

<b>Zeitschrift:</b>	Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design
<b>Herausgeber:</b>	Hochparterre
<b>Band:</b>	16 (2003)
<b>Heft:</b>	6-7
<b>Artikel:</b>	Glück und Leid des Masterplans : Masterplan Bern : Glück und Leid rund um den Bahnhof
<b>Autor:</b>	Huber, Werner
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-122147">https://doi.org/10.5169/seals-122147</a>

### **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**

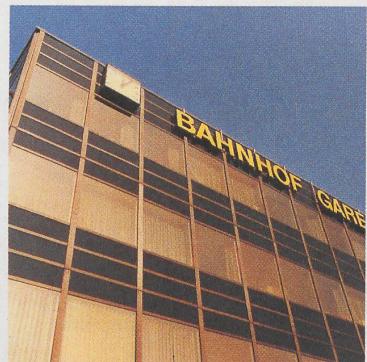
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

**Download PDF:** 08.02.2026

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

# Glück und Leid des Masterplans

Text und Fotos: Werner Huber



1-7 Mit goldglänzenden Scheiben, „Pirelli“-Boden, fahler Beleuchtung und wenig Tageslicht war der zwischen 1957 und 1974 gebaute Bahnhof Bern mehr eine Verkehrsmaschine als ein öffentliches Gebäude.



3



6



4



7

Anfang Mai weihten die SBB den umgebauten Bahnhof Bern ein. Gleichzeitig feiert auch der Masterplan Bahnhof Bern sein zehnjähriges Jubiläum. Was haben die Planer in dieser Zeit erreicht? Was ist gescheitert? Und was würden die Verantwortlichen heute anders machen?

„Bahnhof – Gare – Stazione – Stazioni“ leuchteten die gelben Buchstaben während fast dreissig Jahren föderalistisch korrekt über den Berner Bahnhofplatz und gaben den Reisenden schriftlich, was sie dem dunklen Glashaus mit den goldglänzenden Scheiben nicht ansahen. Doch jetzt hat der Berner Bahnhof ein neues Kleid, und statt der gelben Buchstaben sagt uns Hilfikers Bahnhofuhr mit der roten Sekundenkelle, wo wir sind. Dort, wo früher die weit ausladende Terrasse des Galeriegeschosses die Reisenden fast erdrückte, öffnet sich ein zweigeschossiges Portal zum Platz; die Halle glänzt, neue Leuchten erhellen Unterführung und Perrons und im Rücken des Altbau verbindet die neue Nordhalle das Bollwerk mit der bisherigen Perrondecke (HP 6-7/02).

Leitlinie für die Neu- und Umbauten im Bahnhofgebiet war der Masterplan Bahnhof Bern. Darin arbeiten seit September 1990 sieben Partner zusammen: Stadt und Kanton Bern, SBB, Post, BLS, Regionalverkehr Bern-Solothurn und die Grosse Schanze AG, später haben sich noch die Verkehrsbetriebe Bern Mobil und die Burgergemeinde dazugesellt. Im August 1991 schlossen sie die Vorphase ab und seit Mai 1993 liegt der Richtplan vor. Das vom Atelier 5 umgebauten Aufnahmegeräude (HP 5/00) ist der achte von zehn Masterplan-Bausteinen. Ihn können die Planer nun als „erledigt“ abhaken. Erledigt ist auch Baustein 5, die Perronplatte und die rückwärtige Bahnhoferschliessung: Glaslifte verbinden die Perronunterführung mit dem Bahnhofparking und der Grossen Schanze (HP 3/00), eine Stahlkonstruktion schützt den Weg vom Bahnhof zur Bahnhofsvorfaahrt, zur Postau-

tostation und zum Bahnhofparking. Doch nicht überall war der Masterplan so erfolgreich. «Der Platz vor dem Aufnahmgebäude wird zum erlebbaren Stadtplatz und bleibt weitgehend den Fußgängern vorbehalten», lesen wir unter «Baustein 6: Bubenbergplatz-Bahnhofplatz-Bollwerk». Zehn Jahre später ist der Platz unwirtlicher denn je und die Christoffelunterführung wird täglich gruseliger.

