

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 17

Artikel: Bern, die schöne Stadt
Autor: Jegher, Carl
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-34835>

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: 23.02.2026

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

INHALT: Bern, die schöne Stadt. — Die elektrische Solothurn-Bern-Bahn. — Wettbewerb für ein Sekundarschulhaus in Oerlikon bei Zürich. — Miscellanea: Druckleitungen für Bewässerungsanlagen im Altertum. Die Kanalisierung der Maa. Abteilung für Wasserwirtschaft des Schweizerischen Departements des Innern. Die Tößtalbahn. — Konkurrenzen: Neues Münzbild für die schweizerischen Silberscheidemünzen.

Verwaltungsgebäude der Aargauischen Kreditanstalt in Aarau. Schulhausgruppe auf dem Milchbuck in Zürich. — Nekrologie: L. Veyrassat, M. Brunner, E. Schneider. — Literatur: Gross-Bern und seine zukünftige Gestaltung. Gutachten über die Bahnhof-Anlagen in Bern und die Projekte zu deren Erweiterung. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender: Mitglieder-Verzeichnis.

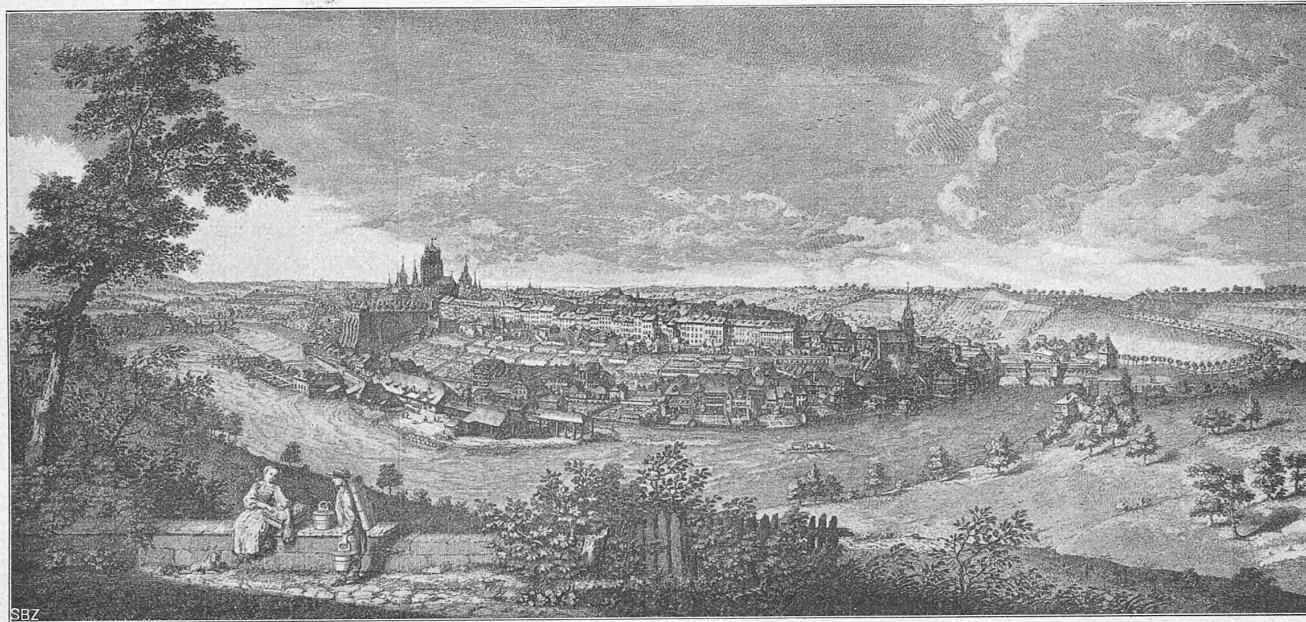


Abb. 1. Prospekt der Stadt Bern von der Morgen-Seite. — Nach einem Stich von Adrian Zingg, 1758.

