

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 5

Artikel: Die Krümmung der Spitalgasse beim Waisenhausplatz in Bern
Autor: O.W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26671>

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: 13.01.2026

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

démique, mais au point de vue pratique n'a pas été étudié; le nombre de locaux de rapport et de sociétés n'a pas été augmenté suffisamment. Les façades n'ont pas gagné à l'étude, la façade latérale surtout. Le cube n'a pas été sensiblement diminué.

Projet «L et Chimère». L'article 10 du programme au II^e degré prévoit que les façades et coupes devront être faites à l'échelle de 1 centimètre par mètre. L'auteur du projet les présente à l'échelle de 5 mm par mètre. Conformément à ce qui est prévu à l'article 10 cité ci-dessus, dernier alinéa, ce projet est mis hors concours. Ce n'est pas sans regrets que le Jury se voit forcé d'écarter un projet d'aussi grande valeur que *L et Chimère*.

Le Jury décide ensuite après discussion et mûr examen des quatre projets qui restent en présence, de classer *1^{er} le Projet A. B. C.*, comme étant celui qui répond le mieux aux exigences du programme.

Lausanne,
le 10 décembre 1906.

Signé:

Aug. Gaillard; Dr. Dind;
Perrier, architecte;
Stehlin, architecte;
de Wursterberger, architecte;
E. Bron, architecte.

Die Krümmung der Spitalgasse beim Waisenhausplatz in Bern.

Zur Eingabe der Sektion Bern der Schweiz. Vereinigung für Heimatschutz an die Baudirektion der Stadt Bern.

Die Sektion Bern des Schweiz. Heimatschutzes richtete letzter Tage an die Baudirektion der Bundesstadt eine Eingabe mit dem Gesuch: 1. Bei Neubauten in der Altstadt dahin zu wirken, dass sich dieselben mehr als bis jetzt dem Charakter der Strassen anpassen und dass ein

Masstab 1 : 800.

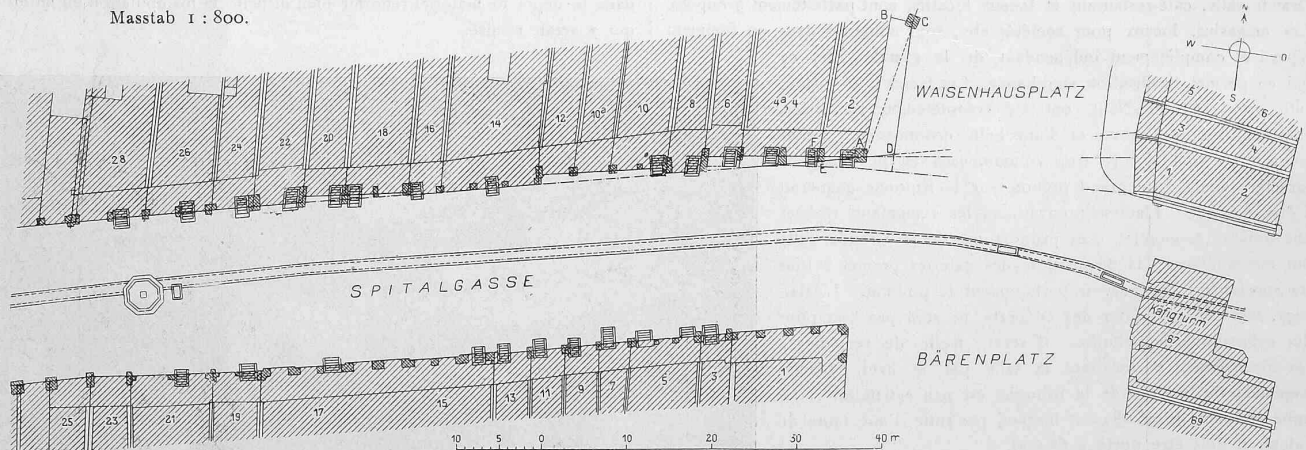


Abb. 2. Lageplan der Spitalgasse in Bern, ungefähr von der Mitte bis zur Ausmündung auf den Waisenhausplatz.

