher dort, wo er spielerischer Selbstzweck ist, höchst problematisch wird. Jedenfalls können wir behaupten, daß die typisch lateinische Architekturidee des geschlossenen Bauprismas, in dem die Funktionen und Räume zu einer ästhetischen Einheit zusammengeschlossen werden, lebendiger holländischer Wesens- und Gestaltungsart nicht entspricht. Deswegen glauben wir auch, daß die moderne holländische Architekturentwicklung, die durch den Krieg unterbrochen wurde, heute wieder dort einsetzen muß, wo die typisch holländische Gestaltungsart – Verständnis und Gefühl für funktionelle und architektonische Differenzierung – bereits ausgezeichnete und überzeugende Leistungen, wie es in den vorliegenden beiden Bauten zutrifft, hervorgebracht hat.

Von diesem Standpunkt aus müssen wir den «Muidenpoort»-Bahnhof als die reinere und reifere Lösung der beiden Beispiele bezeichnen. Obwohl in der «Amstelstation» die äußeren Umstände eine ungehinderte Entfaltung begünstigten, mutet diese Lösung hinsichtlich der dominierenden Stellung und besonderen architektonischen Akzentuierung der Schalterhalle weniger einheitlich an als die andere. Dieser Halle ist eine gewisse monumentalisierende Vorrangstellung gegenüber den übrigen Baukörpern eingeräumt worden, für die eine Berechtigung in der Aufgabe selbst nicht besteht. Dieser Eindruck wird noch verstärkt durch die besondere Behandlung der der Stadt zugekehrten Stirnseite, die zum Reisenden, der an den Längsseiten ein- und austritt, in keiner unmittelbaren Beziehung steht. Dieser Einwand fällt beim «Muidenpoort»-Bahnhof völlig weg. Hier hat der Architekt die dem Bahnhofplatz zugekehrte Stirnseite, welche im Gegensatz zum anderen Beispiel Ein- und Ausgang enthält, ganz in Glas aufgelöst und dadurch die Bewegungsrichtung in Bau und Architektur aufgefangen. Außerdem wirkt diese Halle mit ihrer sehr schönen Gliederung der Glas- und Mauerflächen und abstehenden Pfeiler viel offener und steht in engerer Beziehung zu den umgebenden übrigen Bauteilen, als dies in der Amstelhalle mit ihren bedeutend größeren Glasflächen der Fall ist. Dort tritt das bewußt klar herausgearbeitete Bauprisma aus dem Rahmen der Gesamtanlage heraus. Offenbar ging es dem Architekten darum, mit der Amstelhalle einen städtebaulichen Akzent zu schaffen, der unserer Meinung nach die Idee eines Vorortsbahnhofes bis zu einem gewissen Grade verfälscht. Darum empfinden wir die Lösung des «Muidenpoort»-Bahnhofes als reiner und trotz der verschiedenartigen Elemente, unter denen der meisterlich durchgebildete Stellwerkturm besondere Beachtung verdient, gleichzeitig auch als einheitlicher.

Bezüglich der inneren Gestaltung hat der Architekt von verschiedenartigen Materialien sinnvollen Gebrauch gemacht. Die Tatsache, daß die einzelnen Teile und Wandflächen eines Bahnhofes einer starken Beanspruchung und Abnützung durch den Strom der Reisenden ausgesetzt sind, führte zur Verwendung von Baustoffen, darunter vor allem Naturstein und glasierte Ziegel, die genügend widerstandskräftig sind. Dies brachte eine Bereicherung des architektonischen Bildes, und das für Bahnhöfe sonst so typische triste und nach kurzer Zeit mitgenommen anmutende Aussehen fehlt völlig. Überdies wurden beide Anlagen mit Werken der Malerei und Plastik geschmückt, von denen man zwar nicht behaupten könnte, sie stünden alle auf dem Niveau der Architektur. Dennoch zollen wir der Absicht, die bildenden Künste in Verkehrsbauten einzubeziehen, unumwundene Anerkennung.

Diese beiden Anlagen sind nicht nur Zeugen vorzüglicher moderner holländischer Architektur, sondern gleichzeitig wegweisende Leistungen für das Bahnhofproblem im allgemeinen. Sie sind daher auch für unsere schweizerischen Fachkreise von großem Interesse, wobei wir vor allem an Bern und seine seit Jahren in Fluß geratenen Bahnhofdiskussionen denken. Wir veröffentlichen daher in der «Werk»-Chronik einen Vorschlag für den neuen Berner Zentralbahnhof.