Bern, die schöne Stadt.

Auf den heutigen Tag hatten die Berner Kollegen den Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein zu Gast geladen, der, nach dreijährigem Unterbruch, hier seine Generalversammlung zu halten gedachte. Die „Bauzeitung“ hatte auf diesen Anlass hin eine, soweit es die Zeitlage ermöglicht, besondere Nummer vorbereitet, die der Darstellung bernischer Bauwerke verschiedener Art gewidmet sein sollte. Leider hat die wieder überhandnehmende böse Krankheit zur unbefristeten Verschiebung der 47. Generalversammlung gezwungen; angesichts der Sachlage, auch wegen der vorgerückten Jahreszeit, ist die diesjährige Zusammenkunft in Bern sehr in Frage gestellt. Alle, die sich

früherer kollegialer Feste in der Bundesstadt erinnern — es sei nur der glänzend verlaufenen G.e.P.-Versammlungen von 1908 und 1914 gedacht — werden dies lebhaft bedauern. Um sie für den entgangenen Genuss, wenn auch sozusagen nur symbolisch, zu entschädigen, bringt das Vereinsorgan die gastfreundliche schöne Stadt hier wenigstens im Bilde in Erinnerung.

Damit verbinden wir aber noch einen besondern Zweck.

Seit ungefähr zwei Jahren beschäftigten den Bernischen Ingenieur- und Architekten-Verein in besonderem Mass die bernischen Stadterweiterungsfragen. Zu zwei Malen hielten auswärtige Fachleute im Schosse des Vereins orientierende Vorträge (vergleiche die Protokolle in der Bauzeitung vom 6. Januar 1917, Seite 11, und vom 16. März 1918, Seite 131) über den Gegenstand, und vor einigen Monaten wandten sich die Architekten Rob. Greuter und H. Hindermann in Bern an die Öffentlichkeit durch Herausgabe einer kleinen Werbeschrift „Gross-Bern und seine zukünftige Gestaltung“ (siehe unter Literatur auf Seite 177 dieser Nr.). Dieses verdienstliche Unternehmen, das die moralische Unterstützung einer grossen Reihe bernischer Gesellschaften und Körperschaften sowie der politischen Parteien fand, auch unserseits zu fördern, ist der Zweck dieser Zeilen, die wir mit einigen Bildern begleiten, wie solche dem eben erwähnten Büchlein beigegeben sind. Als Textprobe greifen wir nur einen kurzen Absatz heraus:

„Unter den alten Städten nahm Bern von jeher einen hervorragenden Platz ein. Seine stolze und gesicherte Lage auf der Flusshalbinsel (Abb. 1), die Klarheit seiner Strassenzüge (Abb. 2), die Markierung der

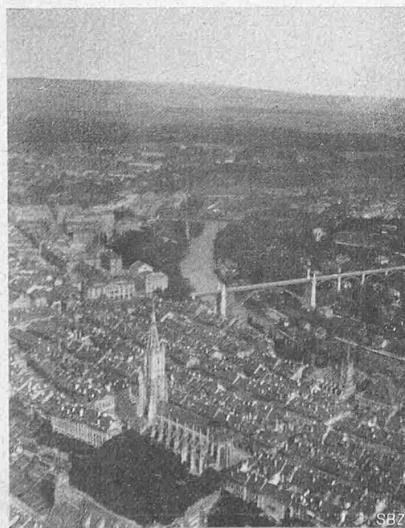


Abb. 2. Altstadt mit Münster-Plattform und Rathaus (Walmdach am Bildrand rechts).



