

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 21 (1931)

Heft: 46

Artikel: Das letzte Blatt

Autor: Scheurer, R.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-645921>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 22.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

unmittelbar an die Käfigwirtschaft Gfeller-Kindlisbacher anschließt und bis nahe an den Käfigturm reichen würde, wirkt sympathisch durch seine schlichte, vornehme Einfachheit, die in ihrer symmetrischen Gliederung mit Hervorhebung des Mittelbaus und in der Dachform die Berner Tradition glücklich wahrt.

Nach dem Vorschlag soll der Käfigturm in seinen oberen Partien links und rechts freigelegt werden. Man kann dem Vorschlag prinzipiell bestimmen. Das Auge wird sich rasch an den neuen Aspekt gewöhnen. Ob die heute schon sehr prägenden Verkehrsverhältnisse solcherart als für eine spätere Zukunft genügend gelöst gelten dürfen, möchten wir in Frage stellen.

In städtebaulicher Hinsicht sind gegen den Bauplan Bedenken aufgetaucht. Die Frage, ob die neue Baugruppe und die Umgestaltung des Turmes seine heutige Umgebung glücklich ergänze, ist vom Redaktor des „Werk“ unzweideutig verneint worden. Peter Meier schreibt:

„Man kann nicht behaupten, daß dieser Freilegungs-Vorschlag überzeugend wirkt. Wenn man den Turm wie vorgeschlagen symmetrisch flankiert, so wird er zum Mittelpunkt einer axialen Anlage gemacht, was nicht nur der mittelalterlichen Auffassung, sondern auch seiner Funktion im heutigen Stadtorganismus durchaus widerspricht. Dieser Turm ist, wenn auch im einzelnen in Renaissanceformen gehalten, eine durchaus spät-mittelalterliche Angelegenheit, er ist ein Teil des mittelalterlichen Nebeneinander, der Agglomeration verwandter Baukörper, und wenn, wie der Abbildung zu entnehmen ist, die Neubauten mit ausgesprochenen horizontalen Bänderungen im Berliner Mendelsohnstil errichtet werden sollen, so hilft auch der Dachvorsprung nicht, den Berner Charakter zu wahren. Wenn man also schon das Berner Stadtbild schützen will, — eine Frage, die die Berner allein angeht — so wird man auf eine zartere, feingliedrigere Teilung dringen müssen, in der Vertikalelemente die Horizontalität durchsetzen; das Verhältnis zu Bodenfläche braucht deshalb nicht ungünstiger zu werden. Unverständlich ist auch, warum der Neubau eine axial symmetrische Fassade bekommen soll, obwohl die Fassade auf der Gegenseite nicht antwortet und der Platz quer und nicht frontal dazu gerichtet ist. Wenn schon der Käfigturm selber zur axialen Anlage umgebaut werden soll, so kann man doch nicht unmittelbar daneben nochmals eine Parallelaxe entwickeln.“

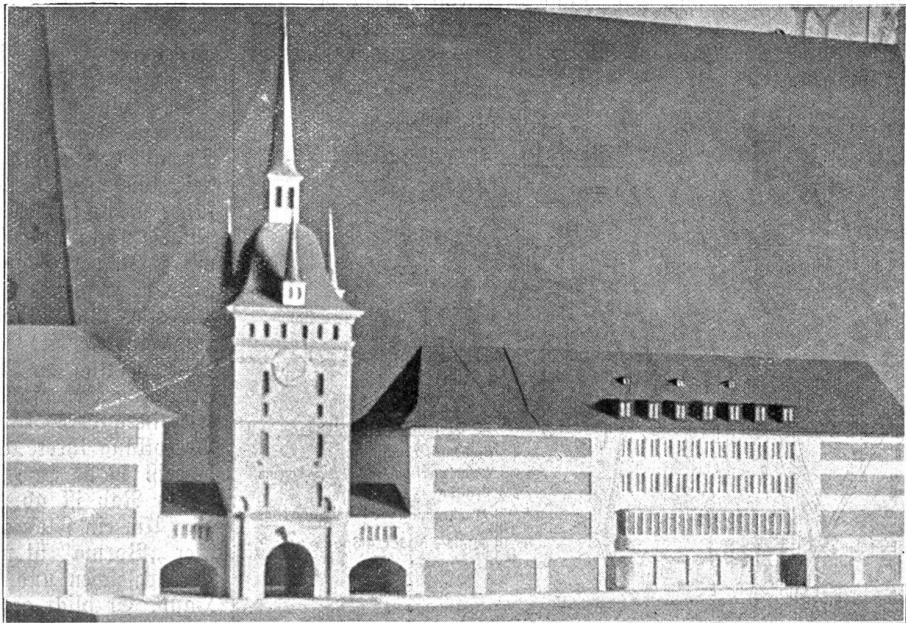
Diese Einwände sind der Überprüfung wert. Man wird am besten zu einem Urteil gelangen können, wenn ein zweites Projekt vorliegt, das den Einwänden gegen das erste Rechnung trägt und wenn beide in anschauliche Beziehung gestellt werden zum ganzen Platz. H.B.