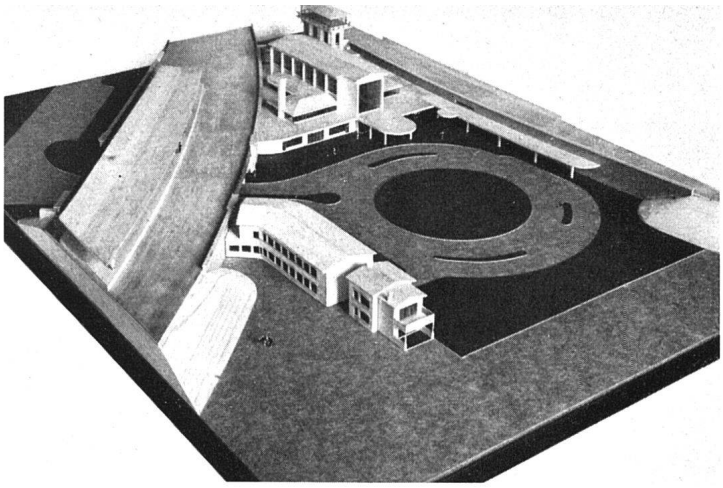
Alfred Roth

Erläuterungsbericht nach Angaben des Projektverfassers

Die beiden neuen Bahnhöfe «Amstelstation» und «Muidenpoort» mußten infolge der in den Jahren 1934–1939 durchgeführten Hebung der Bahnlinien und als Ersatz für die aufgehobene Station «Weesperpoort» erstellt werden. Der Bahn- und Autoverkehr verlaufen dadurch heute auf zwei getrennten Ebenen und sind vollkommen kreuzungsfrei. Diese großzügigen Verkehrsverbesserungen sind ein wichtiges Element des neuen, vom Amsterdamer «Amt für öffentliche Arbeiten», das an den vorliegenden Bahnhofstudien entsprechend teilgenommen hat, bereitgestellten Planes «Amsterdam-Ost».

Generelle Richtlinien

Bahnperrons, Aufnahmegebäude und Bahnhofplatz bilden eine Einheit; ihre Lösung wird dadurch in funktioneller und formaler Beziehung bestimmt. Erforderlich sind: einerseits eine flüssige Abwicklung des Bahnverkehrs und andererseits kurze und übersichtliche Wege für die verschiedenen Kategorien von Reisenden. Es sind zu unterscheiden: Reisende, die zu Fuß,
per Fahrrad (Einstellen der Fahrräder),
mit der Straßenbahn,
mit dem Autobus
zum Bahnhof gelangen und umgekehrt von der Stadt aufgenommen werden müssen. In der räumlichen Gliederung des Gebäudes, in der Anordnung der Ein- und Ausgänge



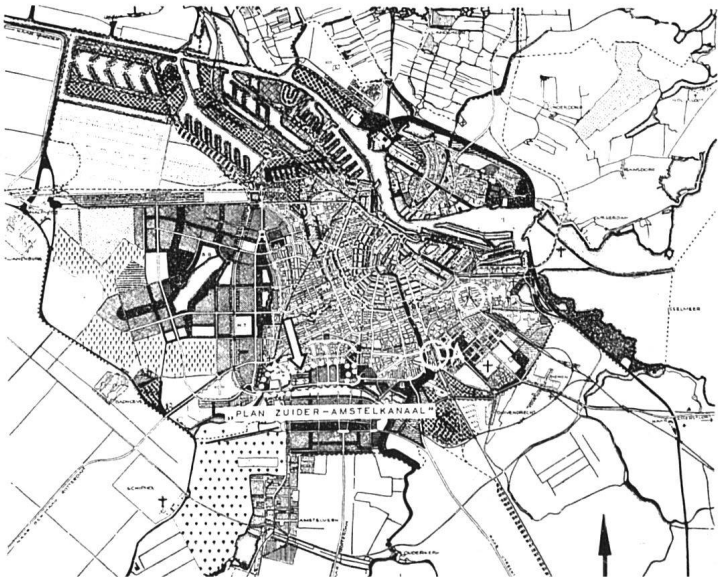
Modellansicht des Bahnhofs «Muidenpoort»

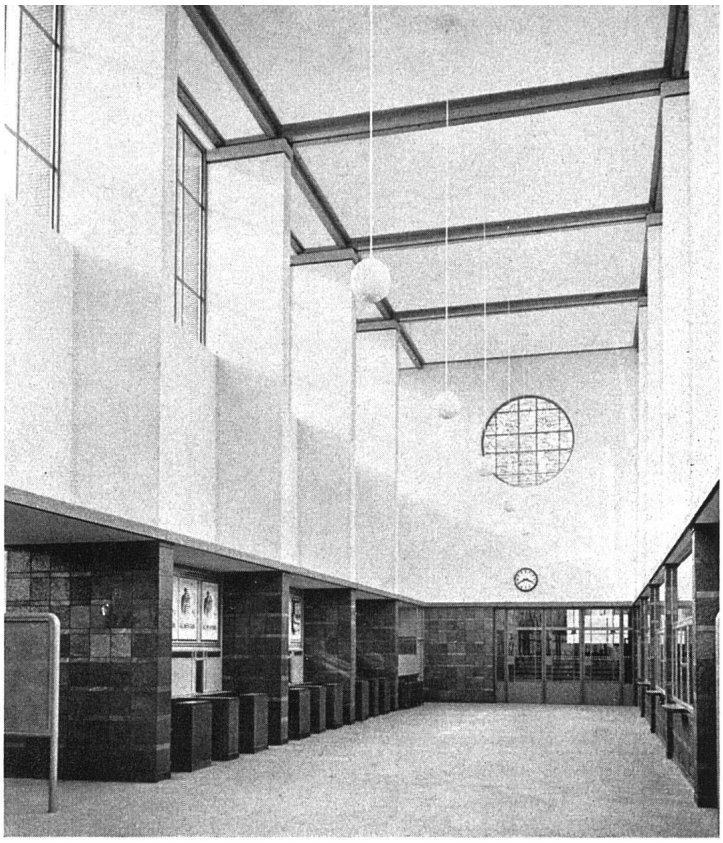
und in der Durchbildung des Bahnhofplatzes mit den Haltestellen von Autobus und Straßenbahn, den Parkierungsplätzen für Privatautos und Taxis, den Fahrradstandplätzen ist auf möglichst kurze, klare, störungsfreie Wege der Reisenden zu achten. Die Fußgänger sollen unabhängig vom anfahrenden Verkehr den Eingang erreichen können, wobei auf Stoßbetrieb besonders Rücksicht zu nehmen ist.