Abb. 4. Kirchenfeldbrücke, Helvetia-Platz und Historisches Museum (am Bildrand rechts).

jeweiligen Stadtabschlüsse durch rassige Tortürme, der ganze Strassen lang gleichartige Typus der Bürgerhäuser mit schützenden Lauben, die durch feinere Architektur hervortretenden Patrizierhäuser und die festlichere Bereicherung der Gassen mit schönen Brunnen, alles das steigerte den Charakter der Stadt zu höchster künstlerischer Wirkung. Goethe schon nannte Bern die schönste Stadt,

haupt ist in Bern, in vorteilhaftem Gegensatz z. B. zu Zürich, der Kleinhaus-Reihenbau und der Begriff des anspruchlosen Wohn- „Weges“ (z. B. im Stadtbach- und im Länggass-Quartier) im Unterschied zur „Strasse“ schon heimisch. Es fehlt mehr an der *planmässigen Ordnung* der verschiedenen Bau- und Wohnweisen, wie im Berner Stadtplan zu erkennen, den wir anlässlich des Schosshalde- und Murifeld-Bebauungs-



Abb. 7. Uebermässige Strassenbreite im Breitenrain-Quartier.

die er gesehen. Ihre Strassen standen in wohltuendem Kontrast zu den Plätzen, die der Bürgerschaft Gelegenheit boten zur Aufstellung künstlerisch hervorragender öffentlicher Gebäude.“

„Ein solch einheitliches Bild städtebaulicher Schönheit bot Bern bis zur Mitte des vorigen Jahrhunderts. Dann fielen langsam die Befestigungswerke, die Stadt erweiterte sich, zunächst gegen Westen (Abb. 3). Später wurden die neuen grossen Brücken über die Aare gespannt und damit war der Ausdehnung der Stadt, die nun mit Macht einsetzte, keine Grenze mehr vorgezeichnet“ (Abb. 4).

Die neuzeitlichen Stadtteile Berns stehen, wie überall, in grellem Gegensatz zum Alten. Hier wird der Gegensatz noch verstärkt durch die aussergewöhnliche Schönheit und Gediegenheit des Alten. Man braucht nur auf die Bildchen Abb. 4 bis 7 hinzuweisen, um die Unmöglichkeit zu beleuchten, durch Baureglement und Baulinie das sichern

zu wollen, was früher Sitte und Ge- sinnung, gepaart mit natürlichem

Schönheitssinn schufen. Zwar zeigen auch die Vor- städte Berns da und dort in dem sonst regellosen

Häuser-Chaos recht ansprechen- de Reihenhaus-Lösungen aus der zweiten Hälfte des XIX. Jahrhunderts, so z. B. die Häuser an der Mittelstrasse, die Wohnhof- bauten des Quartierhofs in der Lorraine und die Kleinhausgruppe auf dem Wyler- Wankdorf. Ueber-

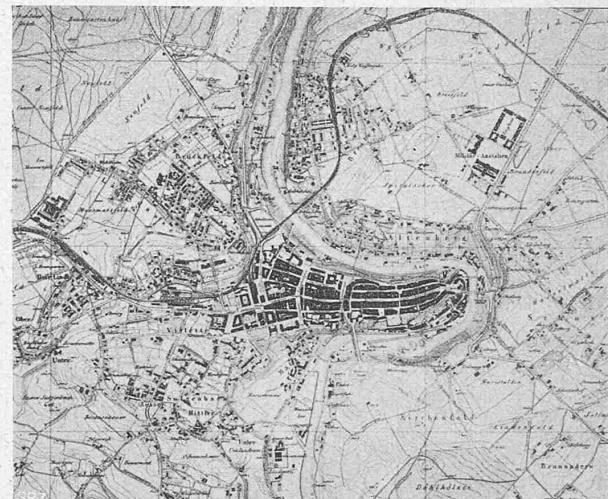


Abb. 3. Bern und Umgebung im Jahr 1883. — Masstab etwa 1:40 000.

plan-Wettbewerbes im Mai 1914 (Bd. LXIII, S. 284) unsren Lesern vorgeführt haben. Dieser Umstand ist der Durchführung eines Bebauungsplan-Wettbewerbs gerade in Bern besonders günstig, denn es ist dem Ergebnis in Bezug auf seine praktische Verwertbarkeit außerordentlich förderlich, wenn die allerorten als wertvoll angestrebten Stadtbau-Elemente an dem betreffenden Orte bereits bekannt und erprobt sind.

