

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 85/86 (1925)
Heft: 25

Artikel: Zur Erweiterung der Durchfahrt beim Zeitglocken-Turm in Bern
Autor: P.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-40241>

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: 10.04.2026

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

INHALT: Zur Erweiterung der Durchfahrt beim Zeitglocken-Turm in Bern. — Das Kraftwerk Amsteg der Schweizerischen Bundesbahnen. — Zur Frage der Reussbrücke Mellingen. — † Hermann Bringolf. — Eidgenössisches Amt für Wasserwirtschaft. Erhöhung der Wirtschaftlichkeit alter Turbinenanlagen durch Ersatz der Dampfturbine. — Miscellanea: Die Veredlungsvorgänge in vergütbaren Aluminium-Legierungen. Inter-

nationale Ausstellung für das Baufach in Turin 1926. Zur Kritik am Eidgen. Amt für Wasserwirtschaft. Die Lorraine-Brücke in Bern. Der Schweizerische Bund geistig Schaffender. — Nekrologie: Georg Klängenberg. — Konkurrenzen: Evang.-reform. Kirche mit Kirchgemeindehaus Luzern. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Sektion Bern des S. I. A. S. T. S.

Band 86.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 25

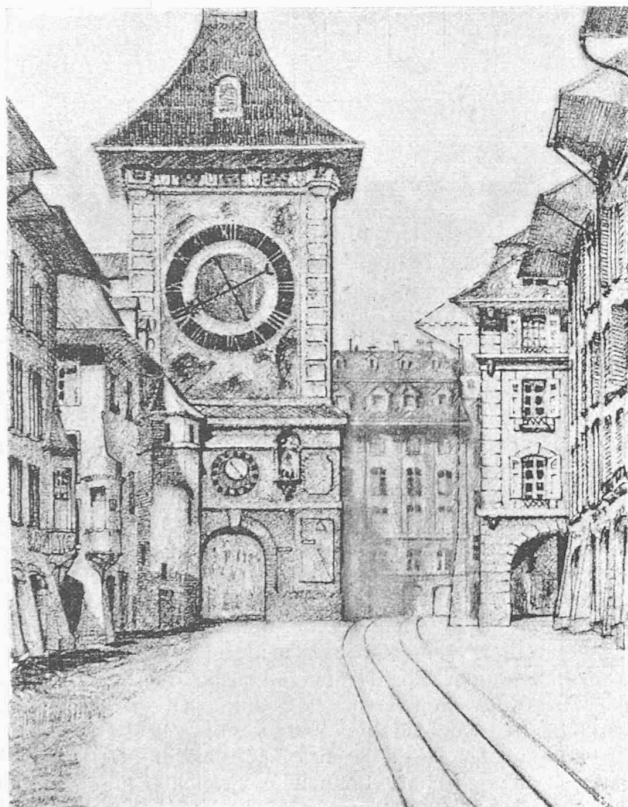


Abb. 7. Ostansicht nach Projekt 1925 (gestrichelt bisherige Ecke).

