

Das letzte Blatt

Autor(en): **Scheurer, R.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **21 (1931)**

Heft 46

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-645921>

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.

unmittelbar an die Rühlwirtschaft Gfeller-Rindlisbacher anschließt und bis nahe an den Käfigturm reichen würde, wirkt sympathisch durch seine schlichte, vornehme Einfachheit, die in ihrer symmetrischen Gliederung mit Hervorhebung des Mittelbaues und in der Dachform die Berner Tradition glücklich wahr.

Nach dem Vorschlag soll der Käfigturm in seinen oberen Partien links und rechts freigelegt werden. Man kann dem Vorschlag prinzipiell beistimmen. Das Auge wird sich rasch an den neuen Aspekt gewöhnen. Ob die heute schon sehr prekären Verkehrsverhältnisse solcherart als für eine spätere Zukunft genügend gelöst gelten dürfen, möchten wir in Frage stellen.

In städtebaulicher Hinsicht sind gegen den Bauplan Bedenken aufgetaucht. Die Frage, ob die neue Baugruppe und die Umgestaltung des Turmes seine heutige Umgebung glücklich ergänze, ist vom Redaktor des „Wert“ unzweideutig verneint worden. Peter Meyer schreibt:

„Man kann nicht behaupten, daß dieser Freilegungsvorschlag überzeugend wirkt. Wenn man den Turm wie vorgeschlagen symmetrisch flankiert, so wird er zum Mittelpunkt einer axialen Anlage gemacht, was nicht nur der mittelalterlichen Auffassung, sondern auch seiner Funktion im heutigen Stadtorganismus durchaus widerspricht. Dieser Turm ist, wenn auch im einzelnen in Renaissanceformen gehalten, eine durchaus spät-mittelalterliche Angelegenheit, er ist ein Teil des mittelalterlichen Nebeneinander, der Agglomeration verwandter Baukörper, und wenn, wie der Abbildung zu entnehmen ist, die Neubauten mit ausgesprochenen horizontalen Bänderungen im Berliner Mendelssohnstil errichtet werden sollen, so hilft auch der Dachvorsprung nicht, den Berner Charakter zu wahren. Wenn man also schon das Berner Stadtbild schätzen will, — eine Frage, die die Berner allein angeht — so wird man auf eine zartere, feingliedrigere Teilung dringen müssen, in der Vertikalelemente die Horizontalität durchsetzen; das Verhältnis zu Bodenfläche braucht deshalb nicht ungünstiger zu werden. Unverständlich ist auch, warum der Neubau eine axial symmetrische Fassade bekommen soll, obwohl die Fassade auf der Gegenseite nicht antwortet und der Platz quer und nicht frontal dazu gerichtet ist. Wenn schon der Käfigturm selber zur axialen Anlage umgebaut werden soll, so kann man doch nicht unmittelbar daneben nochmals eine Parallelaxe entwickeln.“

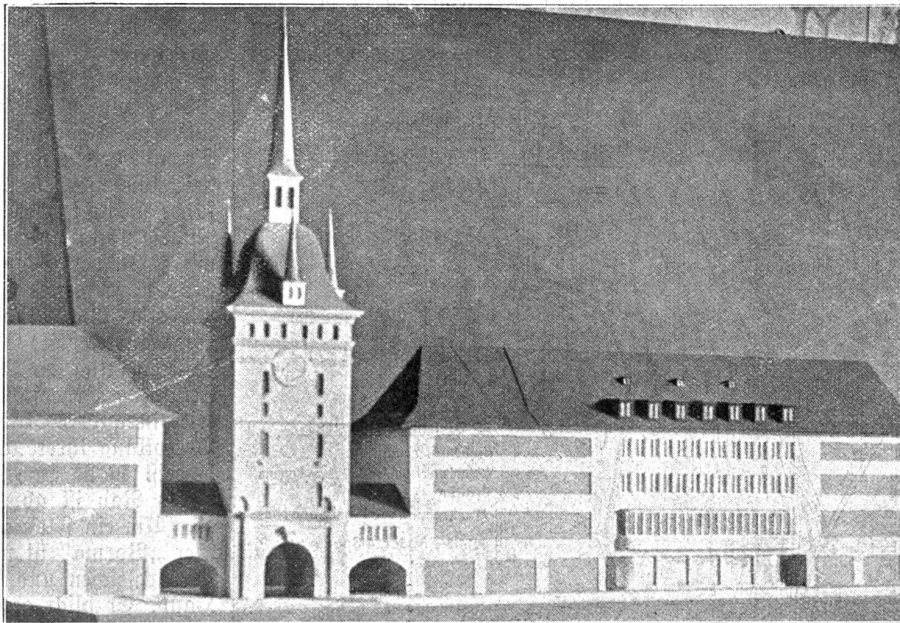
Diese Einwände sind der Ueberprüfung wert. Man wird am besten zu einem Urteil gelangen können, wenn ein zweites Projekt vorliegt, das den Einwänden gegen das erste Rechnung trägt und wenn beide in anschauliche Beziehung gestellt werden zum ganzen Platz. H. B.