Ein weiterer Faktor, der von der Veranstaltung eines Städteweiterungs-Wettbewerbs in Bern in dem gegenwärtigen, aller Wahrscheinlichkeit nach nur kurzen Ruhe- zustand der Bautätigkeit Erspriessliches erhoffen lässt, ist die noch nicht erledigte wichtige Frage der *Bahnhof-Erweiterung*. Sehr wertvolle Abklärung, in Ergänzung zu den Projekten der S. B. B., lieferte das nunmehr veröffentlichte Expertengutachten C. O. Gleim, auf das wir in einlässlicher Darstellung aus berufener Feder noch zurückkommen werden (vergl. Literatur Seite 177). Den schlagenden Beweis für die Richtigkeit dieser Behauptung liefert

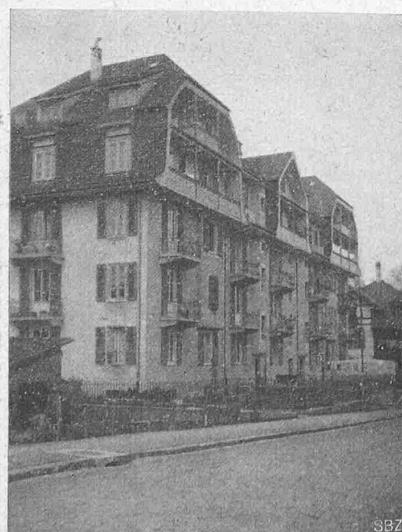


Abb. 6. Fünfgeschossige Neubauten mit Vorgarten, laut Baureglement.



Abb. 5. Altes Haus mit Gartenmauer an der Schosshaldenstrasse, laut Baureglement nicht mehr zulässig.

der Wettbewerb für Zürich und Vororte. Hier haben verschiedene der prämierten Entwürfe die Ablenkung der Sihl von der Allmend nach Altstetten vorgeschlagen, zum Zwecke, das trockengelegte Sihlbett zwischen Sihlhölzli und Limmatspitz für Bahnanlagen bezw. zur Anlage eines tiefliegenden Durchgangsbahnhofes verwenden zu können. Die Idee ist nicht neu; schon im Jahre 1901 hat sie Ingenieur H. Sommer (jetzt in St. Gallen) in einem eingehenden Projekt ausgearbeitet und den Behörden vorgelegt. Sie begann damals an zuständiger Stelle leider keinem Interesse. *Erst der Wettbewerb* hat sie wieder ausgegraben, verschiedentlich variiert, ein hohes Preisgericht hat sie gewürdigt, und nun befasst man sich sowohl auf dem Tiefbauamt wie von einflussreicher privater Seite intensiv mit ihrer Bearbeitung, trotzdem wegen der seither erfolgten Ueberbauung des Kanal-Tracé in Aussersihl die Durchführung gegenüber damals sehr erschwert wird. Es ist nicht einzusehen, weshalb sich Ähnliches nicht auch in Bern ereignen könnte. Unter allen Umständen ist die Durchführung eines solchen Wettbewerbs für die auch in ihrer Bodengestaltung so mannigfaltige Stadt Bern sehr am Platz, und sie wird umso ergebnisreicher ausfallen, je rascher man sie anhand nimmt. Das mussten wir in Zürich, nicht nur bezüglich des Bahnhofs, sondern noch an mancherlei andern Stellen erfahren: verpasste Gelegenheiten führen zu den nicht mehr gut zu machenden Bausünden, von denen ebenfalls Goethe sagte, sie seien unverzeihlich. Nur der allgemeine Wettbewerb unter den Sachverständigen führt die verschiedensten Möglichkeiten in der Lösung der Stadtweiterungs-Fragen vor Augen; er bietet dadurch die Gelegenheit, sie gegen einander abzuwählen, das in jeder Hinsicht Zweckmässigste auszuwählen, um es zur Grundlage endgültiger, amtlicher Planung zu machen.

