



**BERNER HEIMATSCHUTZ
REGION BERN MITTELLAND**

Postfach | 3000 Bern 7
info@heimatschutz-bernmittelland.ch
www.heimatschutz-bernmittelland.ch

Heimat heute | 2011



Impressum

Herausgeber:

Berner Heimatschutz
Region Bern-Mittelland
Postfach | 3000 Bern 7
info@heimatschutz-bernmittelland.ch
www.heimatschutz-bernmittelland.ch

Redaktion:

Isabella Meili-Rigert
Margrit Zwicky

Gestaltung | Satz:

Michèle Petter Sakthivel

Lithos:

Atelier Jaune

Druck:

Geiger AG

Auflage:

1800 Exemplare

Titelbild:

Dieter Schnell

Inhalt

Marc Wehrlin | **Editorial** | 3

Martin Fröhlich | **Die ersten «Architekten» Berns** | 4 – 10

Tobias Erb | **Kunsteisbahn und Wellenbad Dählhölzli Ka-We-De, Bern** | 11 – 15

Werner Neuhaus | **Das war die Gaswerkbahn** | 16 – 21

Schoggitaler 2011 | 21

Marc Wehrlin | **Ökologie schont kulturelle Ressourcen** | 22

Bernhard Furrer | **Energieeffizienz und Denkmalschutz** | 23 – 24

Thomas Hurschler | **Das neue Schweizer Seilbahninventar** | 25 – 29

Rolf Hürlimann | **Brückenschläge** | 30 – 36

Dieter Schnell | **Spaziergang von Bümpliz Nord ins Westside** | 37 – 41

Denkmalpflege des Kantons Bern | Berichte 1979–2004 | Band 2, Gemeinden J–Z | 42

Adressen | 43

Editorial

Liebe Heimatschutz-Mitglieder

Liebe Leserinnen und Leser

Wenn wir Jahr für Jahr ein Heft zu Themen der Baukultur unserer Region publizieren, machen wir das nicht nur, um Ihnen eine anregende Lektüre zu bieten. Das sicher auch und es freut uns, wenn dies gelingt. Aber die gewählten Themen stehen immer stellvertretend für unser Anliegen, den Wert des gestalteten Lebensraums sichtbar zu machen und für einen sorgfältigen Umgang mit ihm zu werben. Dabei interessiert uns Qualität unabhängig davon, ob es um das Gestern, das Heute oder das Morgen geht. Die Zeitachse ist auf lange Sicht angelegt und selbstverständlich ist Qualität ein diskursiver Begriff, im Sinne einer sich ändernden, auch kontroversen Auseinandersetzung.

Für Heimatschutz und Denkmalpflege gilt gleichermaßen die Max Weber zugeschriebene Definition über die Politik, die mir die Bund-Lektüre erst neulich wieder in Erinnerung gerufen hat: Es ist «ein langsames Bohren von harten Brettern mit Leidenschaft und Augenmass». Beidem fühlen wir uns verpflichtet – der Leidenschaft und dem Augenmass.

Gefährlich wird es für Baukultur, Ortsbild und Landschaft dann, wenn die Politik in Panik gerät und ihre Versäumnisse ungeachtet aller Konsequenzen monothematisch nachholen will. Mit Leidenschaft und Augenmass erinnert Heimat heute 2011 deshalb an das intakte Baudenkmal Ka-We-De, das plötzlich ins Visier städtischer Sparpolitik geraten ist. Und mit Leidenschaft und Augenmass treten wir dafür ein, dass die bisherige Halbherzigkeit in der Förderung alternativer Energien nicht plötzlich dazu führt, dass geschützte und erhaltenswerte Gebäude und Ortsbilder beliebig mit Solaranlagen verunstaltet werden.

Allen Autorinnen und Autoren danken wir dafür, dass sie uns ein weiteres Jahr die Argumente für den Stellenwert der baulichen und technischen Kulturgüter liefern.

Nun wünsche ich Ihnen – wie gesagt – auch eine anregende Lektüre!

Marc Wehrlin
Präsident Berner Heimatschutz
Region Bern-Mittelland

Die ersten «Architekten» Berns

Frauenfeld, Postgebäude
(1897–1899) von Theodor
Gohl
(Bundesamt für Bauten
und Logistik)



Wir sind es gewohnt, die Grossen vorzustellen. Gross sind sie aber nur im Vergleich mit den anderen. Wie können wir wissen, wer die Grossen sind, wenn wir die anderen nicht kennen? Den realen Architekturbetrieb lernt man am besten kennen, wenn man sich eine geschlossene Gruppe von Bauleuten vor Augen führt, alle Revue passieren lässt, auch die «seltsamen» Biografien betrachtet und damit auch jenen Beachtung schenkt, die die Grossen erst zu Grossen machen, weil sie selber «kleiner» sind. Hier tun wir für einmal dasselbe mit jenen Berner Bauleuten, die ihren Beruf als Erste nicht mehr primär auf dem praktischen Weg erlernten, sondern eine Architekturschule durchliefen, wobei uns die Schüler von Gottfried Semper, die ersten Architekten «Swiss made», interessieren.

