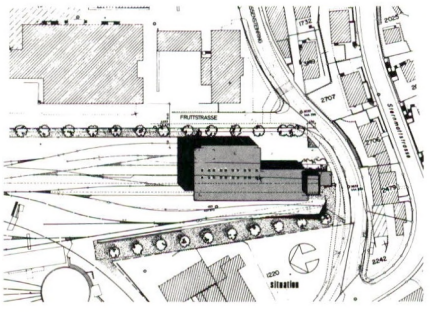
Brünig-Depot 6005 Luzern

Dépôt de la gare du Brunig 6005 Lucerne

Bauherrschaft *Maître de l'ouvrage*	Schweizerische Bundesbahnen Hochbau: A. Pfister Dipl. Arch. ETH/SIA/SWB H. Barth Dipl. Arch. ETH Chef der Sektion Hochbau Zugförderungsdienst: E. Hauser Dipl. Ing. HTL E. Gössi
Architekten *Architectes*	Hugo Flory SIA/SWB Mühlemattstrasse 16 6004 Luzern Tel. 041/22 44 18 Arthur Bollier Arbentalstr. 318 8045 Zürich Tel. 01/461 12 77
Mitarbeiter *Collaborateur*	Bauleitung: Markus Mächler HTL
Bauingenieur *Ingénieur civil*	A.F. + J. Steffen ETH/SIA
Fachingenieure *Ingénieurs*	Elektrisch, Heizung, Lüftung, Sanitär: Elektrowatt Ingenieurunternehmung Luzern Elektrisch (Projektierung): Sektion Niederspannungs- und Fernmeldewesen SBB Luzern Fassaden: J.F. Meyer Metallbau-Planung, Luzern Bauphysik: Dr. Amrein Martinelli + Menti Luzern
Vorprojekt *Avant-projet*	A. Pfister ETH/SIA/SWB 1980
Ausführungsprojekt *Projet définitif*	Hugo Flory SIA/SWEB 1981
Ausführung *Réalisation*	1980 – 1982
Adresse	Geissensteinring 3





Raumprogramm / Programme

Lokomotiv-Remise
Dépôt à locomotives

3. Untergeschoss
   - Tankraum für Altöl
   - Installationsräume
2. Untergeschoss/ Niveau Geleise
   - Lokomotiv-Remise mit 4 Gleisen mit Unterhaltsgruben
   - Werkstatt
   - techn. Räume
3. Untergeschoss
   - Gemeinsame Garderoben/WC- und Kurzaufenthaltsräume für Werkstätten- und Remisen-Personal
   - Installationszentrale

Auto-Werkstatt
Atelier de réparations pour automobiles

Erdgeschoss
- Garagen für PW, Kleintransporter und Lastwagen
- Werkstatt / Reparaturhalle, z.T. 2geschossig mit Lifter
- Waschraum mit Lifter
- Materialmagazin
- Nebenräume für Schweiss- und Sandstrahl-Arbeiten und Batterie-Unterhalt

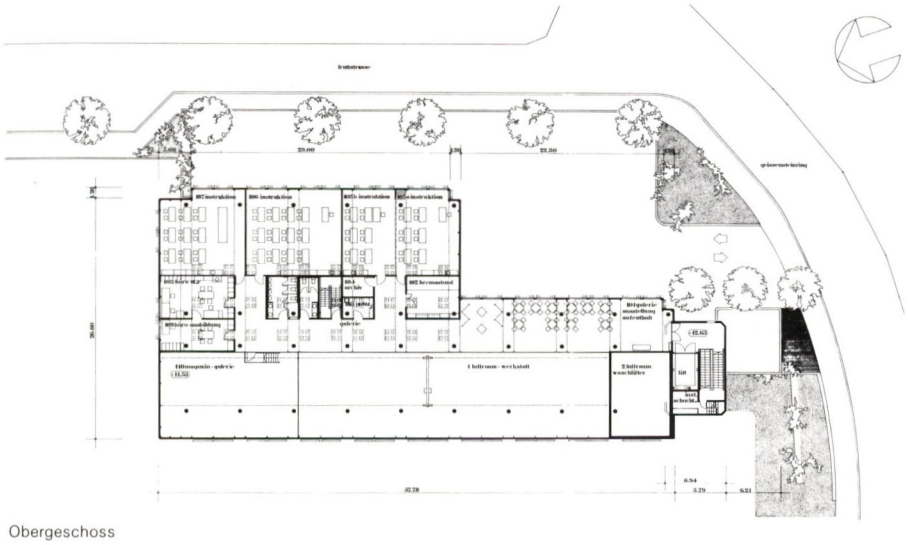
Instruktion/ Schulung
Instruction et formation