Sorgfältige analytische Untersuchungen haben ergeben, daß diese Forderungen in einem senkrecht zum Bahntracé gestellten Aufnahmegebäude am besten erfüllt werden können. Besonders eindeutig konnten die Fragen im «Amstel-Bahnhof» gelöst werden, dessen Vorgelände bedeutend größer als dasjenige des zwischen zwei zusammenfließenden Bahnlinien gelegenen Bahnhofes «Muidenpoort» ist.

Für das Aufnahmegebäude galten folgende Bedingungen: Die Wege der ankommenden und wegfahrenden Reisenden sollen klar (übersichtlich und selbstverständlich), sicher (ohne Kreuzungen) und unbeschwerlich (ohne unnötige Steigungen, Kreuzungen) sein. Auf keinen Fall dürfen sich die Wege der Reisenden und des Gepäckes kreuzen. Die Anordnung der Räume und Wege sollen so sein, daß zur Bedienung und Kontrolle eine möglichst geringe Zahl von Angestellten nötig ist. Alle Wege, Abzweigungen etc. sollen eindeutig klar sein, damit dem Reisenden jeder Zweifel genommen wird und Erkundigungen beim Aufsichtspersonal unnötig sind.

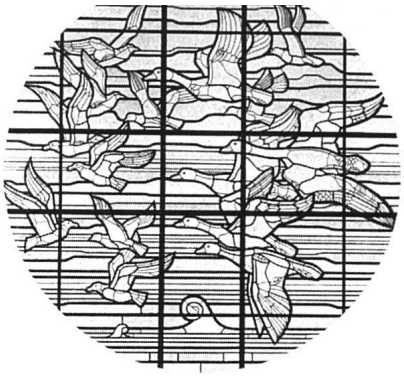
Gesamtplan von Amsterdam. Weiße Kreise: die beiden neuen Bahnhöfe





Schalterhalle *Photo: Spieß, Amsterdam*

Bahnperron, Aufnahmegebäude mit Stellwerkturm

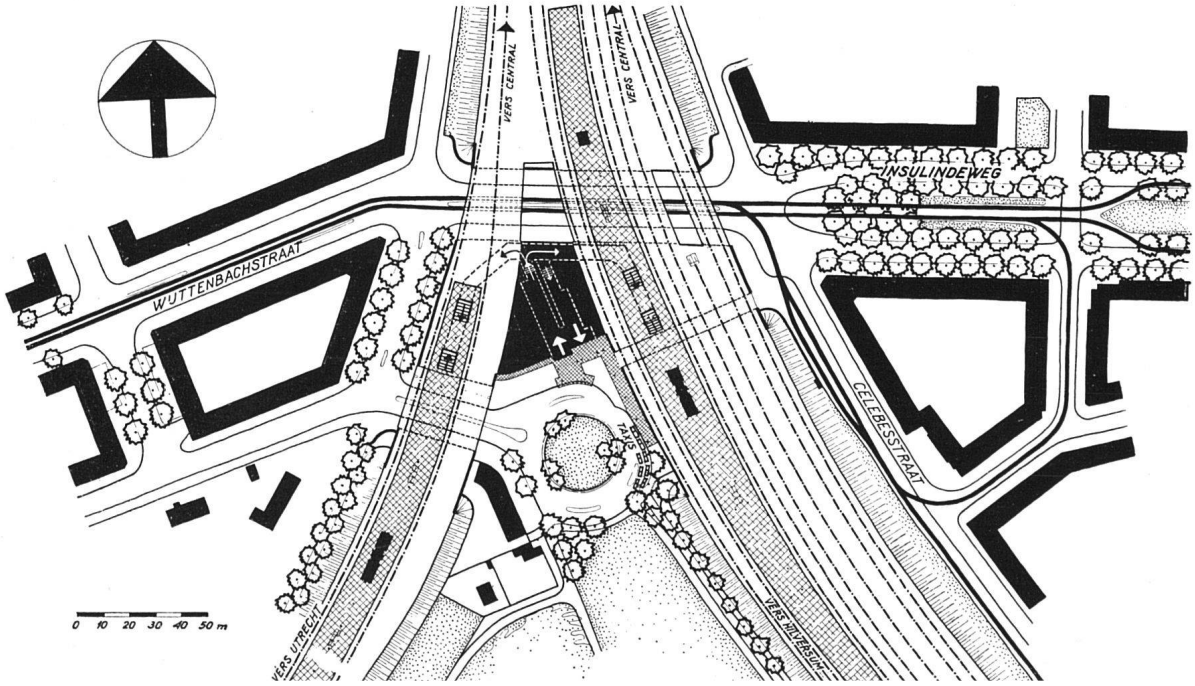


Glasgemälde von M. E. Campendonk

Der Bahnhof «Muidenpoort»

Der Bahnhof liegt in der Gabelung zweier Linien und verbindet zwei Haltestellen, die er gleichzeitig bedient. Auch Umsteigen ist durch eine spezielle Unterführung möglich.