Baumeister oder Architekt?

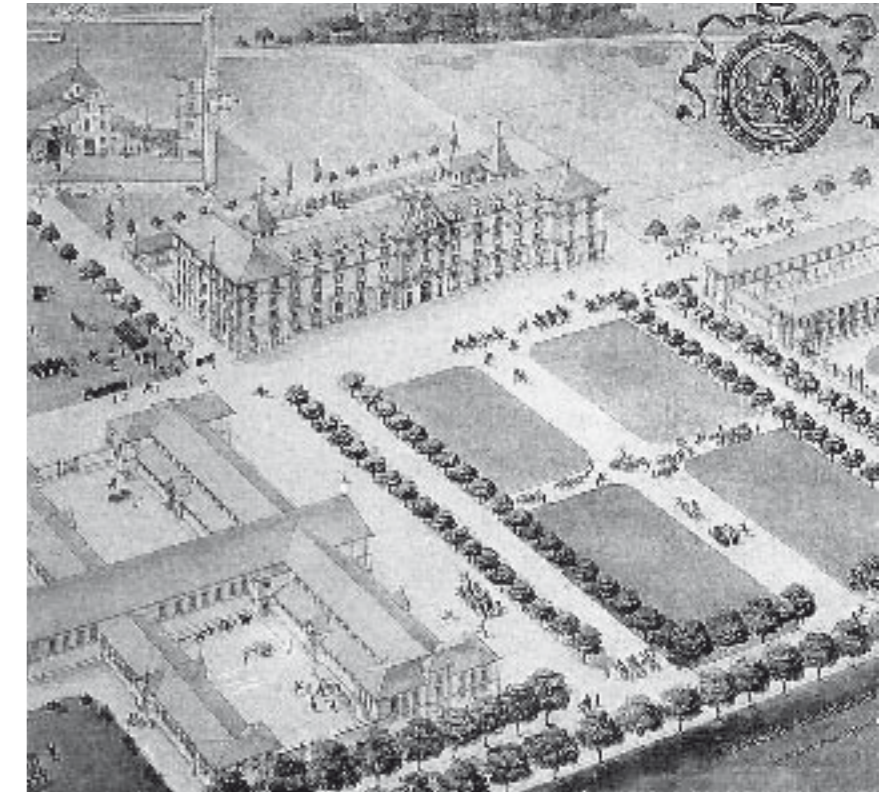
Auch die jungen Baufachleute wurden – wie alle anderen zukünftigen Handwerker auch – zunächst bei einem anerkannten Fachmann in die Lehre gegeben, gingen nach der «Stifti» auf Wanderschaft

und wurden durch praktische Weiterbildung zu Baumeistern. Erst seit dem frühen 18. Jahrhundert gab es Architekturschulen (seit 1720 in Paris, 1799 in Berlin, 1820 in München etc.), die zunächst als Weiterbildungsinstitute für Maurer-, Steinmetz- oder Zimmermanns- oder Bauzeichnergesellen gedacht waren, die sich so berufsbegleitend zu Baumeistern oder sogar zu «Architekten» weiterbilden konnten. Der Ausbildungsplan der Bauakademie in Berlin zeigt, wie das um 1820 gemeint war. Hier wurde quasi als Grundausbildung – wir würden diese heute als Bachelor-Lehrgang bezeichnen – Landbaukunst gelehrt. Die Abgänger waren nach einer Prüfung befähigt und berechtigt, Privatbauten «auf dem Land» zu errichten. Der «Master-Lehrgang» Schönbaukunst befugte die Absolventen der daran anschliessenden Staatsprüfung, sich um Aufträge für öffentliche Bauten des Staats zu bewerben. Die jüngeren Akademien im deutschen Sprachraum folgten mehr oder weniger diesem Prinzip. Es ist deshalb sinnvoll, jene Bauleute, die sich eine Grundausbildung erworben haben, als Baumeister zu bezeichnen und jene, die zur

Annahme von Staatsaufträgen ermächtigt waren, als Architekten. Ob sich die Baufachleute damals selber als Baumeister oder als Architekten bezeichneten, ist in diesem Zusammenhang unerheblich – dies insbesondere in der Schweiz, weil sie lange ohne eigene Architekturschule blieb, die da gewisse Regeln hätte aufstellen können. So wurden hierzulande die Staatsaufträge und Staatsstellen nicht ausschliesslich an Architekten vergeben, sondern immer aufgrund von meist offenen Wettbewerben und Ausschreibungen – oder zuweilen auch nach «Hosensackwärme». Wenn hier also eine Unterscheidung zwischen Baumeistern und Architekten gemacht wird, so nur, um den Grad der Ausbildung zu bezeichnen, nicht aber die künstlerische Qualität ihrer Bauten. Schliesslich hat ja Le Corbusier nie eine Architekturschule besucht und der ETH-Professor Dolf Schnebli nie einen Studienabschluss gemacht.