Obergeschoss
- 3 grosse, z.T. unterteilbare Instruktionsräume
- 1 kleiner Instruktionsraum
- Büro- und Archivräume, WC-Anlagen
- Aufenthalts- und Ausstellungsraum
- Lager auf Galerie (mit Kranbahn)

Situation und Konzept / Situation et conception

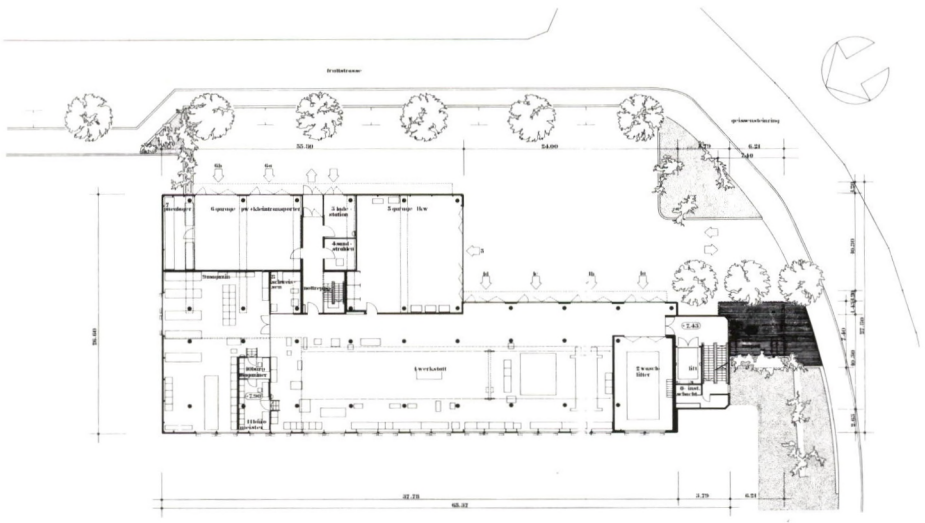
Die Lage und die grobe Form des Gebäudes ergaben sich aus folgenden Randbedingungen: im Osten waren neben der bestehenden Fruttstrasse die Forderung nach einem Ausziehgleis für den Rangierbahnhof und das Projekt «Südzubringer in Tieflage» zu berücksichtigen. Die westliche Begrenzung bildete die projektierte Brünigbahndoppelspur, ebenfalls in Tieflage. Im Norden, vor dem Baukörper, sollte eine möglichst lange, gut entflochtene Gleisanlage entstehen, während auf der Gegenseite der künftige Ausbau einer Quartierstrasse gewährleistet werden musste.

Innerhalb des nunmehr definierten, äusserst knapp bemessenen Planungsgebietes sollte eine Lokomotivremise mit vier Gleisen angeordnet werden. Aus der festgelegten Disposition ergab sich dann auch die einzig mögliche Lage für eine Hauptvertikale mit Warenlift und Treppenhaus. Die dritte Dimension des Gabäudes schliesslich wurde durch die zahlreichen Elemente im Schnitt bestimmt. (Gleis- und Strassenniveaus, Lichtraumprofile usw.)



Obergeschoss

Die Disposition der Grossgarage auf der Ebene der südlichen Quartierstrasse entstand aus dem rationellsten Erschliessungskonzept für Strassenfahrzeuge. Trotzdem musste die Nutzfläche mittels grosser Auskragungen erweitert werden. Aus statischen Gründen wurden die Kranbahnen auf den verschiedenen Stockwerken übereinander gelegt. Diese Zuordnung bestimmte auch die Lage der grossen Reparaturhalle für Strassenfahrzeuge. Über den niedrigeren Garagen und Abstellräumen im nordöstlichen Gebäudeteil wurden Schulungsräume vorgesehen. Diese Disposition ermöglichte die Ausbildung eines geschlossenen Baukörpers. Der Unterrichtsbereich konnte über einen grosszügigen Aufenthaltsraum mit dem Erschliessungsturm verbunden werden. Das kleine Galeriegeschoss zwischen Schiene und Strasse kam direkt an diese Hauptvertikale zu liegen.