### Streitpunkt Bahnhofplatz

Am Bahnhofplatz hat sich der Masterplan selbst ein Bein gestellt: «Der Bau des Schanzenwalls, Baustein 2, (HP 9/97) ist Grundlage für die Umgestaltung von Bahnhof- und Bubenbergplatz», heisst es darin. Doch die Bernerinnen und Berner hatten keine Freude am Tunnel und lehnten ihn im September 1997 ab. Der Masterplan stand an jenem Abstimmungssonntag vor dem ersten grossen Scherbenhaufen. Mit den in der gleichen Abstimmung bewilligten (kurzfristigen Übergangslösungen) (KÜL) wollte die Stadt retten, was zu retten war und den Verkehr über die Plätze um zwanzig Prozent reduzieren. Marchisella & Wellmann Architekten gewannen 2001 mit einem grossen Glasdach (HP 6-7/01) den Wettbewerb über die Umgestaltung des nun nicht verkehrsberuhigten Bahnhofplatzes. Doch nach heftigen Protesten zog die Stadt das Projekt schliesslich zurück und liess es von den drei Erstplatzierten überarbeiten. Nun soll ein geschwungener (Baldachin) die Tram- und Buspassagiere vor der Witterung schützen.

Definitiv vom Tisch ist der Baustein 1, die Überbauung der westlichen Perronenden neben der Schanzenbrücke, wo die Bahn drei der sechs Perrons für die Bahn 2000 verlängern muss. «Gelingt es, ists ein Meilenstein für die Stadt», meinte Planungs- und Baudirektor Alexander Tschäppät im April 2002 noch optimistisch, als er das Projekt *living@radiostation* der Arbeitsgemeinschaft GWJ Architekten mit Baumschlager und Eberle vorstellte: eine Gleisüberbauung mit Umsteigeplattform, Büros und gar den Studios von Radio DRS (HP 3/02). Doch kaum ein halbes Jahr später kam das Aus: Die Generalunternehmung Zschokke zog sich zurück, andere Investoren liessen sich nicht finden. Als Alternative präsentierten die SBB ein Projekt von Smarch, Beat Mathys & Ursula Stücheli Architekten aus Bern, das die Perrons mit geschwungenen Dächern von der Brücke her erschliesst (HP 11/02).

### Welle oder Passerelle

Doch kaum kam diese Welle in Schwung, brachte die Post eine weitere Variante ins Spiel: Sie schlägt vor, die neue Passerelle in den Räumen des ehemaligen Paketamtes der Schanzenpost einzurichten, das wie eine Brücke quer über den Gleisen liegt. Auch die SBB bevorzugen diesen Vorschlag, «nicht zuletzt aus wirtschaftlichen Überlegungen», wie Pressesprecher Roland Binz ausführt. Allerdings: die Zeit drängt: Ende 2004 müssen die verlängerten Perrons und die ausgebauten Passerelle für die Bahn 2000 bereitstehen. Bis Ende dieses Jahres muss deshalb die Baubewilligung für die (Passerelle Schanzenpost) von den ARB Architekten vorliegen, ansonsten würden die SBB wieder auf die erste Welle, jene des Projektes von Beat Mathys und Ursula Stücheli, aufspringen.

Manche Masterplan-Bausteine sind eingeschlafen: Niemand spricht heute vom Neubau (Lange Schanze) (Baustein 3), der die Perronplatte gegen die Schanzenpost abschliessen soll, und ähnliches gilt für den Baustein 4a am anderen Ende der Perrondecke: Das einst im Masterplan →



8

8-16 Nach dem Umbau ist der Bahnhof durchlässiger und heller geworden. Eine Verkehrsmaschine ist der Bahnhof zwar noch immer, doch mit Räumen, durch die man erhobenen Hauptes wandeln kann.



9



10



11



12



13



14



15



16

→ vorgeschlagene Brückenbauwerk über den Gleisen der östlichen Bahnhofseinfahrt bleibt als Option zwar bestehen und es laufen sogar Machbarkeitsstudien. Um diesen Baustein aber wirklich aufzuwecken, müssten zuerst bauwillige Investoren gefunden werden. Das ehemalige Dienstgebäude Bollwerk-Nord (Baustein 4b) haben die SBB saniert, das Dienstgebäude Bollwerk-Süd (Baustein 4c) mit dem Turm des ehemaligen Personalhauses, das der Masterplan «durch einen besser integrierten Baukörper» ersetzen will, bleibt wohl bestehen. Die SBB wollen den – städtebaulich gar nicht so schlechten – Bau im Zeitraum von 2005 bis 2007 sanieren, wie Roland Binz ausführt. Im Tiefschlaf hingegen befindet sich der Baustein 9, das Eilgutareal: Die Bahn benötigt ihre Abstellgleise weiterhin, die Neubauten bleiben Skizzen auf dem Papier.