Vor dem Gebäude befindet sich ein kreisrunder Platz, der durch je eine Unterführung der Bahnlinien an den Fahrverkehr (westlich) und an den Fußgängerverkehr (östlich) angeschlossen ist. Im Zeitpunkt der Projektierung gab es für die holländischen Staatsbahnen noch eine Ein- und Ausgangskontrolle. Man suchte die Lösung darin, die abfahrenden und ankommenden Reisenden getrennt nur an einer Kontrollstelle vorbeizuführen, was die Anordnung zweier übereinander liegender Unterführungen zur Folge hatte. Mit der Aufhebung der Aus- und Eingangskontrolle im Jahre 1939 mußte die endgültige Lösung verändert werden. Auf die dazu gewählte Anordnung der Türen, die sich nur in einer Richtung (Gehrichtung) öffnen, wird auch im Amstel-Bahnhof hingewiesen. Die beiden übereinander liegenden Tunnels ermöglichten nun unter Wegfall der Kontrolle eine freiere Anlage der Fahrkartenschalter und eine bessere Lösung der Ein- und Ausgänge. Die unregelmäßige Form des Grundstückes konnte auf diese Weise voll ausgenützt werden. Dabei wird der Eingangs- und der Ausgangsverkehr durch einen schmalen, durchsichtigen Ladentrakt klar getrennt (siehe Grundriß). Der «Muidenpoort» – Bahnhof ist im Gegensatz zum Amstelbahnhof noch mit einem hochliegenden Stellwerk ausgestattet.



Situationsplan 1:3000

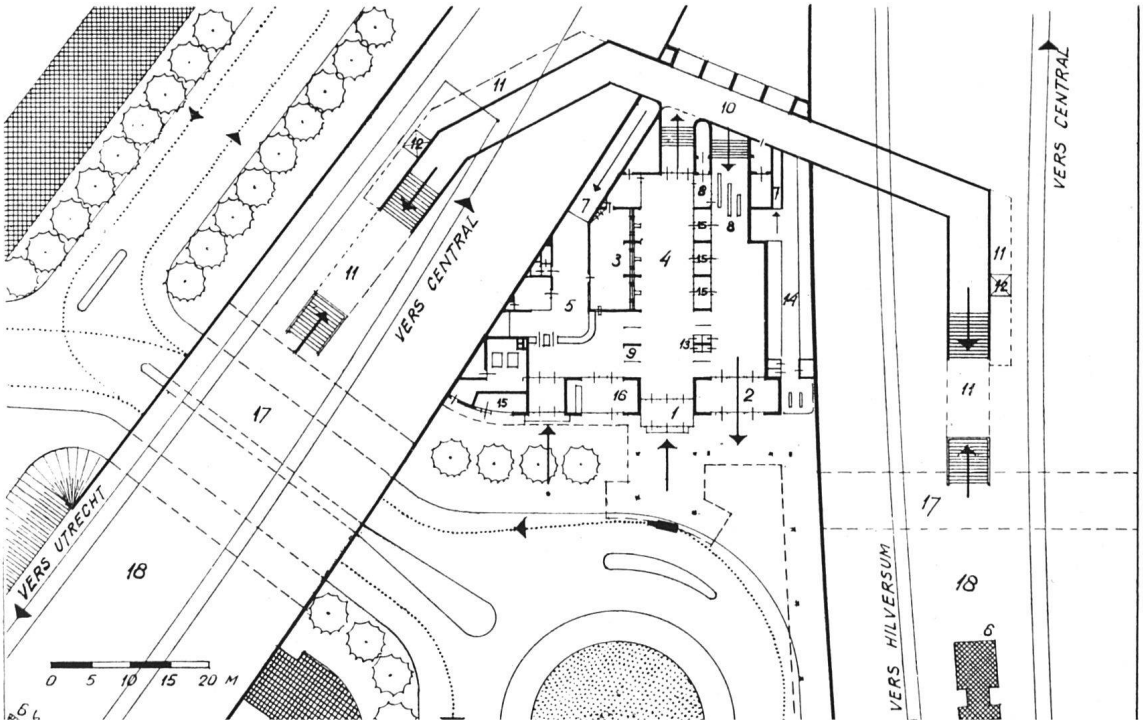
o: *Nederl. Spoorwegen, Utrecht*

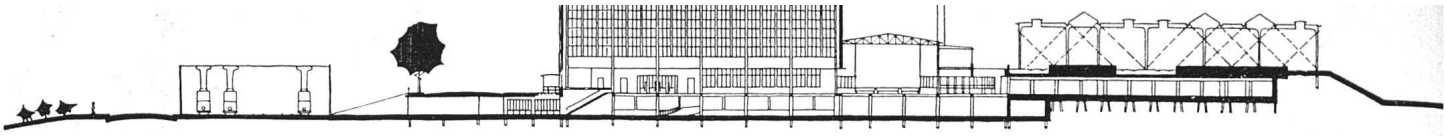
Gesamtansicht vom Bahnhofplatz aus gesehen