Erste Ausbildungen im Ausland

Die Académie royale d'architecture in Paris, die später in die Académie des Beaux-Arts integriert wurde, hatte 1721 begonnen, auswärtige Studenten aufzunehmen. Der erste Berner, der diese Möglichkeit nachweislich (also nicht nur in seinen Selbstzeugnissen) nutzte und sich nach der Lehre von 1725–1727 in Paris weiter ausbilden liess, war Abraham Wild jun. (1700–1785). Möglicherweise war auch Johann Jakob Jenner (1710–1770) zwischen 1728 und 1734 an der Académie. Niklaus Sprüngli (1725–1807) studierte von 1746–1754 fast gleichzeitig mit Erasmus Ritter (1726–1807) bei Professor Jacques-François Blondel (1705–1774). 1821 wählte Karl Adolf von Graffenried (1801–1854) ebenfalls diese Académie, während Gabriel Rudolf Ludwig Stürler (1805–1891) und Gottfried Semper (1803–1879) aus Altona 1827 die private, ebenfalls in Paris befindliche Architekturschule von Christian Gau besuchten. Eduard Stettler (1803–1879) studierte zunächst ebenfalls in Paris, zog dann aber 1824 nach München weiter, wo 1820 an der Kunstakademie unter Friedrich Gärtner (1791–1847) ein Lehrgang für Architekten eröffnet worden war. Ihm folgte



eine ganze Reihe jüngerer Kommilitonen: Beat Rudolf von Sinner (1814–1883), Alexander König (1814–?), Rudolf Stettler (1815–1843), Albrecht Pulver (1816–?), Leopold Blotnitzki aus St. Petersburg, der spätere Berner Kantonsbaumeister (1817–1879), Edmund Zehnder (1821–?), Friedrich von Sinner (1823–?), Charles Dähler (1823–1890), Albert Benedikt Moser (1831–?), Rudolf Samuel Herzog (1832–?), Gottlieb Streit (1833–1898) und Joseph-Charles Bardy (1834–1875). Die 1800 von Friedrich Weinbrenner (1766–1826) eröffnete, private Bauschule in Karlsruhe besuchten Karl Albert Haller (1803–1855) und Friedrich Hopf (1818–1887), und nachdem Weinbrenners Schule 1825 verstaatlicht worden war, lernten dort Theodor Zeerleder (1820–1868), Ludwig Friedrich de Rütté (1829–1903), Johann Jenzer (1830–1906) und Robert Roller jun. (1832–1898) bei den Professoren Jakob Eisenlohr (1805–1854) und Heinrich Hübsch (1795–1863).

Bern, Kasernenanlage
(1873–1878) von Paul
Adolf Tièche, Ausschnitt
aus einer Tischsetunterlage
(Kantonale Denkmalpflege)

Gottfried Sempers Berner Schüler

Weil die Eidgenössischen Räte nach turbulenten Redeschlachten eine Bundesbeteiligung am Eisenbahnbau abgelehnt hatten, waren 1854 die Mittel vorhanden, um nach fast ebenso stürmischen Debatten in den Räten das Eidgenössische Polytechnikum in Zürich zu gründen, mit einer Senatsverfassung (Eidgenössischer Schulrat) zu versehen und mit einem Promotionsrecht (Recht zur Verleihung von Dokortiteln etc.) auszustatten. Senatsverfassung und Promotionsrecht erhoben das Polytechnikum in den Rang einer Universität. Nur die Polytechnika in Hannover (1847) und München (1850) erklimmen vor dem Zürcher Institut diesen Rang. Alle anderen polytechnischen Schulen in Europa folgten diesem Beispiel erst später. Diese neue «technische Universität» zog in der Folge auch reihenweise bekannte ausländische Professoren an, unter ihnen Gottfried Semper (1803–1879), dem wegen seiner Bekanntheit das ausserordentlich hohe Jahresgehalt von Fr. 5'000.– zuerkannt wurde. Er wirkte in Zürich von 1855 bis 1871 und hatte in dieser Zeit etwas über 250 Studenten sowie eine unbekannte Anzahl Fachhörer, die in keinen Matrikeln verzeichnet wurden. Unter ihnen befanden sich 21 Studenten aus dem Kanton Bern,

bzw. solche, die später im Kanton Bern ganz oder teilweise arbeiteten. Wie sich im Folgenden zeigt, sind nicht alle ersten Berner «Polyaner» bekannte Architekten geworden.

Einzelschicksale

Johann Rudolf König (1835–1883) von Bern gehörte 1855 zum ersten Jahrgang der Studenten am Polytechnikum und wirkte nach Abschluss seines Studiums 1858 zunächst als Architekt in Bern, wurde dann aber in Leissigen am Thunersee Gipsfabrikant und Besitzer des Leissigbads.

Karl Haller (1837–?) von Bern trat im Verlauf des zweiten Studienjahrs aus dem Polytechnikum aus.

Albert von Stürler (1842–1921) von Bern gab im Verlauf des zweiten Jahres sein Studium in Zürich auf.