Das letzte Blatt.

Noch hängt am Baum ein letztes Blatt;
Bald wird auch dieses schwinden.
Längst ruhn die andern welk und dürr
Auf fahlen Wiesengründen.

Wie mancher Freund ging schon dahin!
Bald steh' ich ganz alleine ...
An tote Blätter mahnen mich
Die kalten Leichensteine.

Rob. Scheurer.



Modell der projektirten Umbauten auf dem Bärenplatz.
(Architekten F. Trachsel und W. Abbiati.)

Die Linienführung zum Bahnhof Bern.

Böse Zungen behaupten, die Bahnhoffrage der Stadt Bern sei so alt wie der Bahnhof selbst. Sicher ist, daß sie alt ist und alle paar Jahre aktuell wird. Es wird auch niemand bestreiten wollen, daß die Frage sehr schwer zu lösen ist und jedenfalls mit Schlagwörtern „Für die Lorrainehalde, gegen die Engehalde“ nicht gelöst ist. Denn die zukünftige Linienführung allein ist es nicht, die unsern Stadtvätern so viel Sorgen macht. Sie betrachten das Problem als Ganzes und dazu gehört unter anderem auch die Frage der Einführung der Solothurn-Bern-Bahn.

Für heute kann es sich hier nur darum handeln, unsern Lesern die drei Zufahrtlinien-Projekte zu erläutern, soweit die umstehende Planskizze nicht für sich selber spricht.

Beim sogenannten Projekt I „Hebung der bestehenden Linie durch die Lorraine“ kann aus der Skizze nicht ersehen werden, daß dieser Vorschlag einen großmächtigen Viadukt quer durch die ganze Lorraine bedingt. Dieser Viadukt würde viergleisig ausgebaut; die Bundesbahnen bräuchten dabei kein ihr nicht gehörendes Land zu beanspruchen. Dieses Projekt wäre von allen dreien das billigste, und die Gemeinde hätte daran bloß 164,000 Franken beizutragen. Da dieses Projekt namentlich für die Lorraine große Nachteile hätte, kommt ihm heute mehr theoretische Bedeutung zu und es dient eigentlich nur noch als Ausgangspunkt für die Frage des Kostenbeitrages der Gemeinde.

Projekt II sieht die Verlegung der Linie längs des rechten Uferes, an die Lorrainehalde vor. Von diesem Projekt bestehen zwei Varianten, von denen die zweite 200,000 Franken mehr kostet. Es ist das Projekt, dem die Bundesbahnen den Vorzug geben, hauptsächlich deswegen, weil es eine schnurgerade Einfahrt in den Bahnhof erlaubt. Es ist das mittelste der drei Projekte auf der Planskizze. Da es betriebstechnisch von den Bundesbahnen als das beste angesehen wird, gestehen die Bundesbahnen der Gemeinde eine Ermäßigung der Beitragspflicht um Fr. 300,000 zu.

Die Bundesbahnen haben sich seinerzeit auch verpflichtet (heute würden sie es kaum mehr tun!), der Gemeinde das Projekt III, das Engehaldeprojekt zu bauen, wenn sie es wünscht. Als Vorzug wird ihm die bessere ästhetische