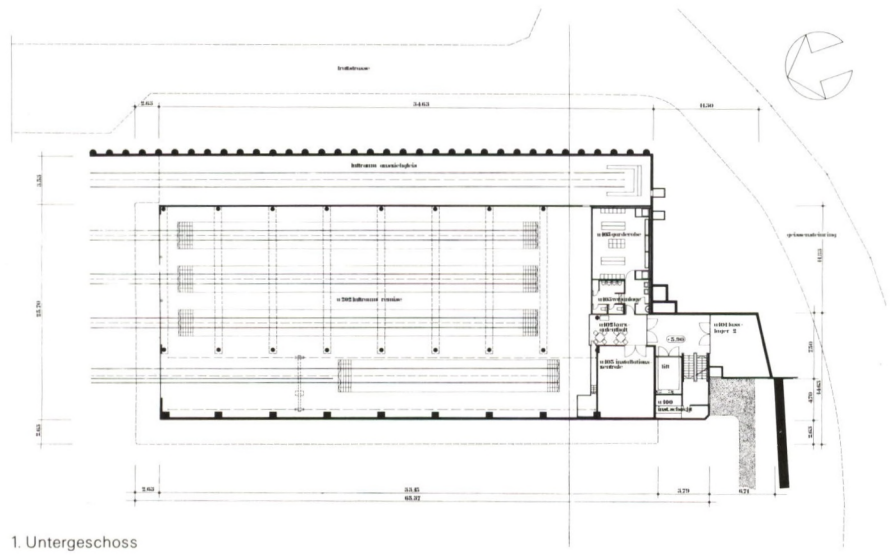


Erdgeschoss

L'ancien dépôt du chemin de fer du Brunig, à Lucerne, devait céder le terrain de ses voies ferrées au nouvel immeuble de la poste. Les modestes réserves de terrain des CFF et les nécessités fonctionnelles déterminèrent l'emplacement du bâtiment à construire.

La situation et les grandes lignes du bâtiment étaient imposées par les conditions cadres suivantes: à l'est, à côté de la Fruttstrasse, il fallait prévoir une voie de tiroir pour la gare de triage et tenir compte du projet «d'une voie d'accès sud en sous-sol». La limite ouest était dictée par le projet de double voie, également en sous-sol, pour le chemin de fer du Brunig. La largeur maximale du bâtiment était donnée au niveau des voies. Au nord, devant le corps de la construction, il fallait mettre en place une voie ferrée bien décentralisée et aussi longue que possible, alors que, de l'autre côté du bâtiment, il fallait réserver la possibilité de construire une rue de quartier. Ces exigences déterminaient donc également la deuxième dimension.

Dans cette zone bien limitée, dont les dimensions étaient calculées au plus juste, il fallait ériger un dépôt à locomotives, comprenant quatre voies pour la plupart électrifiées. La disposition imposée ne laissait plus qu'un seul emplacement vertical possible pour le monte-charge et l'escalier. Enfin, la troisième dimension du bâtiment était définie par les nombreux éléments en coupe. A partir du niveau des voies existantes, les profils d'espace libre du matériel roulant et des véhicules routiers, l'emplacement des lignes électriques, la disposition des appareils de levage, la hauteur de travail requise, les hauteurs de construction, la répartition des façades et, bien entendu, la possibilité d'accès à partir du niveau de la route, étaient absolument déterminants.