Johann Beyeler (1842–?) von Schwarzenburg wurde nach dem ersten Jahr nicht promoviert und verliess das Architekturstudium.

Friedrich Fankhauser (1843–?) von Burgdorf wechselte nach dem ersten Jahr an die Ingenieurschule. Er wirkte nach 1871 als Konkordatsgeometer in Burgdorf.

Friedrich Scheim (1843–?) von Thun, Sohn des gleichnamigen Zimmermeisters in Thun, wurde am Ende des zweiten Jahres wegen Unfleisses nicht promoviert und verschwand aus Zürich.

Friedrich Jaggi (1845–?) von Saanen, Pfarrerssohn, bestand 1867 das Diplom. Danach gibt es keine weiteren Nachrichten von ihm.

Frank Müller (1846–1931), Sohn von Emma Müller-von Fellenberg in Hofwil bei Münchenbuchsee, schloss 1867 sein Studium ab, erhielt ein Abgangszeugnis und wurde offenbar «Rittergutsbesitzer» in Griechenland.

Albert Gribi (1846–1865) von Büren an der Aare, Sohn von Baumeister Jakob Gribi in Burgdorf, verstarb während des Studiums.

Jakob Ruchti (1847–?) von Steffisburg, in Unterseen, Halbbruder von Eduard Ruchti, dem Hotelier des Victoria-Jungfrau in Interlaken, erhielt miserable Noten, erschien im dritten Studienjahr nach Neujahr 1870 nicht mehr im Zeichensaal und trat im März 1870 offiziell aus. Möglicherweise erhielt er von seinem sehr erfolgreichen Halbbruder einen Posten in dessen Hotelimperium.

Die Erfolgreichen

Johann Joseph Merz (1836–1898) von Hägendorf begann, wie König, sein Studium 1855 im ersten Jahrgang am Poly, brach es aber 1857 nach zwei Jahren ab und studierte in Stuttgart weiter. Nach einem Praktikum beim Bahnarchitekten Ludwig Maring (1820–1893) in Basel eröffnete er in Thun sein eigenes, sehr erfolgreiches Büro und Bauunternehmen, wurde Gemeinderat und Grossrat und wirkte nebenher als Experte der kantonalen Gebäudeversicherung.

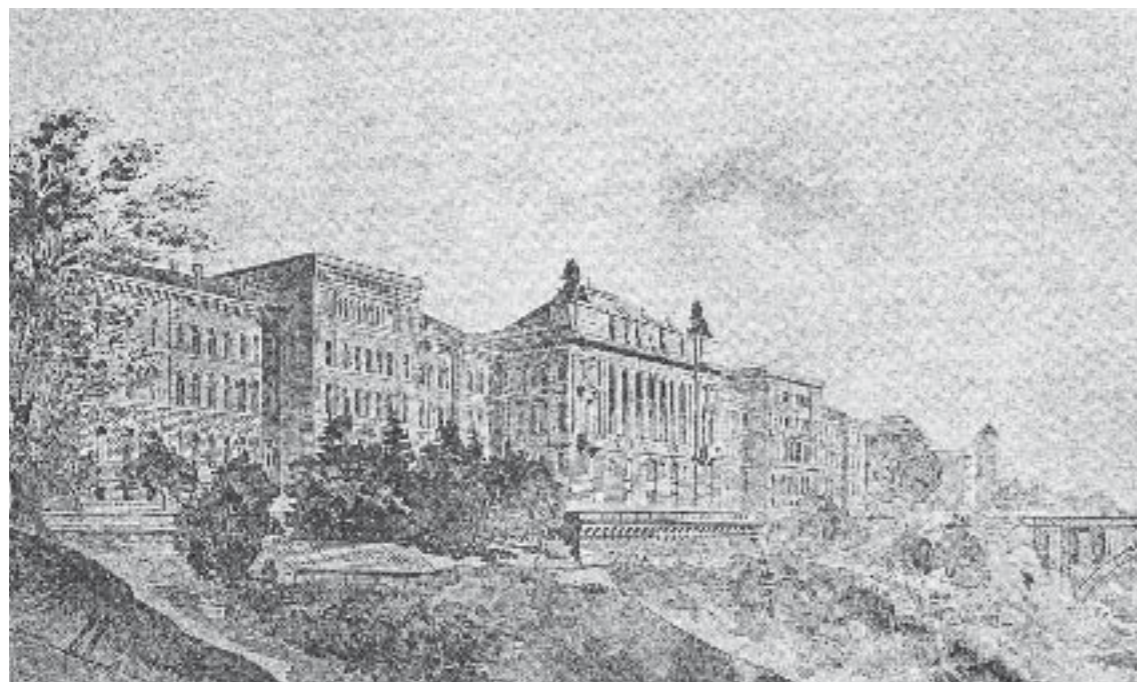
Paul-Adolf Tièche (1838–1912) von Bévillard begann sein Studium ebenfalls im ersten Studienjahr des Poly. Nach seinem Abschluss 1858 wechselte er 1860–1867 an die Ecole des Beaux-Arts in Paris, wo er im Atelier von Professor Questel lernte und dort eine ganze Kolonie von Schweizer Studenten traf, unter ihnen Alfred Friedrich Bluntschli, der

