

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: 23.02.2026

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

INHALT: Zur Erweiterung der Durchfahrt beim Zeitglocken-Turm in Bern. — Das Kraftwerk Amtsteg 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 Veredelungsvorgänge in vergütbaren Aluminium-Legierungen. Inter-

nationale Ausstellung für das Baufach in Tuin 1926. Zur Kritik am Eidgen. Amt für Wasserwirtschaft. Die Lorraine-Brücke in Bern. Der Schweizerische Bund geistig Schaffender. — Nekrologie: Georg Klingenber. — 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

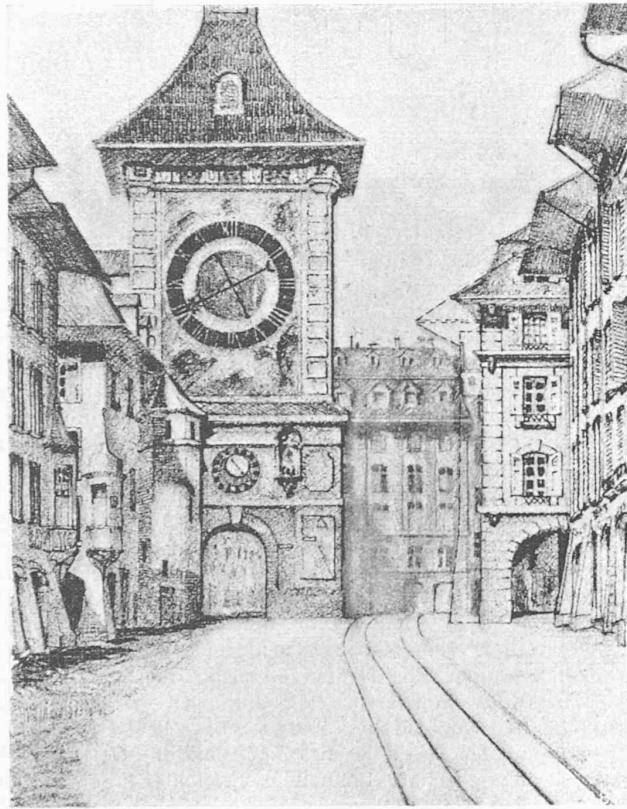


Abb. 7. Ostansicht nach Projekt 1925 (gestrichelt bisherige Ecke).

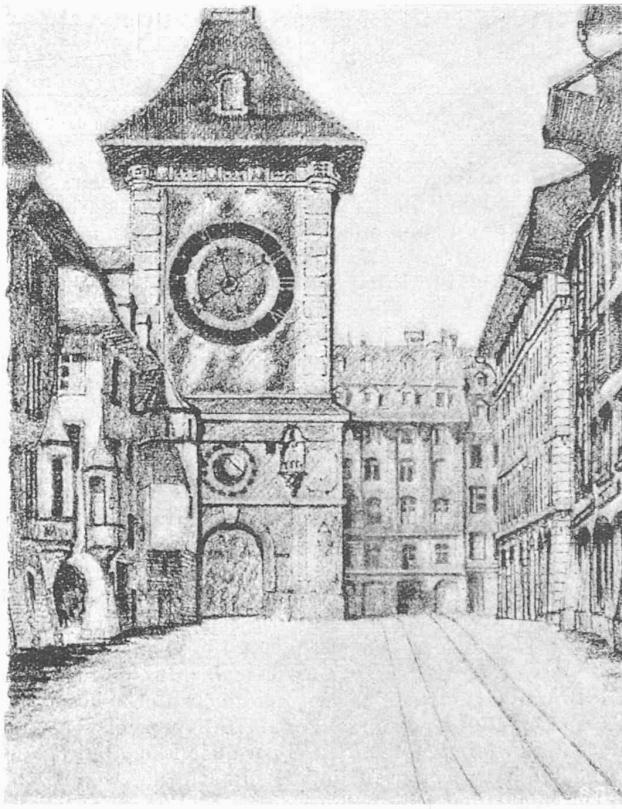


Abb. 8. Ostansicht nach aufgegebenem Alignement 1912.