Wir wünschen deshalb den bezüglichen Bestrebungen unserer Berner Kollegen vollen Erfolg, zum Wohl ihrer schönen Stadt.

C. J.

Die elektrische Solothurn-Bern-Bahn.

Von Oberingenieur Werner Luder, Solothurn.

Die Bestrebungen zur Herstellung einer direkten Verbindung Solothurn-Bern reichen in die sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts zurück. Schon 1872 entschloss sich die Schweiz. Central-Bahn (S. C. B.), behufs Erstellung einer abgekürzten Verbindung Basel-Bern, die Wasserfallenbahn (Basel-Oensingen) und deren Fortsetzung von Solothurn nach Bern, die Strecke Solothurn-Schönbühl als zweispurige Hauptlinie auszubauen. Noch vor Leistung des Finanzausweises wurde mit dem Bau begonnen; vom Teilstück Solothurn-Schönbühl ist damals der grosse, jetzt von der Emmentalbahn benutzte Einschnitt oberhalb Solothurn ausgeführt worden. Im Januar 1876 erklärte jedoch die S. C. B., sie stelle die begonnenen Bauarbeiten ein, da sie in der damaligen Finanzkrise nicht in der Lage war, den Finanzausweis zu leisten. Sie wurde daraufhin durch einen Vergleich im Mai 1876 von der Verpflichtung zum Bau der Bahn entbunden.

Erst mit dem Zustandekommen der Weissenstein-Bahn Solothurn-Münster¹⁾ wurde die Verbindung Solothurn-Bern, hauptsächlich vom bernischen Fraubrunnenamt und vom solothurnischen Bucheggberg aus, wieder aufgenommen. Im Jahre 1903 wurde eine alternative Konzession für eine Linie von Utzenstorf nach Schönbühl und von Solothurn nach Schönbühl erteilt und es wurde an die Finanzierung geschritten. Am 26. August 1907 fand die konstituierende Generalversammlung statt und es wurde beschlossen, das Bauprojekt für eine eingleisige, normalspurige Linie von Solothurn nach Schönbühl-S.B.B. zu erstellen. Dieses Projekt wurde im Jahre 1908 öffentlich aufgelegt.

Da traten neue Verhältnisse ein. Für die im Bau begriffene Berner-Alpenbahn sollte eine nördliche Zufahrt geschaffen werden, und als solche wurde nicht die Solothurn-



Abb. 1. Uebersichtskarte der Elektrischen Solothurn-Bern-Bahn. — 1:150000.
Mit Bewilligung der Schweiz. Landestopographie, 30. Sept. 1918.

Münster-Bahn, sondern die tiefer liegende Linie Münster-Lengnau mit dem Grenchenberg-Tunnel gewählt.¹⁾ Eines der bisherigen Hauptargumente für die Erstellung einer Linie Solothurn-Bern, nämlich eine bedeutende Zufahrt zum Lötschberg zu schaffen, fiel damit dahin. Von Bern aus arbeitete man von nun an für ein Schmalspurbahn-Projekt Utzenstorf-Zollikofen, das sich auf die alternative Konzession stützte, indessen nur das bernische Fraubrunnenamt für den Verzicht auf die Normalbahn entschädigen sollte. Die Normalbahn-Gesellschaft arbeitete jedoch ihrerseits unentwegt weiter; Solothurn legte sich gewaltige finanzielle Opfer auf, um die Normalbahn zu retten, und es kam sogar bis zum Abschluss eines Bauvertrages mit einer leistungsfähigen Bau-Unternehmung.

¹⁾ Dargestellt in Bd. LVIII, S. 1 (Juli 1911).

Red.

¹⁾ Vgl. Bd. LIX, S. 202, Spalte rechts (13. April 1912). Red.