1885 den Wettbewerb um die Erweiterung des Bundes-Rathauses gewann, aber dann Hans Wilhelm Auer beim Bau den Vortritt lassen musste. Tièche eröffnete 1872 in Bern sein eigenes Architekturbüro, wurde Grossrat, Gemeinderat der Stadt Bern und wirkte von 1887–1907 als Mitglied des Eidgenössischen Schulrats, des «Senats» des Polytechnikums. Er baute unter anderem die Bahnhöfe an der Linie Bern–Biel, von denen die Aufnahmegebäude in Schüpfen und Münchenbuchsee noch stehen. Zu seinen bekanntesten Werken gehört das ehemalige Hotel Thunerhof in Thun, dessen Ausführung die Thuner Kollegen Johann Joseph Merz und Friedrich Hopf übernahmen. Die Projekte für die grosse Kasernenanlage in Bern und die psychiatrische Klinik in Münsingen stammen von ihm. Die Klinik baute er 1892–1895 zusammen mit Friedrich Schneider und Otto Lutsdorf. Tièche war der Vater von Adolf Tièche (1877–1957), dem Maler und Zeichner, der seit 1907 im Vorstand des Berner Heimatschutzes wirkte und für die Erhaltung jener Museumsfassade kämpfte, die heute als Brunnen am Thunplatz steht.

Theodor Gottlieb Hirsbrunner (1844–1889) von Bern und Sumiswald studierte nach einer Bauzeichnerlehre in Neuenburg am Poly von 1863–1866 Architektur und wechselte dann an die Ecole des Beaux-Arts in Paris, an der er allerdings als Student keine offizielle Zulassung hatte. 1872 eröffnete er in Bern sein eigenes Büro und machte zu Beginn der 1880er-Jahre Ernst Baumgart (1858–1938) zu seinem Partner. Ab 1883 litt er an Tuberkulose. Kuraufenthalte in Davos und Teneriffa brachten keine Heilung. Er starb erst 45-jährig. Der wichtigste Bau der beiden war die längst abgebrochene Hauptpost in St. Gallen, ihr grösster Erfolg wohl 1885 der 4. Preis im Wettbewerb um die Erweiterung des Bundes-Rathauses, das später Hans Wilhelm Auer realisierte.

Arnold Geiser (1844–1909) aus Langenthal begann nach dem Vorkurs 1861 sein Architekturstudium. 1864 schloss er es mit der Diplomnote 5 ab und wurde sofort Bauführer im städtischen Hochbauamt Zürich. Bereits 1875 wurde er zum Stadt-

Konkurrenzwurf für das eidgenössische Parlaments- und Verwaltungsgebäude in Bern (1885) von Hirsbrunner und Baumgart (Bundesamt für Bauten und Logistik)



baumeister befördert. Als er kurz vor seinem Tod 1907 von diesem Amt zurücktrat (Gustav Gull wurde sein Nachfolger), war er wohl der erfolgreichste Stadtbaumeister der Schweiz, hatte in vielen Wettbewerben als Preisrichter gewirkt und unzählige städtische Bauten und Anlagen in Zürich entworfen. Nach seinem Tod erbte die Gemeinde Langenthal Fr. 100'000.– aus seinem Vermögen und baute damit das Stadttheater.

Theodor Gohl (1844–1910) von Aarberg wird weiter unten ausführlicher dargestellt.

Eduard Fueter (1845–1901) von Bern studierte ein Jahr bei Semper. In der darauf folgenden Berliner Zeit lernte er den Basler Ratsherrensohn Eduard Vischer kennen, trat 1870 in Basel in dessen Büro ein und wurde 1872 sein Partner. Vischer und Fueter gehörten zu den erfolgreichsten Basler Architekten ihrer Zeit. Der Basler Rathhausturm ist ihr Werk.

Emil Girard (1846–1936) von Biel/Bienne lernte 1865–1868 bei Semper und studierte nachher in Stuttgart weiter. Später trat er ins Baugeschäft seines Vaters David (1814–1878) ein und führte es nach dessen Tod weiter.

Rüdesheim, Kirche und Kloster St. Hildegard (1910–1917) von Adolf Krebs (Pater Paul) (aus: Hubert Krins, Die Kunst der Beuroner Schule, Beuron, 1998)



Hans Wilhelm Auer (1847–1906) von St. Gallen studierte 1865–1868 sehr erfolgreich bei Semper, wurde dann Assistent bei Theophil Hansen in Wien und dessen Bauleiter am Wiener Parlamentsgebäude. Von Wien aus errang er 1885 den 2. Preis im Wettbewerb um die Erweiterung des Bundes Rathauses in Bern und bekam zunächst den Bauauftrag für das Bundeshaus Ost, nach 1891 auch für das Parlamentsgebäude. Er liess sich in Bern nieder, wohnte an der Bundesgasse im Haus der heutigen städtischen Baudirektion und hielt als Professor der Berner Universität Vorlesungen in Architekturgeschichte und Plastik. Er baute nebenher 1891 das Postgebäude in Liestal (heute Kulturhaus Palazzo) und 1891 die Bauten für die Berner Gründungsfeier auf dem Thunplatz. Zwischen 1888 und 1905 wirkte er in mindestens 22 Wettbewerben als Preisrichter in der ganzen Schweiz.