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 (Schatzseite) ins Strassenlicht, das er zwischen Turm und „Sonne“ bis auf 6,50 m einengt (Abbildung 1). Die Trambahn wird hier eingleisig 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 Fahrbaahn dienenden Strassenraum abgedrängt wird. Zu dieser Verengerung 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 Haupt-Bindung 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 Verkehrsstaubung zu beseitigen, auseinanderzusetzen.

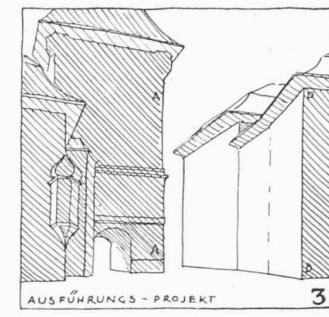
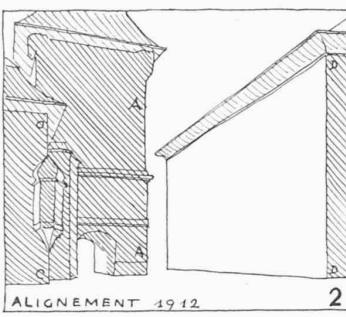


Abb. 2. Schematische Ansichten von Osten, von der Schattseite der Kramgasse aus.

Da ist nun zu fragen: was ist hier wichtiger, Stadtbild oder Verkehr? Besteht wirklich ein sehr starkes Verkehrsbedürfnis, dann müssen die aesthetischen 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 aesthetisch 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 Alignement 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 Pfisternenbesitzung (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 Grundstücksgestaltung umgelegt werden.

Die Berner Behörden waren wohl beraten, dass sie bei dieser Gelegenheit das herzlose Reissbrettprodukt des Alignements von 1912 einer eingehenden Revision unterzogen haben. Die strichpunktierte Linie in Abbildungen 5 und 2 (rechts) zeigen den Abänderungsvorschlag: für den Neubau Pfistern bleibt das Alignement 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 Alignement 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-

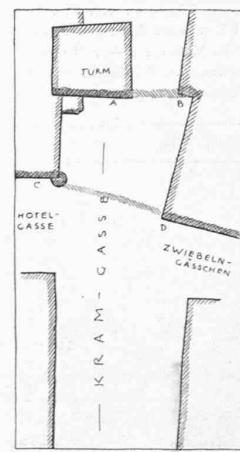


Abb. 1. Situation 1:1000.

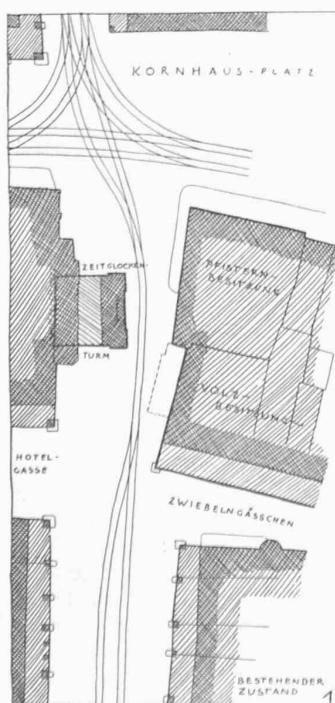


Abb. 3. Alter Zustand 1:1000.



Abb. 4. Aufgegebenes Alignement 1912.



Abb. 5. Ausführungs-Entwurf 1913.

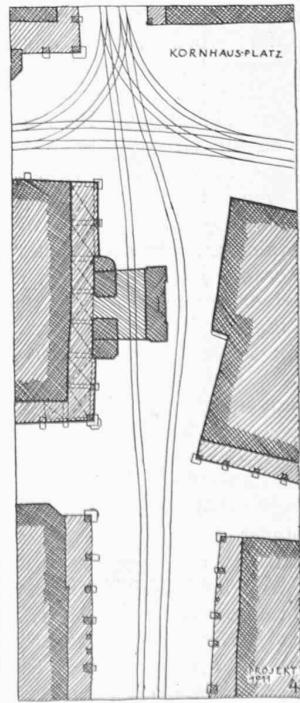


Abb. 9. Früherer Vorschlag.