Das letzte Blatt.

Noch hängt am Baum ein letztes Blatt;
Bald wird auch dieses schwinden.
Längst ruhn die andern welt und dürr
Auf fahlen Wiesengründen.

Wie mancher Freund ging schon dahin!
Bald steh' ich ganz alleine ...
An tote Blätter mahnen mich
Die kalten Leichensteine.

Rob. Scheurer.



Modell der projektierten Umbauten auf dem Bärenplatz.
(Architekten S. Trachsel und W. Albbühl.)

Die Linienführung zum Bahnhof Bern.

Böse Zungen behaupten, die Bahnhoffrage der Stadt Bern sei so alt wie der Bahnhof selbst. Sicher ist, daß sie alt ist und alle paar Jahre aktuell wird. Es wird auch niemand bestreiten wollen, daß die Frage sehr schwer zu lösen ist und jedenfalls mit Schlagwörtern „Für die Vorrainehalde, gegen die Engehalde“ nicht gelöst ist. Denn die zukünftige Linienführung allein ist es nicht, die unsren Stadtvätern so viel Sorgen macht. Sie betrachten das Problem als Ganzen und dazu gehört unter anderem auch die Frage der Einführung der Solothurn-Bern-Bahn.

Für heute kann es sich hier nur darum handeln, unsern Lesern die drei Zufahrtslinien-Projekte zu erläutern, soweit die umstehende Planskizze nicht für sich selber spricht.

Beim sogenannten Projekt I „Hebung der bestehenden Linie durch die Lorraine“ kann aus der Skizze nicht ersehen werden, daß dieser Vorschlag einen großmächtigen Viadukt quer durch die ganze Lorraine bedingt. Dieser Viadukt würde viergleisig ausgebaut; die Bundesbahnen brauchten dabei kein ihr nicht gehörendes Land zu beanspruchen. Dieses Projekt wäre von allen dreien das billigste, und die Gemeinde hätte daran bloß 164,000 Franken beizutragen. Da dieses Projekt namentlich für die Lorraine große Nachteile hätte, kommt ihm heute mehr theoretische Bedeutung zu und es dient eigentlich nur noch als Ausgangspunkt für die Frage des Kostenbeitrages der Gemeinde.

Projekt II sieht die Verlegung der Linie längs des rechten Ufers, an die Lorrainehalde vor. Von diesem Projekt bestehen zwei Varianten, von denen die zweite 200,000 Franken mehr kostet. Es ist das Projekt, dem die Bundesbahnen den Vorzug geben, hauptsächlich deswegen, weil es eine schnurgerade Einfahrt in den Bahnhof erlaubt. Es ist das mittelste der drei Projekte auf der Planskizze. Da es betriebstechnisch von den Bundesbahnen als das beste angesehen wird, gestehen die Bundesbahnen der Gemeinde eine Ermäßigung der Beitragspflicht um Fr. 300,000 zu.

Die Bundesbahnen haben sich seinerzeit auch verpflichtet (heute würden sie es kaum mehr tun!), der Gemeinde das Projekt III, das Engehaldeprojekt zu bauen, wenn sie es wünscht. Als Vorzug wird ihm die bessere ästhetische