Johann Samuel «Hans» Mathys (1847–1920) von Bleienbach studierte 1865–1868 in Zürich. Nach seinem Diplom arbeitete er kurz beim Semper-Schüler Merz in Thun und liess sich dann 1872 in La Chaux-de-Fonds nieder, wo er sofort in den Generalrat der Stadt gewählt wurde und von 1874–1912 als Gemeinderat wirkte. 1887 erhielt er zusammen mit Ingenieur Guillaume Ritter (1835–1912) das Ehrenbürgerrecht der Gemeinde für seine grossen Verdienste in Zusammenhang mit der Einrichtung der neuen Wasserversorgung der Stadt. Auch er gehört zu den verdienstvollsten Stadtbaumeistern der Schweiz.

Frédéric-Louis Perrier (1849–1913) von Sainte-Croix war ein Sohn des Neuenburger Kantonsbaumeisters Louis Daniel Perrier. Es studierte 1867–1870 bei Semper und liess sich anschliessend als Architekt in Neuenburg nieder. Dort machte er politisch Karriere, wurde 1902 Nationalrat, 1913 Staatsrat, Mitglied des Schweiz. Schulrats und 1912 Bundesrat. Er starb in Folge einer Lungenentzündung am 16. Mai 1913 im Amt und wurde nach einer Trauerfeier im Berner Münster in Neuenburg zu Grabe getragen.

Adolf Krebs (1849–1935), als Benediktinermönch Pater Paul, wurde in Tschugg bei Erlach geboren, absolvierte nach dem Vorkurs das Architekturstudium bei Semper, kassierte Ermahnungen und Androhungen, schrieb miserable Noten und trat im Juli 1870 aus der Schule aus. 1873–1889 hielt er sich in Italien auf, wirkte lange Zeit als Hauslehrer in Palermo und wurde in dieser Zeit wohl katholisch. 1889 trat er als Pater Paul ins Benediktinerkloster Beuron (bei Sigmaringen in Baden-Württemberg) ein und schloss sich der «Beuroner Kunstschule» als Kirchenmaler an. Er soll über zwanzig Kirchenräume neu gestaltet haben. Die meisten dieser Werke sind seither der Denkmalpflege zum Opfer gefallen. Das von ihm 1905 gestaltete Innere der Klosterkirche Tübach SG ist teilweise erhalten und wurde 1996 restauriert. Sein Hauptwerk schuf er 1910–1917 mit der Ausmalung des Klosters St. Hildegard oberhalb von Rüdesheim am Rhein.

Theodor Gohl (1844–1910) und die Bundesarchitektur

Gohl war Bürger von Aarberg. Er studierte 1861–1865 bei Gottfried Semper Architektur, sammelte in Baden, Zürich und Genf praktische Erfahrungen



Glarus, Post- und Telegraphengebäude (1893–1896) von Theodor Gohl (Bundesamt für Bauten und Logistik)

und wirkte 1872–1875 als Adjunkt des bernischen Kantonsbaumeisters. 1875 berief ihn die Stadt Winterthur als Stadtbaumeister, 1880 der Kanton St. Gallen als Kantonsbaumeister und 1891 die Eidgenossenschaft als Adjunkt der Direktion der

Bern, Bundesarchiv (1897–1899) von Theodor Gohl (Bundesamt für Bauten und Logistik)



Bern, Eidgenössische Münzstätte (Swissmint) (1903–1906), Eingangshalle und Treppenhaus von Theodor Gohl (Foto: Martin Fröhlich)

Eidgenössischen Bauten D+B (dem heutigen Bundesamt für Bauten und Logistik). Die D+B war nach der Vervollständigung der Bundesverfassung 1874 gebildet worden, um den Platzbedarf der nun für weit mehr Belange zuständigen Bundesverwaltung zu decken. Weil der Direktor des noch jungen Amtes, Arnold Flükiger (1845–1920), Bauingenieur war, darf man seinen Adjunkten Gohl getrost als ersten «Chefarchitekten» des Bundes bezeichnen. Er wirkte vor allem innerhalb der Verwaltung, denn nach aussen, in den Preisgerichten der zahlreichen Wettbewerbe um neue Bundesbauten, nahm fast immer Flükiger selber Platz. Gohl entwarf viele jener Bundesbauten, die damals ohne Wettbewerbe errichtet wurden. So stammen unter anderen die Pläne der Postgebäude in Glarus (1893–1896), Frauenfeld (1897–1899), Freiburg (1897–1900), Zug (1899–1902), Chur (1902–1904) und Lugano (1908–1912) von seiner Hand. Ausserdem verantwortete das Amt den Ausbau des Bundes-Rathauses zum heutigen Bundeshaus (1888–1902) und schuf die ersten Bundesverwaltungsgebäude ausserhalb der Berner Altstadt: 1897–1899 das heutige Bundesarchiv (bis 1931 auch Landesbibliothek), 1902–1904 die damalige Landestopografie an der Hallwylstrasse 4 und