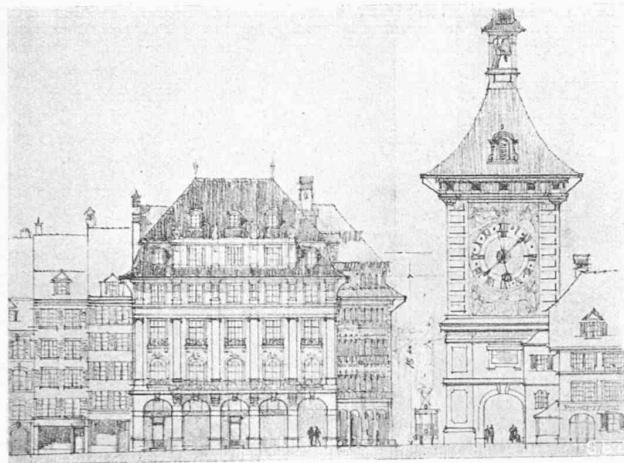


Abb. 6. Geometrischer Aufriss der Westfront (1925). — 1:600.

wand dabei verloren geht, der, wie oben dargelegt, ein sehr wichtiges Glied im ästhetischen Tatbestand war. Ein früher studiertes Projekt (Abbildung 9) hatte Lauben auf der Schattseite vorgesehen, also hinter dem Turm im Häuserblock, an den er angebaut ist; damit wäre die Zeitglocken-Durchfahrt selber für den Strassenverkehr frei geworden und hätte ein Tramgleise aufnehmen können, womit die Verkehrsnöte ebenfalls ausreichend behoben gewesen wären. Seinerzeit ist dieses Projekt an den Kosten gescheitert; es ist aber zu bedauern, dass es nicht wieder aufgegriffen worden und durchgedrungen ist, denn es wäre im vorliegenden Fall die ideale Lösung. Nur so wären die Feinheiten der städtebaulichen Situation gerettet worden.

Nach Ausweis der Pläne wird der Geschäftshausneubau in den in Bern offenbar unvermeidlichen Formen eines Heimatschutz - Pseudobarock durchgeführt, dessen Kolossalpilaster den Maßstab des Zeitglockenturms wohl beträchtlich drücken werden (Abbildung 6), wie denn überhaupt die sehr reiche Gliederung des Neubaus den Turmgliederungen bedenklich Konkurrenz macht, während ein ruhiger Kubus von rein flächenhafter Fassadenbehandlung dafür jedenfalls die bessere Folie wäre und auch mit den Nachbarhäusern weniger kontrastieren würde. Wenn denn schon durchaus historisch gebaut werden muss, liessen sich auch hierfür in Bern sehr gute spätgotische Beispiele finden. Die Imitation historischer Formen birgt aber die Gefahr, dass man schliesslich auch den alten Bauten ihre Echtheit nicht mehr glaubt.

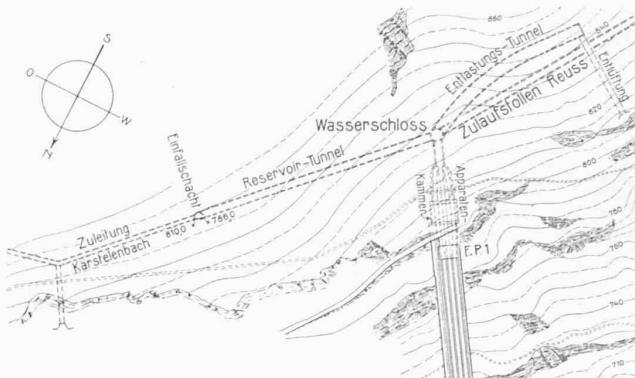
P. M.

Das Kraftwerk Amsteg der S. B. B.

Von Dipl. Ing. HANS STUDER (Zürich), gew. Bauleiter des Kraftwerks.