Bautechnische Angaben: Der Bau ist in graubraunem Backstein ausgeführt. Die Gebäudeteile des Stellwerkes bestehen demgegenüber aus unbearbeitetem Sichtbeton. Im Innern sind die Wände bis auf Türhöhe mit dunkelgrauem norwegischem Kalkstein verkleidet. Der Bodenbelag besteht aus norwegischen Quarzitplatten mit roher Oberfläche (0.60 × 0.60 m). Den künstlerischen Schmuck dieses Bahnhofes bildet ein Glasfenster, fliegende Möwen darstellend, von Prof. *H. M. E. Campendonk.*

Erdgeschoß 1:1000

1 Eingang
2 Ausgang
3 Billettschalter
4 Schalterhalle
5 Gepäck
6 Wartsaal
7 Rampe
8 Billettkontrolle
9 Fahrpläne
10 Oberer Personengang (zu den Perrons)
11 Unterer Gang (Ausgang und Gepäck)
12 Gepäcklift
13 Telephonkabinen
14 Fahrräder
15 Läden
16 Restaurant
17 Unterführung
18 Perrons





Schnitt durch Tramhaltestelle, Aufgang, Halle, Bahnhofperrons

Der Bahnhof «Amstelstation»

Dieser Bahnhof bedient das in Entstehung begriffene neue Quartier «Watergraafsmeer», dessen Bebauungsplan heute fertig vorliegt.

Interessant ist die Lösung der verschiedenen zum und vom Bahnhof führenden städtischen Transportwege. Der nördlich gelegene Kreuzungspunkt der Wege liegt 2.20 m tiefer als die Bahnhofhalle, so daß der Höhenunterschied zwischen Bahntracé und Halle nur noch 4.40 m (Total 6.60 m) beträgt. Man erreicht also den Bahnhofvorplatz über eine schwach ansteigende Rampe. Die Zufahrten der Autos und Fahrräder münden auf der Nordseite des Bahnhofes ein. Hier liegt auch der Eingang für die Gepäckanlieferung. Demgegenüber fahren sämtliche Fahrzeuge (Taxis, Autobusse, Privat- und Hotelautos, Fahrräder) an der Südseite weg. Für das An- und Abfahren von Autos steht auf beiden Seiten ein überdeckter Perron zur Verfügung. Das Niveau der Straßenbahn, die den Bahnhof auf der Ostseite tangiert, liegt tiefer, so daß der entsprechende Ausgang, zu welchem eine breite Treppe von der Bahnhofhalle führt, ohne Kreuzung der Vorfahrtsstraße erreicht werden kann (siehe Schnitt). Das Aufnahmegebäude umfaßt folgende Räume und Dienstzweige:

Keller: Er enthält einen Fahrradraum für 2500 Räder, die Heizanlage, einen Tresorraum, Toiletten für die Angestellten und den Zugang zum Gepäckstunnel.

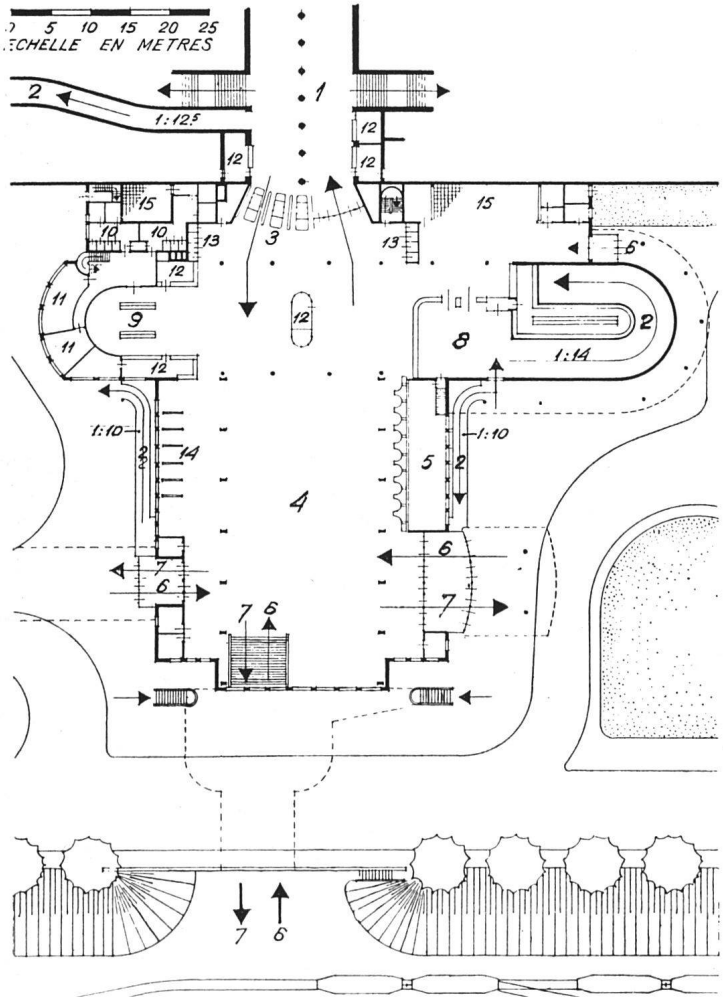
Erdgeschoß: Es enthält die große Bahnhofhalle mit neun Fahrkartenschaltern (in 2.20 m Abstand), sowie die verschiedenen Nebenräume (siehe Grundriß). Die Türen der Ein- und Ausgänge öffnen sich nur in der betreffenden Gehrichtung.