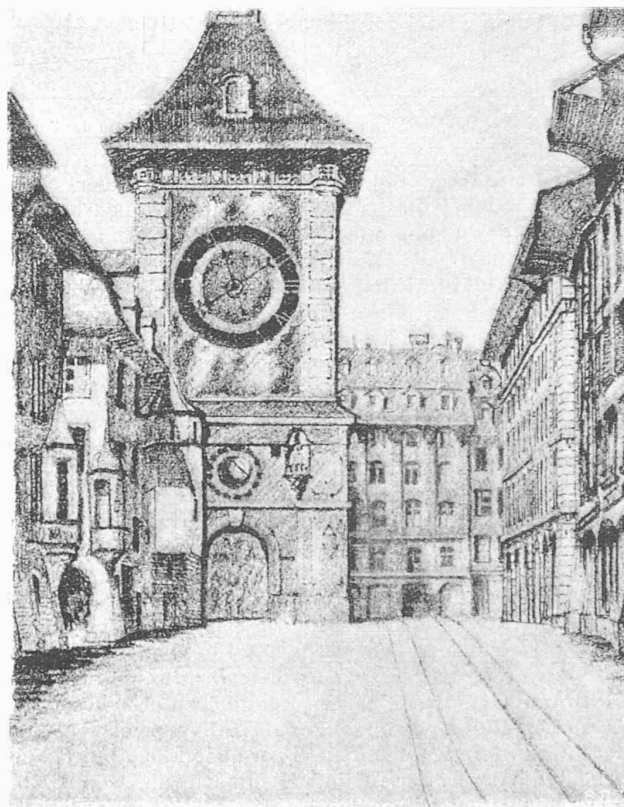


Abb. 8. Ostansicht nach aufgegebenem Aligement 1912.

Zur Erweiterung der Durchfahrt beim Zeitglocken-Turm in Bern.

Allzuviel wertvollste Altstadt-Situationen sind Ende des letzten Jahrhunderts einem blinden Verkehrswahn geopfert worden, ohne dass ein wirklicher Zwang dazu vorgelegen hätte, und als Reaktion darauf erklärte man dann beinahe jedes Erkerchen und alte Gerümpel als unantastbares Heiligtum. Beiden Standpunkten liegt eine richtige Idee zu Grunde, beide aber sind absurd, wenn sie nur diese Idee und nicht den Gesamtzusammenhang im Auge haben. Darüber aber muss man sich von vornherein im Klaren sein: Eingriffe in weltberühmte städtebauliche Organismen, wie die Berner Altstadt einer ist, gehören zum Verantwortungsvollsten, sie gleichen Gesichts-Operationen, bei denen ein sachlich geringfügiger Fehler den Eindruck unheilbar entstellen kann. Die Zeitglocken-Erweiterung ist ein solcher Fall, und also eingehender Betrachtung wert.

Um über Wert oder Unwert der verschiedenen Lösungsmöglichkeiten ins Reine zu kommen, ist genaue Analyse des bestehenden Zustandes erstes Erfordernis. Der Zeitglockenturm riegelt die Kramgasse, die Hauptstrasse der ältesten „Unteren Stadt“ (Zähringischer Gründung) gegen den Kornhausplatz ab, mit dem die Zone der „Oberen Stadt“ (der Savoyer-Stadt) beginnt. Hauptsache ist die Ansicht aus der Kramgasse. Selbstverständlich war der Turm ursprünglich beidseitig eingebaut, in der jetzigen Situation ragt er aus der linken Strassenwand (Schattseite) ins Strassenlicht, das er zwischen Turm und „Sonnseite“ bis auf 6,50 m einengt (Abbildung 1). Die Trambahn wird hier einleisig geführt. Unglücklicherweise fehlen nun gerade an dieser engsten Stelle auf beiden Strassenseiten

die Lauben, sodass nicht nur der Fahrverkehr gestaut, sondern zudem der Fussgängerverkehr auf den sonst als Fahrbahn dienenden Strassenraum abgedrängt wird. Zu dieser Verengung trägt nicht nur der Turm bei, sondern ebenso die „sonnseitige“ Strassenwand, deren zwei Gebäude sägeförmig gestaffelt in die Flucht der Kramgasse vorspringen (Abbildung 2). Aesthetisch sind diese Vorsprünge von grösster Wichtigkeit, indem sie dem Turm Halt geben, und ihn mit der gegenüberliegenden Seite verbinden. Diese Wirkung hat vor allem der kleine Vorsprung B in Abbildung 1: er verankert die abriegelnde Wandflucht des Turmes, die auf der linken Seite durch das polygonale, erkerartige Türmchen noch besonders befestigt scheint. Dieser Vorsprung B verdankt sein Dasein gewiss irgend einem Zufall, und wohl kaum architektonischen Erwägungen; wir haben ihn hier aber nicht auf seine Vorgeschichte, sondern einzig auf seine Bedeutung im gegenwärtigen Bestand hin zu betrachten, und für diesen ist er wichtig, mag er stammen woher er will. Diese Hauptbindung A-B wird vorbereitet durch den Vorsprung D der Apotheke Volz in Flucht des Zwiebelngässchens, der ungefähr dem Eck C zur Hotelgasse entspricht: schon hier machen die Strassenwände den Versuch sich zu schliessen, sie nehmen einen Anlauf das zu tun, was dann im Turm erreicht wird, und so scheint dieser im Stadtorganismus weitläufig vorbereitet, als organische Notwendigkeit und Lösung, nicht als nur hineingestellter Fremdkörper. Mit dieser Situation hat sich also das Bestreben, die Verkehrsstauung zu beseitigen, auseinanderzusetzen.