Der zehnte und letzte Baustein des Masterplans ist der Tiefbahnhof für den Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS), der den bestehenden viergleisigen Kopfbahnhof (Gleise U1-U4) entlasten oder ersetzen soll. Hier müssen sich die RBS-Reisenden vorläufig mit den engen Platzverhältnissen begnügen. Immerhin sorgen automatische Türen und Lichtsignale dafür, dass sich ein- und aussteigende Passagiere nicht mehr in die Quere kommen. Das Projekt für den Tiefbahnhof verfolgt der RBS im Zusammenhang mit einer Verlängerung der Bahn Richtung Köniz zwar weiter, und für beides liegen Machbarkeitsstudien vor. Doch die Baumaschinen werden noch lange nicht auffahren: Wohl erst in ein bis zwei Jahren will der RBS ein Vorprojekt für den Tiefbahnhof erstellen lassen, denn zuerst muss die Trägerschaft für das aufwändige Bauwerk feststehen.

### Durchzogene Bilanz

Die Bilanz nach zehn Jahren Masterplan fällt also zwiespältig aus. Zwei erfüllten Bausteinen (5 und 8) stehen drei ganz oder teilweise gescheiterte (1, 2 und 6) und vier eingeschlafene (3, 4, 9 und 10) gegenüber. Einen Erfolg kann der Masterplan noch bei Baustein 7, dem Burgerspital, verbuchen: «Das Burgerspital wird wie bisher von der Burgergemeinde als Fürsorge- und Altersheim genutzt», sagt der Masterplan. Daran hat sich bis heute nichts geändert. Den Berner Stadtplaner Jürg Sulzer erstaunt die durchzogene Bilanz nicht. Damals seien alle von der Londoner Dockland-Planung unter Margaret Thatcher beeindruckt gewesen. «Auf privater Basis kommt man besser zu Rande», sagten die Developer, und sie wollten die öffentliche Planung zurückdrängen. Dies war laut Sulzer auch in der Anfangsphase des Masterplans bis 1993 so: Die Planer versprachen ein hohes Nutzungspotenzial, ohne dabei das öffentliche Interesse zu berücksichtigen. «Und dieses öffentliche Interesse – der Bahnhofplatz – ist bis heute nicht realisiert», ärgert sich der Stadtplaner. Es habe sich als Nachteil entpuppt, dass einzelne Bausteine zwar zusätzliches Nutzungspotenzial enthielten, doch sie waren nicht mit den Bedingungen zu Gunsten der Öffentlichkeit verknüpft. «Doch auch die öffentliche Hand hätte verpflichtet werden müssen», meint Jürg Sulzer. Die Konsequenz der ganzen Geschichte: Drei Jahre Verspätung am Bahnhofplatz – eine Zeit, die nicht mehr aufzuholen war.

Der Masterplan war ein Kind seiner Zeit, darin stimmt auch Adrian Strauss überein, der 1993 die Projektleitung übernahm: «Damals war der Glaube an die Bahnhoreale ungetrübt und man kannte die Probleme, die darin stecken, noch nicht», blickt er zurück. «Deshalb waren auch die Erwartungen an den Masterplan so hoch». Heute würde er

### Die zehn Bausteine des Masterplans

- 1** Umsteigeaanlagen West, Bürogebäude  
→ Masterplan 1993: Verlängerung der Perrons 1-3; Ausbau Zugang bei der Schanzenbrücke; Umsteigeplattform über den Perrons, darüber drei Bauten; neue Postautohaltestellen bei Schanzenbrücke; Sperrung der Schanzenbrücke für den motorisierten Individualverkehr.  
→ Ergebnis 2003: Perronverlängerung im Bau; Gleisüberbauung gescheitert; zwei Varianten für neue Passerelle: in der Schanzenpost oder unter der «Welle»; Schanzenbrücke befahrbar wie bis anhin.  
→ Fazit Masterplan: Grosser Wurf gescheitert.