— von der Baudirektion verlangte Flucht entsprechend der im XVIII. Jahrhundert angelegten Fluchtlinie.
— alte Flucht und von der Sektion Bern der Schweiz. Vereinigung für Heimatschutz gewünschte Hausflucht.

Legende: Das Dreieck ABC wurde dem Eigentümer des Hauses 2 gerichtlich bereits 14. X. 1870 zugesprochen. — Die Dreiecke ACD und AEF wurden dem Hauseigentümer durch Vertrag vom 24. VI. 1898 verkauft mit einem Servitut, dessen §§ 4 und 5 lauten:

§ 4. Bei Erstellung eines Neubaus soll die neue Hausfassade soviel als möglich mit derjenigen der Häuserreihe Bärenplatz Westseite (die in den 60er Jahren erbaut wurde) harmonisieren.

§ 5. Die Pläne für den Neubau einschliesslich der Fassadenpläne unterliegen, unbeschadet der baupolizeilichen Beurteilung des Neubauprojektes, der Genehmigung der städtischen Baudirektion.

Längs der Fassaden ED und DC müssen bei dem geplanten Neubau auf dem Gelände der Häuser 2, 4 und 4a Lauben von 3 m lichter Weite errichtet werden.

Neubau nicht sowohl ein Bauwerk für sich als einen Bestandteil des Ganzen bilden möge. 2. Nicht zu gestatten, dass die Krümmung zu unterst an der Spitalgasse aufgehoben werde, da die Neuerung keine Besserung für den Verkehr, wohl aber ein Aufgeben historischer Eigenart bedeute.

Der erste Teil des Gesuches zielt dahin, die Gemeindebehörden in ihren Bestrebungen, das schöne alte Stadtbild nicht durch Neubauten verunstalten zu lassen, zu unterstützen. Der zweite Teil des Gesuches richtet sich gegen das wohl seit weit mehr als hundert Jahren festgelegte Aligement der Spitalgasse, an welchem die gewünschte Abänderung kaum viel verbessern würde. Von einer «historischen Eigenart», wie sie hier gemeint ist, findet man an der Spitalgasse nur noch Bruchstücke vor. Die male-

rische Krümmung der alten Strassen Berns, die sich ungezwungen aus der Krümmung der Halbinsel, auf welcher das alte Bern liegt, ergab, war eine Folge des mittelalterlichen Privatbaues. Aus der Berner Handfeste, dem ältesten, vom Jahre 1218 datierten Stadtrecht Berns geht hervor, dass hier wie in Freiburg i. B. und Freiburg i. Ue. die normale Grösse der Privatgrundstücke 100 Fuss Länge oder Tiefe und 60 Fuss Breite betrug. Im Laufe der folgenden Jahrhunderte wurden die Grundstücke aufgeteilt, weil die Zahl der Bürger immer zunahm und jeder Bürger innerhalb der Stadtmauern ein Haus besitzen musste. Aus dieser Teilung ergab sich fast von selbst eine polygonale Strassenfront, die jetzt vom

Käfigturm abwärts gegen die Nydeckbrücke hin so malerisch wirkt. Auch die Spitalgasse hatte ursprünglich geschwungene Strassenfronten, aber hier ging im XVIII. Jahrhundert gerade der umgekehrte Prozess vor sich, als bei den Strassen vom Käfigturm stadtabwärts. Alte Häuser wurden aufkauft und zu grossen Grundstücken vereinigt und dabei wurde die Spitalgasse immer gerader.