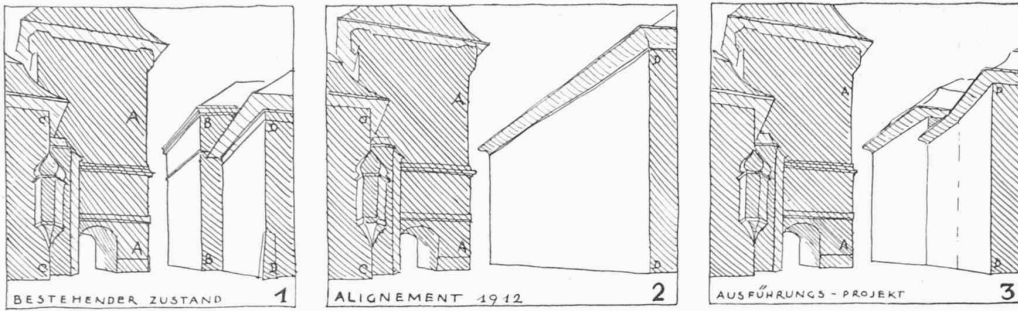


Abb. 2. Schematische Ansichten von Osten, von der Schattseite der Kramgasse aus.

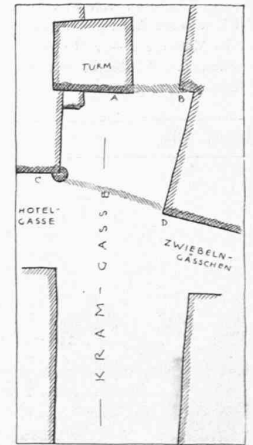


Abb. 1. Situation 1 : 1000.

Da ist nun zu fragen: was ist hier wichtiger, Stadtbild oder Verkehr? Besteht wirklich ein sehr starkes Verkehrsbedürfnis, dann müssen die ästhetischen Fragen durchaus zurücktreten, besteht ein solches Bedürfnis aber nicht, so muss die Erhaltung des künstlerisch Wichtigen die Hauptsache sein. Mit einem Kompromiss wird verkehrstechnisch wenig erreicht, aber ästhetisch alles verdorben. Unserer persönlichen Meinung nach besteht nun ein Bedürfnis zu radikalen Verkehrs-Erleichterungen an dieser Stelle wohl kaum. Die Kramgasse wird nie Hauptverkehrsstrasse werden, denn der Durchgangsverkehr Richtung Thun vermeidet die untere Altstadt, und zwar nicht wegen des Zeitglockenturms, sondern wegen der vielen Brunnen in Strassenmitte und des starken Höhenverlustes bis zur Nydeck-Brücke. Mit Recht war man beim Wettbewerb Kasinoplatz-Kochergasse¹⁾ bestrebt, die Einfahrt zur Kirchenfeldbrücke, und damit das Umfahren der unteren Stadt zu erleichtern: der Zeitglockenturm hat hierauf gar keinen Einfluss. Wollte man die Kramgasse durchaus zur Hauptverkehrsstrasse machen, so müsste man unweigerlich sämtliche Brunnen und den ganzen Zeitglockenturm beseitigen. Die Abb. 4 und 2 (links) zeigen das Aligement von 1912: eine zur Schattseite schematisch-parallele Fluchtlinie rasiert die beiden Vorsprünge D und B einfach ab, womit zwar die Durchfahrt um 1 bis 3 m erweitert wird (wozu ausserdem eine 3 m breite Laube kommt), die ganze Gruppe aber ihren städtebaulichen Sinn verliert.