### 2 Schanzentunnel

- Masterplan 1993: Vierspuriger Strassentunnel zwischen Belpstrasse und Schützenmatte; Sperrung Bollwerk, Bubenberg- und Bahnhofplatz, Schanzenbrücke und Hirschengraben für den Privatverkehr.  
→ Ergebnis 2003: Schanzentunnel im September 1997 abgelehnt; Zustimmung zu den «Kurzfristigen Übergangslösungen» (KÜL) zur Verkehrsreduktion auf der Achse Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergplatz um 20 Prozent.  
→ Fazit Masterplan: Gescheitert, Bausteine 1 (teilweise) und 6 (massiv) beeinträchtigt.

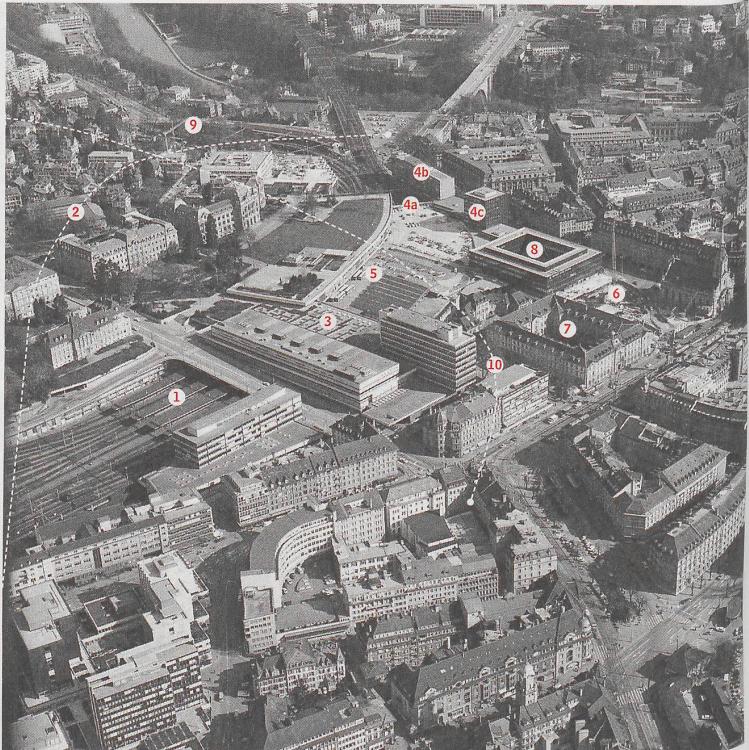
- 3** Schanzenpost und Lange Schanze  
→ Masterplan 1993: Neubau «Lange Schanze» auf der Perronplatte; Postautostation künftig vor allem Umlade- und Abstellplatz.  
→ Ergebnis 2003: Areal eingezont, doch die «Lange Schanze» ist eingeschlafen; Schanzenpost ist saniert; ehemaliges Paketamt soll zur Umsteigepasserelle werden; Postautostation funktioniert wie bis anhin.  
→ Fazit Masterplan: Kein Ergebnis.

### 4a Abschluss Ost

- Ziel Masterplan: Neubau als Brücke über den Gleisen soll «städtebauliche Situation klären und den Raum abschliessen»; Neubau einer übersichtlichen Fussgängerverbindung von der Aarbergergasse auf die Grossen Schanze.  
→ Ergebnis 2003: Das Areal ist baureif, allerdings kein Investor in Sicht.  
→ Fazit Masterplan: Kein Ergebnis.

### 4b Bollwerk Nord

- Masterplan 1993: Dienstgebäude bleibt bestehen; Aufwertung von Erdgeschoss und Fussgängerführung im Terrassengeschoss; das Bollwerk wird zum Boulevard.  
→ Ergebnis 2003: Gebäude umgebaut (Architektur: Rolf Mühlentaler), aber Terrassengeschoss gesperrt; Boulevard Bollwerk gescheitert.  
→ Fazit Masterplan: Zum grossen Teil erfüllt.



#### 4c Bollwerk Süd

- > Masterplan 1993: Radikaler Um- bzw. Neubau des Dienstgebäudes
- Bollwerk Süd: «zu hoch geratenes»
- Personalhaus soll einem «besser integrierten Baukörper» weichen.
- > Ergebnis 2003: Sanierung des Gebäudes für 2005-2007 geplant; Projektierungsauftrag bis Mitte Jahr bereit.
- > Fazit Masterplan: Grosser Wurf gescheitert.