Die mittelalterliche Auffassung, die Freude an den polygonalen Strassen musste der grosstädtischen Auffassung der damals massgebenden französischen oder doch in Frankreich ausgebildeten Architekten — wir

erinnern nur an Abeille, Schiltknecht, Sprüngli, Antoine — weichen, welche das Bestreben hatten, die Grosszügigkeit der Bauanlagen von Paris und Versailles in Bern nachzuahmen. Die Baukünstler des Anfangs und der Mitte des XIX. Jahrhunderts fuhren mit der Beseitigung der «Unregelmässigkeiten» der Strassenfronten in der Spitalgasse fort und legten die

neuen Strassen «schön nach der Reisschiene» an, eine Methode, nach welcher leider auch heute noch auf dem Berner Stadtbauamt bei neuen Quartieranlagen verfahren wird. Das neueste Beispiel hiervon ist der Bauplan des Spitalackerquartiers. Die Südfront und die westliche Hälfte der Nordfront der Spitalgasse ist bereits ziemlich glatt durchgeführt, während sich die östliche Hälfte der Nordfront, deren östliches Ende nun neugebaut werden soll, immer noch in einem Uebergangsstadium befindet. Die Strassenfront hatte hier ursprünglich eine Biegung, deren konkave Seite gegen die Strasse gekehrt war. Der grösste Rücksprung hinter dem jetzigen Alignement beträgt 1,60 m. Nun sind bereits in der Mitte des letzten Jahrhunderts vier, teils ziemlich breite teils nur schmale vierstöckige Häuser in das geradlinige Alignement gestellt worden. Hinter diesen neuern Häusern stehen die alten, niedrigen benachbarten Häuser teils 0,70 m bis 1 m teils sogar 1,50 m zurück. Wenn man nun, dem Gesuch des Heimatschutzes Folge gebend, bei dem fraglichen Neubau das bisher vorgeschriebene Alignement verlassen wollte, müsste die Stadt entweder das Terrain zwischen dem Alignement und der alten Gebäudefront, das bereits von der Gemeinde käuflich abgetreten wurde, wieder expropriieren oder die östliche Ecke des Neubaus etwa 2 m vor die jetzige Bauflucht hinausrücken und die Strasse um soviel verschmälern. Im erstern Fall müsste die Gemeinde ansehnliche finanzielle Opfer bringen und der hässliche Vorsprung des Hauses Nr. 8, welches auf dem neuen Alignement steht, würde in alle Zukunft die Strasse verunstalten. Im zweiten Falle würde man allerdings zu den verschiedenen Merkwürdigkeiten dieser Strassenfront eine neue Merkwürdigkeit fügen. Aber es ist keine Frage, dass dadurch weder praktisch für den Verkehr etwas gewonnen, noch die geradlinige, langweilige Strassenfront mit dieser gezwungenen Abbiegung ein ästhetisch befriedigenderes Aussehen erhalten würde.

Die Spitalgasse trägt nun einmal, wenigstens in ihrer Geradlinigkeit, den Stempel, der ihr im XVIII. und XIX. Jahrhundert in der besten Absicht aufgedrückt wurde und das ist auch eine historische Eigenart, wenn sie auch dem heute vorherrschenden Geschmack weniger entspricht als die ältern Strassen, die auf weniger gezwungene Weise, aber immerhin auch nicht auf einmal, ihr heutiges Aussehen erhalten haben. Durch das Zurückkommen auf das alte gebogene Alignement würde man nur das Uebergangsstadium, in dem sich die Nordfront der Spitalgasse seit bald zweihundert Jahren befindet, noch verlängern und das dürfte auch vom Standpunkte des Heimatschutzes aus nicht wünschenswert sein. O. W.

Miscellanea.

