

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **85/86 (1925)**

Heft 25

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

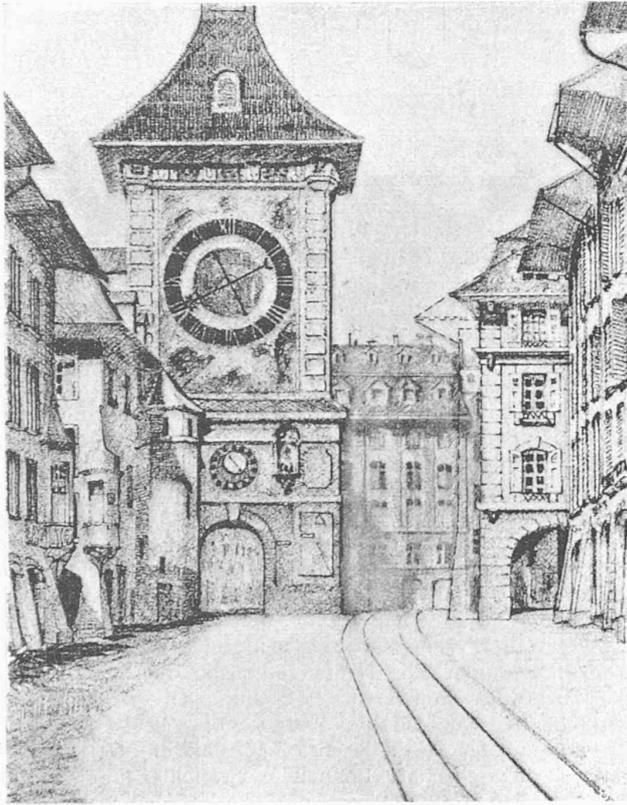


Abb. 7. Ostansicht nach Projekt 1925 (gestrichelt bisherige Ecke).

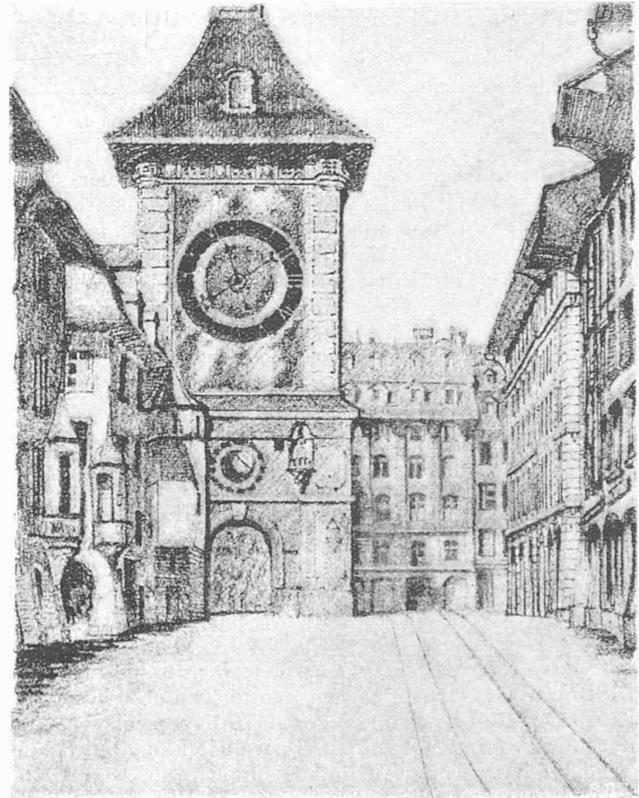


Abb. 8. Ostansicht nach aufgegebenem Aligement 1912.

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.