#### 5 Perronplatte, rückwärtige Erschliessung

- > Masterplan 1993: Sanierung der Perronplatte; Bau einer attraktiven Fussgängerverbindung zur Länggasse; neue Liftanlage von der Perronplatte auf die Grosse Schanze; Kurzzeitparkplätze, Bahnhofsvorfahrt «allenfalls Kinocenter oder eine Autovermietung» auf der Perronplatte; Reduktion des Durchgangsverkehrs auf der «kleinen Westtangente» durch das Bahnhofparking; Verbindung des Bahnhofparkings mit dem Parkhaus Sidlerstrasse.
- > Ergebnis 2003: Perronplatte saniert; Dach über Bahnhofsvorfahrt und der Verbindung zu den Liften auf die Grosse Schanze; Sanierung der bestehenden Lifte von der Perronunterführung auf die Grosse Schanze (Architektur: GWJ); Parkhaus Sidlerstrasse und Bahnhofparking sind miteinander verbunden.
- > Fazit Masterplan: Erfüllt.

#### 6 Bubenberg-, Bahnhofplatz, Bollwerk

- > Masterplan 1993: Bahnhof- und Bubenbergplatz als städtische Plätze für ebenerdigen Zugang zum Bahnhof; Bollwerk-Bahnhofplatz-Bubenbergplatz als eine Abfolge unterschiedlicher Plätze; vor dem Aufnahmegebäude Neubau, der den Platz fasst; Umgestaltung der Neuengass- und Christoffelunterführung.
- > Ergebnis 2003: Sperrung der Achse nach Schanzentunnel-Nein gescheitert; dafür Spurreduktion von vier auf zwei für Individualverkehr; kein Neubau vor dem Aufnahmegebäude; Wettbewerbsprojekt mit hohem Dach über dem Platz gescheitert; neues Projekt mit geschwungenem Dach liegt vor; Volksabstimmung Anfang 2004 geplant, 2006 sollen Platz und Christoffelunterführung fertig sein.
- > Fazit Masterplan: Mehrere Anläufe gescheitert – vielleicht klappts beim nächsten Mal.

#### 7 Burgerspital

- > Masterplan 1993: Nutzung wie bisher als Altersheim; allenfalls Café gegen den Bubenbergplatz.
- > Ergebnis 2003: Das Burgerspital steht unverrückbar an seiner Stelle.
- > Fazit Masterplan: Nichts geplant, nichts realisiert, Plan erfüllt.

#### 8 Aufnahmegebäude

- > Masterplan 1993: «Als Tor gestalteter Vorbau» macht den Bahnhof erlebbar; Verbesserung der Fussgängerbeziehungen Stadt-Perronplatte und zu den Gleisen; Öffnung des Gebäudes zur rückwärtigen Erschliessung (Baustein 5); Umgestaltung des Innenhofes mit mehr Tageslicht.
- > Ergebnis 2003: Umbau der Haupthalle 1998/99 (Architektur: Frank Geiser): neue Treppenanlage, Stahlgeländer statt Kunststoffbrüstungen, Granit statt schwarzer «Pirelli»-Bodenbelag; im gleichen Jahr Studienauftrag zum Totalumbau des Aufnahmegebäudes, realisiert bis 2003 (Architektur: Atelier 5): Nordhalle, zweigeschossiges Portal gegen Bahnhofplatz, Ersatz von Ladenfronten, Decke und Beleuchtung, transparente Glashäuse an Stelle der golden verspiegelten Fassade; verbesserte Beleuchtung in Unterführung und Perronhalle; Ersatz Kunststoffoberlichter im Hallendach bis Ende Jahr.
- > Fazit Masterplan: Ziele erfüllt, aber mit Schönheitsfehler; Umbau von 1998/99 passt nicht ins Konzept.

#### 9 Eilgutareal und Martinshang

- > Masterplan 1993: Überbauungen am Martinshang und entlang der Alpeneggstrasse.
- > Ergebnis 2003: Die SBB benötigen die Abstellgleise weiterhin; zur Zeit keine weiteren Schritte geplant.
- > Fazit Masterplan: Kein Ergebnis.

#### 10 RBS-Bahnhof

- > Masterplan 1993: Kurzfristige Massnahmen zur Verbesserung der Ein- und Ausstiegsverhältnisse (Architektur: Cléménçon und Ernst); zweigleisiger Tiefbahnhof als längerfristige Lösung bis 2010.
- > Ergebnis 1993: Umbau der bestehenden Station 1997 mit Warteboxen und automatischen Türen; Vorprojekt für Tiefbahnhof wahrscheinlich in zwei bis drei Jahren; Realisierung noch nicht absehbar.
- > Fazit Masterplan: Minimales Ergebnis.