Motorwagen der Linie Mailand-Varese-Porto Ceresio. Auf dieser elektrisch betriebenen Bahnstrecke sind kürzlich 16 neue Motorwagen in Dienst gestellt worden, die nach amerikanischem Muster mit Vielfach-Steuerung ausgerüstet sind. Die Kontrolloren besitzen die üblichen beiden Handkurbelwellen, die eine für Vor- oder Rückwärtsgang, die andere zur Geschwindigkeits-Regulierung in je fünf Stellungen für Parallel- oder Serienschaltung der beiden Wagenmotoren. Diese zweite Kurbel trägt einen durch eine Feder nach oben gedrückten Sicherheits-Stromunterbrecher. Die Betätigung des Kontrollors ist nur möglich solange der Knopf dieses Unterbrechers durch die Hand des Wagenführers heruntergedrückt wird; lässt also der Führer aus irgend einem Grund die Kurbel los, so wird der Strom automatisch unterbrochen und der Zug angehalten. Durch die Einrichtung der Vielfachsteuerung (System Thomson, Houston) ist es möglich, beliebig viele, durch entsprechende Kabel miteinander verbundene Motorwagen von einem einzigen Kontrollor aus zu steuern, wodurch das wirksame Adhäsionsgewicht in beliebiger Weise erhöht werden kann. Die Stromzuführung erfolgt durch besondere seitlich verlegte Zuführungsschienen und entsprechende Gleitschuhe, von denen jeder Wagen zwei Paar besitzt. Die vierachsigen Drehgestellwagen von einer Länge von 19,36 m zwischen den Puffern und einem Dienstgewicht von 45 000 kg bieten Platz für 76 bis 80 Reisende und sind sowohl mit Handbremsen, wie auch mit Westinghouse-Bremse versehen. Die Luftpumpe zu dieser wird durch einen besonders kleinen Motor angetrieben, der sowohl von Hand, wie auch automatisch ein- und ausgeschaltet wird, je nachdem der Druck im Luftbehälter weniger oder mehr als 6 Atm. beträgt.

Die elektrische Beleuchtung erfolgt unabhängig von der dritten Schiene durch Dynamo und Akkumulatoren. Die Anschaffungskosten eines solchen Wagens beliefen sich auf 93 250 Lire, wovon 38 000 Lire auf die elektrische Ausrüstung entfallen.

„Mauretania“ und „Satsuma“, gegenwärtig der grösste Handelsdampfer und das grösste Panzerschiff, sind beide vergangenen Herbst vom Stapel gelaufen. Der Schnelldampfer „Mauretania“ der englischen Cunard

Linie, das Schwesterschiff der „Lusitania“ der gleichen Gesellschaft, wird mittelst Dampfturbinen bewegt, die aus 23 Doppelkesseln mit je acht Feuerungen gespeist werden. Die Gesamtheizfläche beträgt 16 864 m², die Gesamtrostfläche 372 m², der Kesseldruck 12 Atm. Die „Satsuma“, das neueste japanische Schlachtschiff, ist dadurch bemerkenswert, dass es in allen Teilen einschliesslich der Armierung auf der Yokosuka-Werft in Japan selbst erbaut worden ist. Es übertrifft in seiner Wasserverdrängung das bisher grösste Panzerschiff, die englische „Dreadnought“ um volle 1200 t. Die Hauptabmessungen der beiden Schiffe sind folgende:

	„Mauretania“	„Satsuma“
Wasserverdrängung	t 43 000	19 200
Länge über Alles	m 239,4	146,5
Breite	m 26,8	25,2
Tiefgang	m 11,3	8,4
Maschinenstärke	P. S. ind. 68 000	18 000
Geschwindigkeit	Knoten 23 1/2	20 1/2

Lötschbergbahn. Die Regierung des Kantons Bern hat unter Hinweis auf die technischen und finanziellen Grundlagen, von denen ausgehend der Bau der *Berner Alpenbahn* vom Kanton Bern in Angriff genommen wurde, und auf die wirtschaftliche Bedeutung des Unternehmens, das sie als ein schweizerisch-nationales Werk auffasst, sowie unter Hervorhebung der mannigfachen Vorteile, die der neuen Bahn aus der doppelspurigen Ausführung des Lötschbergtunnels erwachsen würden, an den schweizerischen Bundesrat das Gesuch gerichtet:

«Die Eidgenossenschaft möchte sich an der *Berner Alpenbahn (Bern-Lötschberg-Simplon)* finanziell beteiligen zu dem Zwecke, die doppelspurige Ausführung des grossen Lötschbergtunnels bei der ersten Anlage möglich zu machen.