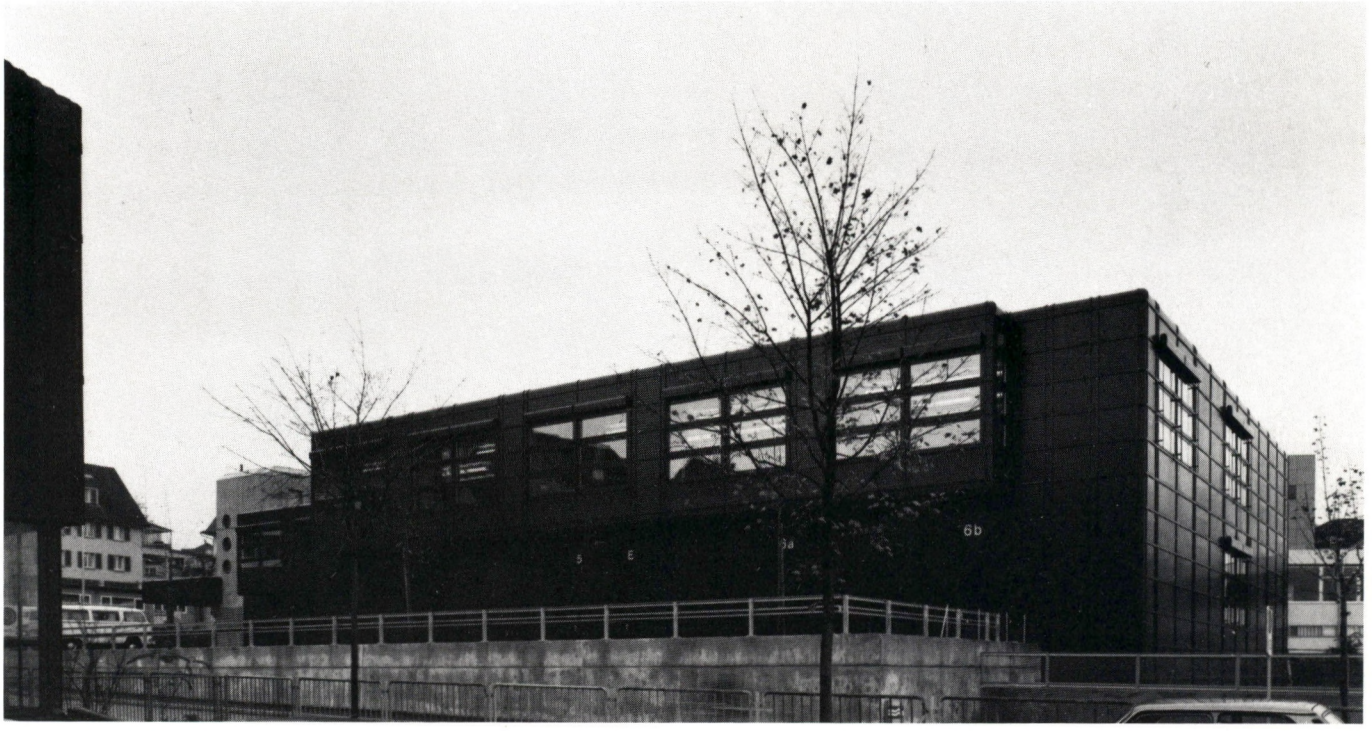


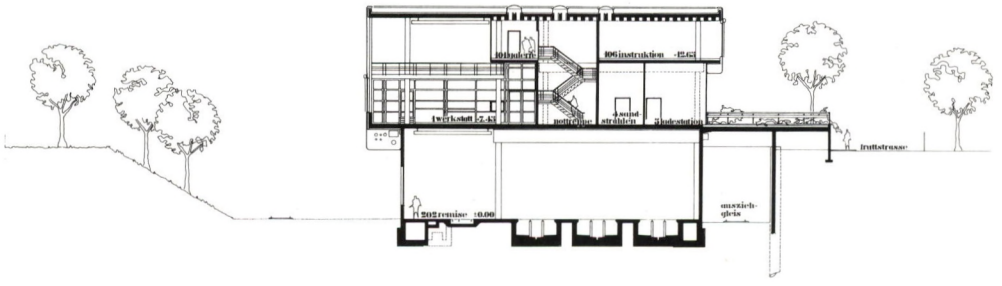
1. Untergeschoss

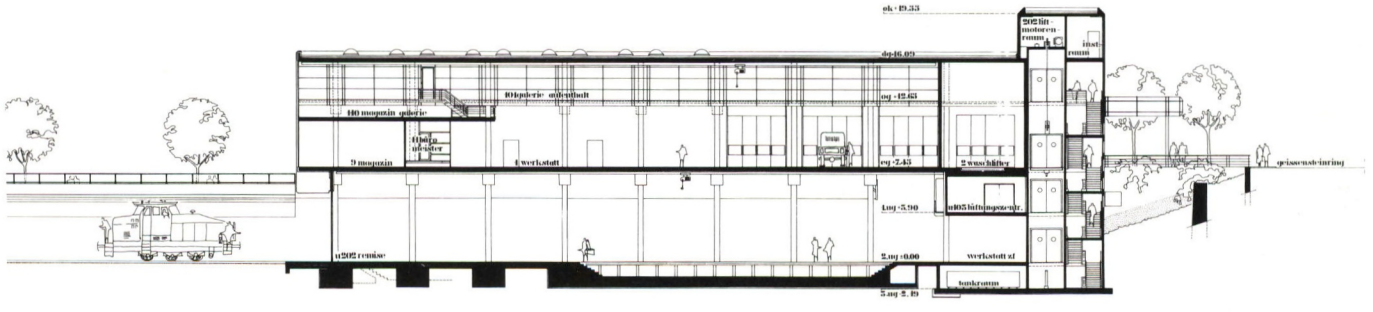
as SCHWEIZER ARCHITEKTUR
ARCHITECTURE SUISSE
ARCHITETTURA SVIZZERA

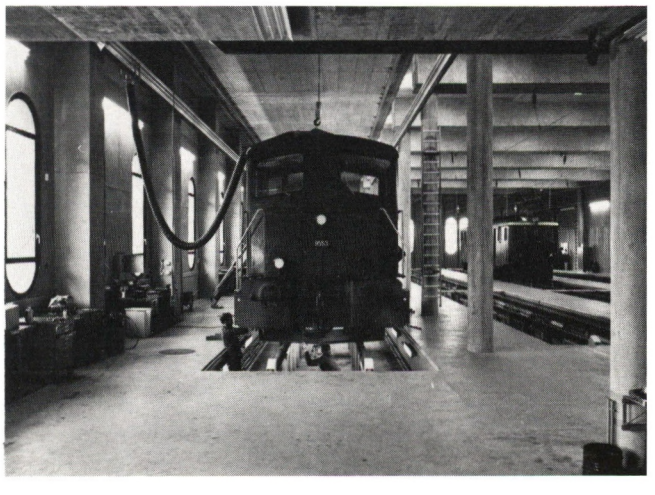
66 Februar Février 1985

AIII 6



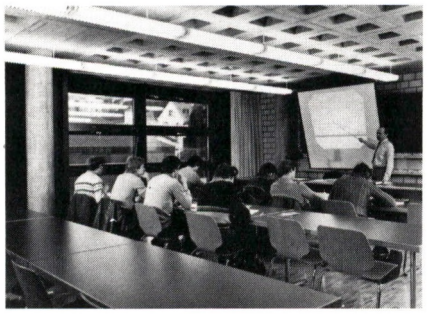














Gestaltung / Forme

Äusseres:

Die grosse, etwas unförmige Baumasse sollte möglichst gut gegliedert werden. Auf das zweiseitig freiliegende Sockelgeschoss (Remise) wurde ein 2geschossiger Metall-Kubus aufgesetzt. Die vorgehängte Fassade zeigt die innere konstruktive Gliederung (geschlossene Wandpartien — Fensterflächen). Die dunkelgrüne Metallfassade kontrastiert mit den Sichtbetonflächen der Haupt-Vertikalerschliessung und des Sockels.

Extérieur:

La grande masse quelque peu informe devait être subdivisée le mieux possible. Un cube métallique de deux étages surmonte le soubassement (dépôt), dégagé sur deux côtés. La façade laisse paraître la répartition interne. Derrière les parties de parois pleines, de 1,20 m de largeur, entre lesquelles sont placées les surfaces vitrées de 2 x 2,40 m de largeur, se trouvent les piliers et les poutres du plancher dont l'entre-axe est ainsi de 6,00 m. La trame verticale est de 87,5 cm. Elle est dictée par la hauteur des portes du garage, au rez-de-chaussée, et à l'étage, par celles des allèges, des fenêtres et des locaux. La façade