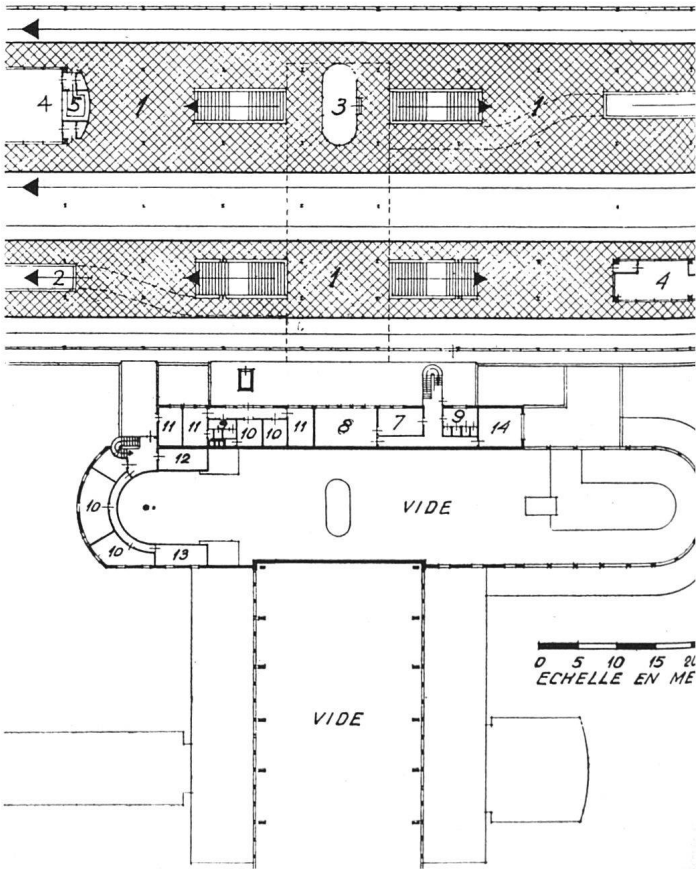
Obergeschoß: Hier befinden sich die Räume der Bahnhofdirektion und des übrigen Personals. Außer den Perrontreppen (16 × 32 cm) sind Rampen (1 : 12,5) für alte Leute vorhanden.

Bautechnische Angaben: Der Bahnhof ruht auf Eisenbetonpfählen. Der Keller ist in Eisenbeton ausgeführt. Zur raschen Durchführung des Oberbaus wurde ein Stahlskelett gewählt. Nur in der großen Halle blieb die Eisenkonstruktion innen sichtbar. Diese Konstruktionsweise gestattete ein sofortiges Eindecken des Baus mit Dachplatten aus Eisenbeton. Die Außenverkleidung der Umfassungswände besteht aus einem relativ dünnen Backsteinmauerwerk (4 × 3.5 × 23,5 cm, 22 Schichten per Meter). Die innere Wandschicht besteht aus grau glasierten Backsteinen gleichen Formates. Der Gebäudesockel ist in rotem schwedischem Granit ausgeführt. Die Ostseite der Halle ist im Gegensatz zu den übrigen Fassaden mit französischem Kalkstein (Boisfleuri) verkleidet und weist eine gewisse ornamen-

Erdgeschoß 1:1000: 1 Unterführung zu den Perrons, 2 Rampe, 3 Kontrolle, 4 Schalterhalle, 5 Billets, 6 Eingang, 7 Ausgang, 8 Gepäck, 9 Wartehalle, 10 WC, 11 Coiffeur, 12 Läden, 13 Fahrpläne, 15 Hof

Obergeschoß: 1 Perrons, 3 Dienstkabine, 4 Wartsaal, 5 Zeitungen, Küche, 7 Stationschef, 8 Büro, 9 WC, 11 Personal, 12 und 13 14 Sitzungszimmer