Diese Beteiligung möchte auf mindestens fünf Millionen Franken bestimmt werden und in Aktien gleichen Ranges wie die Staatsbeteiligung des Kantons Bern (Stammaktien) erfolgen.»

Stadtbaumeister A. Geiser in Zürich, der, wie wir seiner Zeit meldeten, zur Wiederherstellung seiner Gesundheit einen längeren Urlaub genommen hatte, sah sich nunmehr veranlasst, den Stadtrat um endgültige Enthebung von seinem Posten zu ersuchen. Wenn sich auch, wie wir erfreulicher Weise berichten können, sein durch Ueberarbeitung gestörter Gesundheitszustand schon wesentlich gebessert und unser verehrter Herr Kollege die beste Aussicht hat, sein Leiden in absehbarer Zeit gänzlich überwunden zu sehen, so glaubte er es doch nicht wagen zu dürfen, die schwere, immer verantwortungsvoller werdende Bürde seines Amtes wieder auf sich zu nehmen, um dieses auch weiterhin in gleicher Weise ganz auszufüllen und zu besorgen, wie er bisher gewohnt gewesen ist und wie es ihm allein Befriedigung gewähren konnte. Es wird uns freuen, ihn bald wieder gänzlich hergestellt unter uns zu sehen; seiner Schaffensfreudigkeit wird es auch ohne die amtliche Tätigkeit an geeignetem Wirkungsfelde nicht fehlen.

Das Kunstgewerbemuseum in Zürich eröffnete am 24. Januar seine nunmehr ausgebauten und geschmackvoll eingerichteten Räume mit einer Ausstellung von Kunstblättern und Druckwerken. Neben *Fritz Thoulow* mit seinen farbigen Radierungen und dem Belgier *de Brouyker* mit schwarz-weißen Radierungen, neben englischen Farbendruckern und Künstlern Steindruckern von *Rivière* ist vor allem eine prächtige Sammlung von Drucken des in London arbeitenden *Lucien Pissaro* beachtenswert. Treffliche Keramiken, ausser holländischen Arbeiten Schöpfungen des Konstanzer Künstlers *Herman Seidler* und des Schweizlers *Beyer* in Renens, sowie charakteristische Arbeiten (Möbel, Keramik, Tischbesteck, Schmuck usw.) von *Henry van de Velde*, dem in Weimar lebenden Belgier, ergänzen die sehr besuchenswerte Ausstellung.

Zum Mitgliede des Regierungsrates von Basel wurde an Stelle des Herrn *H. Reese*, der aus Rücksichten für seine Gesundheit das Amt niedergelegt hat, am Sonntag den 27. Januar d. J. gewählt Herr Architekt *Armin Stöcklin* aus Basel, z. Z. Professor am kantonalen Technikum in Burgdorf. Stöcklin hat in den Jahren 1880 bis 1883 an der Bauschule des eidgen. Polytechnikums studiert; er war dann 10 Jahre als Architekt beim Baudepartement Basel tätig, bis er 1893 an die Lehrstelle nach Burgdorf berufen wurde. Den Fachgenossen ist er namentlich auch als wiederholt prämiierter, eifriger Mitbewerber bei architektonischen Wettbewerben bekannt.

Der Umbau des Hotels Baur en ville in Zürich ist nach den Plänen der Architekten *Pfeghard & Haefeli* in Zürich soeben in Angriff genommen worden. Der erste Entwurf, der s. Z. auch von Seiten des Heimatschutzes beanstandet wurde, hat mit Berücksichtigung der geäußerten Wünsche eine eingehende Neubearbeitung erfahren unter Beibehaltung des Loggienmotivs an der Fassade gegen den Paradeplatz.