Der ganze Fragenkomplex wurde aktuell, seit eine Aktiengesellschaft die Pfisterbesitzung (das Haus Ecke

¹⁾ Eingehende Darstellung vgl. Band 85, Seite 268 ff. (Mai 1925)

Kornhausplatz) erworben hatte, in der Absicht, ein neues Geschäftshaus zu errichten. Wollte man mit diesem Neubau die Strassenregulierung verbinden, so musste gleichzeitig auch die aus drei Parzellen am Zwiebelngässchen bestehende Besitzung Volz zwecks besserer Grundstückgestaltung umgelegt werden.

Die Berner Behörden waren wohl beraten, dass sie bei dieser Gelegenheit das herzlose Reissbrettprodukt des Aligements von 1912 einer eingehenden Revision unterzogen haben. Die strichpunktierte Linie in Abbildungen 5 und 2 (rechts) zeigen den Abänderungsvorschlag: für den Neubau Pfister bleibt das Aligement von 1912 gültig, die Ecke der Apotheke Volz dagegen springt ins Strassenlicht vor, sodass sie, verglichen mit dem bestehenden Zustand nur um 1 m zurückgesetzt wird (statt um 4,20 nach Aligement 1912). Die Laube, im oberen Teil 3 m im Licht, erweitert sich bis auf 4 m; gleichzeitig wird durch Grenzumlegungen eine Neuparzellierung durchgeführt. Um dem Turm die dominierende Stellung zu wahren, wurde die Höhe des Neubaus auf Erdgeschoss, drei Stockwerke plus ausgebautes Dach beschränkt (Abbildung 6), wofür die Stadt der Gesellschaft finanzielle Erleichterungen bietet. Auch an den Umbau der Apotheke Volz wird ein namhafter Beitrag geleistet.

Man wird gern anerkennen, dass diese Lösung gegenüber der Baulinie von 1912 einen grossen Fortschritt bedeutet (vgl. auch Abbildungen 7 und 8), man wird aber doch bedauern, dass der obere Vorsprung B in der Strassen-

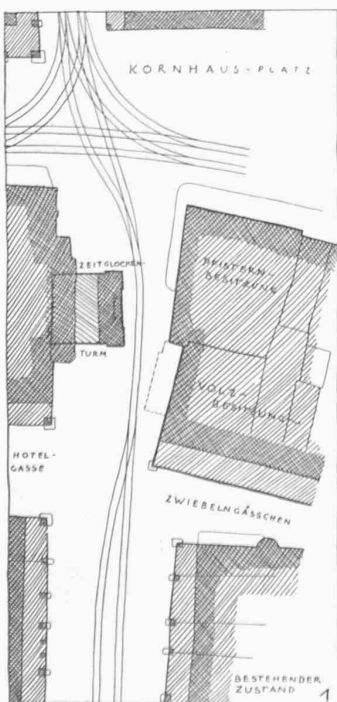


Abb. 3. Alter Zustand 1 : 1000.



Abb. 4. Aufgegebenes Aligement 1912.



Abb. 5. Ausführungs-Entwurf 1913.

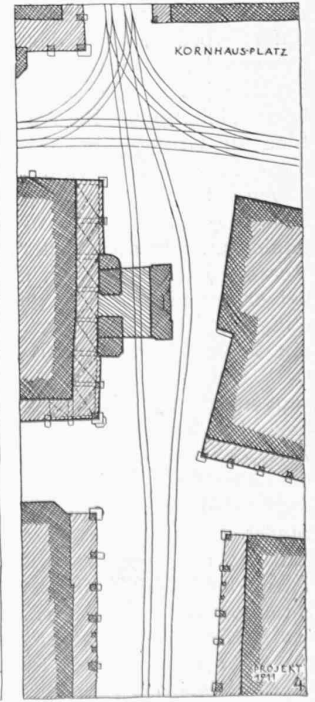


Abb. 9. Früherer Vorschlag.