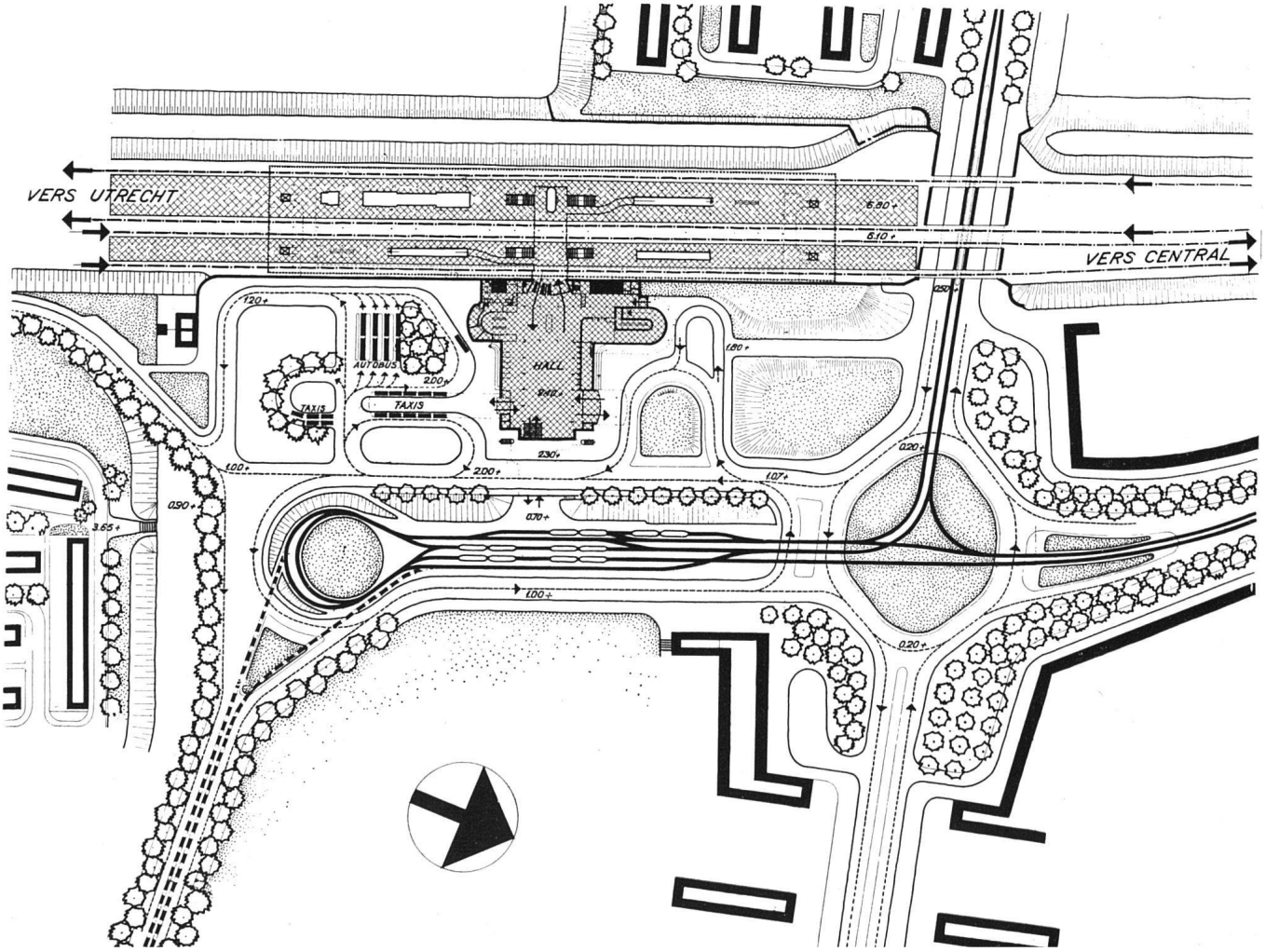
oto: *Spieß, Amsterdam*

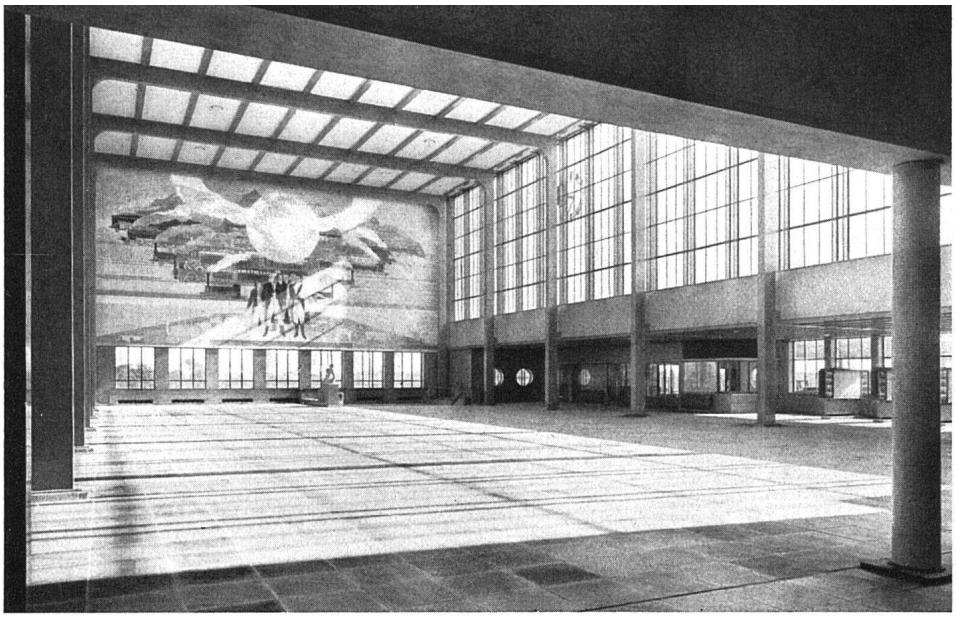
Südostansicht mit Taxiperron

tale Gliederung auf. Die Fenster und Türen sind in Stahl, die Schalterwand in Bronze ausgeführt. Die Uhren bestehen aus Rotmessing; Stundenzeichen und Zeiger leuchten nachts in gelbem Neonlicht auf. Die Brüstungen der Bahnsteigglaswände sind mit italienischem Travertin verkleidet.