1903–1906 die Eidgenössische Münzstätte (heute Swissmint) an der Bernastrasse 28. Die Pläne zu den drei Bauten zeichnete Theodor Gohl, wobei sowohl das Bundesarchiv als auch die Münzstätte damals als technisch und funktionell ausserordentlich fortschrittlich galten.

Das Ende eines Zeitalters

Mit Gohls Verwaltungs- und Postbauten und den Entscheiden in den zahlreichen Wettbewerben um Postbauten entwickelte sich eine eigentliche «Bundesarchitektur», die sich an den Formen des Bundeshauses orientierte. In denselben Jahren entstanden jedoch die Amsterdamer Börse von Hendrik Petrus Berlage (1858–1934) und die Zürcher Amtshäuser von Gustav Gull (1858–1942). Beide Architekten waren Absolventen des Poly in Zürich. Doch welcher Unterschied in der Architekturauffassung! Viele junge Architekten, die sich für diese neuen Auffassungen begeisterten, begannen zu murren. 1907 erschien ein langer Artikel «Bundesarchitektur» in der Zeitschrift «Wissen und Leben» (1. Jg, 6. Heft, 15. Dez. 1907, Seite 171ff), worin – leider anonym – der Bundesarchitektur der Kampf angesagt wurde. Der Artikel könnte wie folgt zusammengefasst werden: Nieder mit Bluntschli, Auer und Gohl! Es lebe Gustav Gull! Damit ging die Zeit der ersten «Architekten» noch vor dem Ersten Weltkrieg zu Ende und eine neue Ära begann. Dies erstaunt uns heute, die wir von Sigfried Giedion (1888–1968) und anderen Verkündern der Moderne eingetrichtert erhielten, dass es vor Le Corbusier noch keine Architektur gegeben habe!

Martin Fröhlich
Architekturhistoriker

Aufruf zum Erhalt: Kunsteisbahn und Wellenbad Dählhölzli Ka-We-De, Bern

Mit dem letztjährigen Entscheid der Stadtberner Regierung, die Ka-We-De zu schliessen, droht nicht nur eine traditionsreiche und identitätsstiftende Berner Institution zu verschwinden, auch ist ein herausragendes Baudenkmal der Stadt Bern existenziell bedroht. Nach vehementen Protesten aus der Bevölkerung ist der Schliessungsentscheid inzwischen zwar aufgehoben, wie die Anlage zukünftig weiterbetrieben werden soll, ist aber umstritten. Unumstritten ist, neben dem anstehenden Sanierungsbedarf, der historische Wert der 1933 eröffneten Anlage als Zeuge des gesellschaftlichen und architektonischen Aufbruchs in den Dreissigerjahren des vergangenen Jahrhunderts. Bis heute weitgehend im ursprünglichen Charakter und originalen Erscheinungsbild erhalten, ist die Ka-We-De der Berner Architekten Rudolf von Sinner und Hans Beyeler (Architekturbüro von Sinner + Beyeler) ein erstrangiger Zeuge des Neuen Bauens in der Stadt Bern und steht exemplarisch für die Begründung des bis heute gültigen Freizeitideals, das sportliche Betätigung mit gesellschaftlichem Erlebnis verbindet.