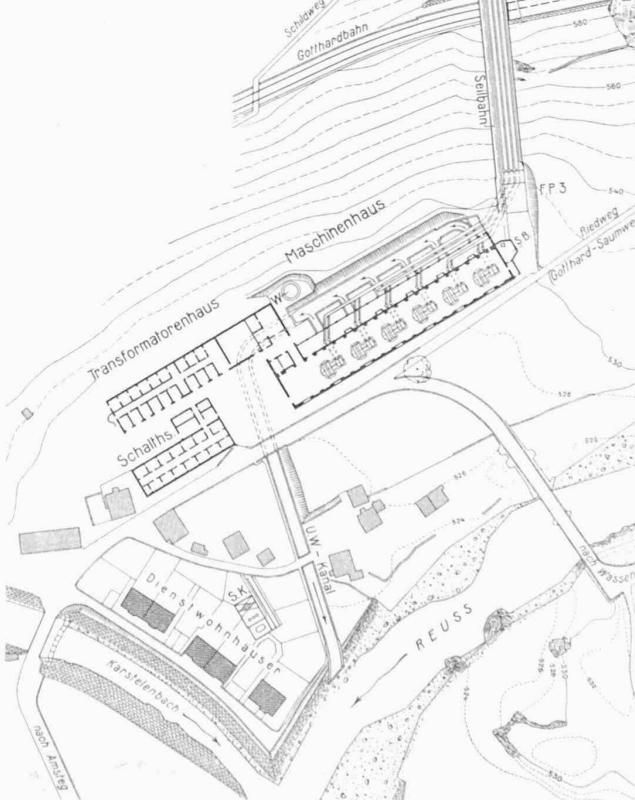
(Fortsetzung von Seite 300.)

Das Wasserschloss ist ganz in den aus Serizit-Gneiss gebildeten, über dem Südausgang des Dorfes Amsteg ansteigenden Felshang eingebaut (Abb. 49 u. 50). Der Zulaufstollen mündet in seinem untern Ende in einen Vertikalschacht von 35 m Höhe und 5,0 m lichter Weite, der als Standrohr die bei plötzlichem Abschliessen der Turbinen entstehenden Druckstöße aufzunehmen hat. An Stelle der bei andern Ausführungen, wie z. B. auch beim Ritomwerk, in das obere Ende des Vertikalschachtes eingebauten Erweiterung zwecks Aufnahme und sekundenlanger Aufspeicherung des bei diesen Druckstössen aufquellenden Wassers, schliesst hier ein 77 m langer horizontaler „Entlastungstunnel“ von 29 m² lichter Weite an, in den sich die aufgestauten Wassermengen ergießen können; seine Sohle liegt 0 bis 26 cm über der Krone der Staumauer am Pfaffensprung. Zur Erleichterung des Baues dieses Tunnels wurde an dessen Südende von aussen her ein 41 m langer Seitenstollen vorgetrieben, der nun zur Entlüftung des Entlastungstunnels an Stelle eines vertikalen oder schrägen besondern Entlüftungskamins benutzt wird.



KRAFTWERK AMSTEG
DER
SCHWEIZER. BUNDESBAHNEN.

Abb. 49. Uebersichtsplan 1:3000
zu Wasserschloss, Entlastungs- und
Reservoir-Stollen,
Druckleitung und Zentrale.



Die grosse Länge des Zulaufstollens, die momentanen Mehrbedarf an Wasser, zur Deckung kurzdauernder Belastungsspitzen auch bei maximaler Entnahme von 21 m³/sek (Wassergeschwindigkeit 3,34 m/sec bei einem angenommenen Rauhigkeitskoeffizienten $n = 0,0125$ der Formel von Ganguillet und Kutter), viel zu spät von der Wasserrassung her zu den Turbinen gelangen lassen würde, machte die Anlage eines kleinen Speichers in der Nähe der Turbinen erforderlich. Dieser Speicher wird gebildet durch den Vertikalschacht und den ungefähr in der Verlängerung des Zulaufstollens liegenden, 110 m langen, kreisrunden Reservoirtunnel von 3,10 m Lichtweite, dessen Sohle 4,15 m höher liegt als die Sohle des Zulaufstollen Endes (Abb. 49 und Abb. 50, Seite 315).