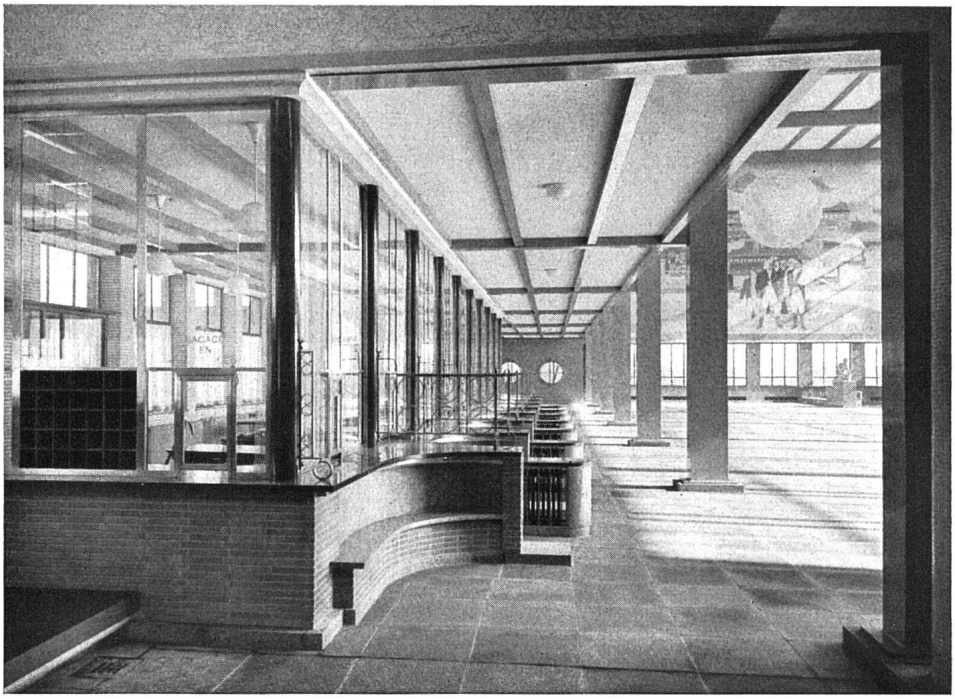
Der künstlerische Schmuck des Amstel-Bahnhofes umfaßt zwei figürliche Plastiken von Bildhauer *Theo van Reijn* (Bronzerelief an der Westfassade und in der Halle eine sitzende Frau aus schwedischem Kalkstein), sowie zwei große Wandbilder an den beiden Stirnseiten von *P. Alma*.

Situationsplan 1:3000

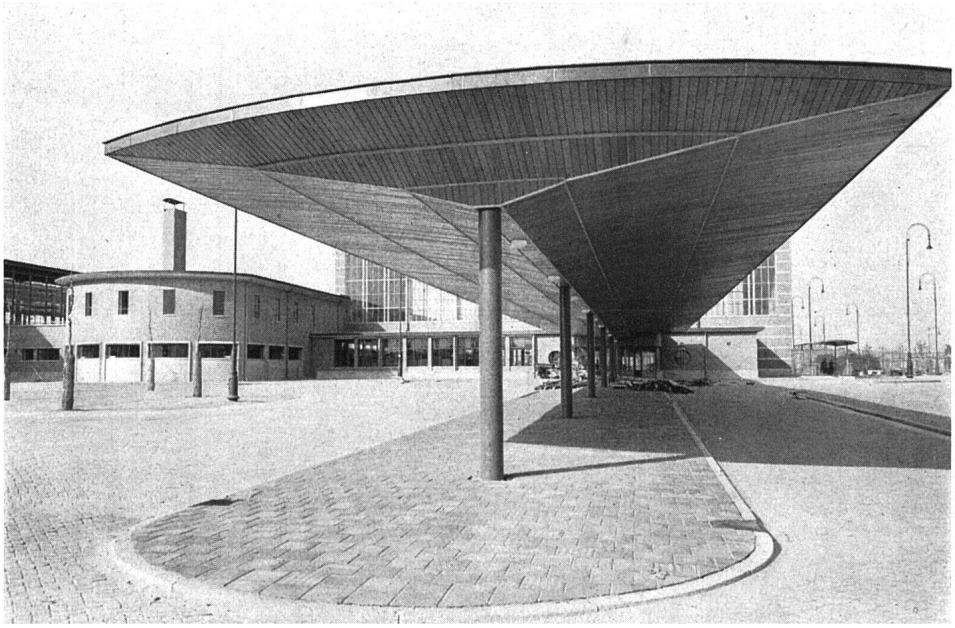




Schalterhalle mit Blick gegen Treppenabgang zur Tramstation
Wandbild von Peter Alma



Billettschalter



Überdeckter Taxameterperron

Photos: Spieß, Amsterdam