Foto: Fotoarchiv SBB Historic

die Sache wohl bescheidener einfädeln. Doch konzentrierte ein grosser Wurf auch die Kräfte: «Je grösser die Vision, desto mehr bleibt daran hängen». Das grosse Plus des Masterplans ist laut Strauss, dass alle Beteiligten – also auch die Stadt – eng zusammengearbeitet haben. «Am Anfang herrschte eine Aufbruchstimmung. Doch leider ist dieser Pioniergedanke abgebrockelt, als bei konkreten Projekten die Beteiligten Federn lassen mussten», stellt Strauss fest. Doch er ist überzeugt, dass es keinen anderen Weg gibt, um eine Planung dieser Grösse zu bewältigen: «Alleine wursteln, das geht doch nicht.»

Seit Anfang 2002 gibt es die Masterplan-Organisation nicht mehr und Mitte Jahr löst sich auch die Koordinationsgruppe auf. Das Dossier Masterplan liegt nun bei der Stadtplanung. «Das Instrument des Richtplans bleibt bestehen, und die einzelnen Projekte müssen auch sorgfältig koordiniert werden», meint Jürg Sulzer, «doch das Riesenprojekt brauchen wir nun nicht mehr.» Ob die schlafenden Bausteine je aufwachen werden, ist ungewiss. Doch sollte dereinst der Flächenbedarf in Bahnhofsnähe ansteigen, dann stehen dank dem Masterplan baureife Parzellen über und neben den Gleisen bereit. Zurzeit besteht dieser Druck nicht. «Vielleicht müssen wir auch zwanzig Jahre warten, bis wir eine Bilanz ziehen können», meint Adrian Strauss.

#### Es geht gleich weiter

Die Bauerei rund um den Berner Bahnhof ist noch nicht vorbei: Nachdem die SBB im vergangenen Oktober noch verkündet hatten: «Geld für Dacherneuerung fehlt», wollen sie in der Haupthalle die verschmutzten Kunststoffoberlichter aus den Siebzigerjahren nun doch noch ersetzen. Im Westen hat die Bahn begonnen, die Perrons 1 bis 3 für die Bahn 2000 zu verlängern, und sie treibt die Passerelle West – durch die Schanzenpost oder unter der Welle – voran. Den grössten Brocken hat aber die Stadt Bern zu bewältigen: den Umbau der Christoffelunterführung und des Bahnhofplatzes. Hier sind sich die Planer endlich einig, dass der Verkehr künftig nicht mehr schräg, sondern orthogonal zum Bahnhof und zum Burgerspital über den Platz fliessen soll, und zwar zweispurig in jede Richtung: eine Spur für den motorisierten Individualverkehr (MIV), wie «die Autos» auf Planerdeutsch heissen, und eine Spur für den öffentlichen Verkehr und die Velos.

Der Verantwortliche für die Ausführung, Stadtingenieur Hans-Peter Wyss, skizziert die nächsten Schritte: Bauprojekt bis Ende August, anschliessend die politische Diskussion in Gemeinde- und Stadtrat und dann, im Frühling oder Sommer 2004, die Volksabstimmung. Läuft alles rund, beginnen Ende 2004 die Vorarbeiten und 2006 könnte das Einweihungsfest steigen. Wyss denkt, dass der umgebauten Bahnhof ein positives Zeichen setzt: «Jetzt sehen alle, dass die Stadt den Platz umbauen muss, um aus ihm eine Platz für die Bevölkerung zu machen», und Jürg Sulzer doppelt nach: «Der neue Bahnhof ist erst dann fertig, wenn es vorne, auf dem Platz, auch stimmt.» Diese Verspätung hat in Bern Tradition, wie die Luftaufnahme vom Frühjahr 1974 zeigt: Als die SBB am 25. Mai 1974 nach siebzehnjähriger Bauzeit ihren neuen Bahnhof einweihen, klappte daneben noch die städtische Baugrube: Erst zwei Jahre später luden die Stadt und die Verkehrsbetriebe zum Fest unter den Platz. Sie waren stolz auf ihr Werk: «Die Unterführung ist eher Piazza als Passage», frohlockten die Verantwortlichen des Tiefbauamts bei der Einweihung. •