métallique vert foncé (insensible à la rouille provoquée par la limaille de fer produite par les sabots de frein du chemin de fer) crée un contraste avec les surfaces en béton apparent de la principale paroi verticale et du soubassement.

Daten / Caractéristiques

Kubus SIA		27 000 m³
Grundstück (Teil des Bahnhofareals)		
Geschossflächen	Industrie	3 080 m²
	Ausbildung	820 m²
	Total	3 900 m²

Anlagekosten, inkl. Geleiseerschliessung, Fahrleitungen und Sicherungsanlagen	ca. Fr.	15 000 000.—
Gebäudekosten	ca. Fr.	9 000 000.—
Kubikmeterpreis	Fr.	320.—
Ausbauteil Industrie	ca. Fr.	300.—
Ausbauteil Ausbildung	ca. Fr.	445.—

Konstruktion / Construction

Schleuderbeton-Stützen sind auf Pfählen fundiert. Quer zum Gebäude laufen vorgespannte Betonträger. Über der Remise sind Betondecken zwischen die Träger gespannt. Im Instruktionsgeschoss wurden die Deckenfelder mit Durisol-Hourdiselementen ausgeführt.

Die Fassaden sind nichttragend. Der massive Treppenturm dient als Windversteifung. Die Remise tritt gegen aussen als grossenteils geschlossener Sichtbeton-Sockel in Erscheinung.

Der 2geschossige Kubus (Erd- und Obergeschoss) ist mit einer Leichtbaufassade abgeschlossen. Die isolierten Sandwich-Elemente sind mit einer hinterlüfteten Metallfassade verkleidet.

Bibliographie

Schweizer Journal, Februar 1983
as Schweizer Architektur
Nr. 66 Februar 1985

Fotos: Wolfgang Goda, Cham/Luzern

VERLAG — ÉDITIONS ANTHONY KRAFFT