Gesellschaftliche Bewegung

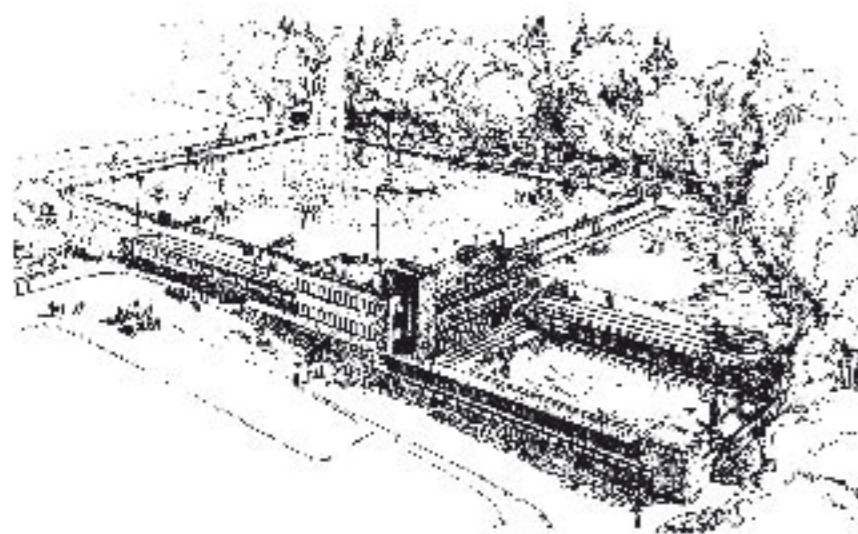
Entstanden anfangs der Dreissigerjahre, ist die Ka-We-De Ausdruck des sich in der Zwischenkriegszeit in der breiten Bevölkerung durchsetzenden, mit den Reform-Bewegungen um die Jahrhundertwende kultivierten und mit den sozialen Umwälzungen nach dem Ersten Weltkrieg kollektivierten Bewusstseins für geistige und körperliche Gesundheit. Die allgemeine Wohlfahrt wird, exemplarisch bezeugt durch die 1931 in Bern abgehaltene 1. Schweizerische Ausstellung für Hygiene und Sport HYSIPA, Gegenstand der öffentlichen Debatte. Die Schaffung von Institutionen für Bildung, Gesundheit und Sport entwickelt sich zu einem der vordringlichsten gesellschaftlichen Anliegen der Zwischenkriegszeit und, begünstigt durch die Arbeitsbeschaffungsprogramme der öffentlichen Hand, Ausgangspunkt reger Bautätigkeit. Schulhäuser, Spitäler und Sportanlagen werden entsprechend zeittypische Bauaufgaben und gleichzeitig wichtigste Träger des den gesellschaftlichen Aufbruch architektonisch manifestierenden Neuen Bauens.



Wellenbad kurz nach der Eröffnung der Anlage (Stadtarchiv Bern)

Das Wellenbad und die Kunsteisbahn der Ka-We-De sind in den Dreissigerjahren neuartige Einrichtungen und begründen eine neue Bautypologie. Während das Heilbäder in Quellbädern eine lange Tradition kennt und das Hygienebäder in städtischen Flussbädern im 19. Jahrhundert etabliert wird, setzt sich das Schwimmen als Vergnügen und Ertüchtigung, und damit das Freibad, erst mit dem Gesundheitsbewusstsein und Freizeitverständnis des beginnenden 20. Jahrhunderts durch. Gleichzeitig erleichtert der aufkommende Eisenbeton entscheidend die Konstruktion von künstlichen Becken und der technische Fortschritt in der Wasseraufbereitung ermöglicht erstmals die von Flüssen oder Seen unabhängige Anlage von Bädern. Dem ersten Freibad der Schweiz, das 1911 in Winterthur entsteht, folgen, sich bald grosser Beliebtheit erfreuend, in der Zwischenkriegszeit vielerorts grosszügige Freibadanlagen. Weit weniger verbreitet und von entsprechend exklusiver Ausstrahlung ist in den Dreissigerjahren die Kunsteisbahn, das ideale winterliche Pendant zum Freibad. Die künstliche Eisfläche der Ka-We-De ist, nach der kurz zuvor entstandenen und als technische Sensation wahrgenommenen Kunsteisbahn Dolder in Zürich, die zweite Anlage in der Schweiz und bleibt in Stadt und Region Bern bis in die Sechzigerjahre einzigartig.

Sommerbetrieb, Zeichnung von Sinner+Beyeler, 1933 (Stadtarchiv Bern)



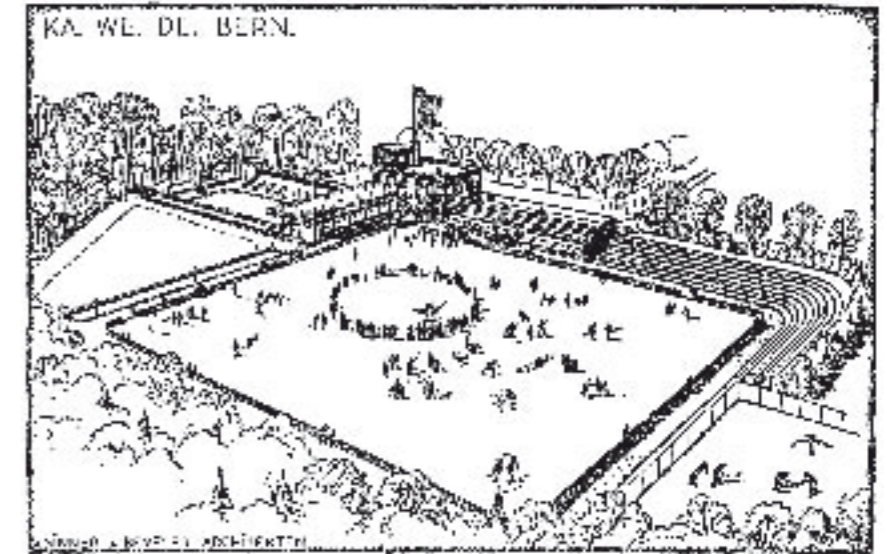
Exklusives Vergnügen

Im Gegensatz zu den zeitgleich entstehenden Freibädern und Kunsteisbahnen in anderen Schweizer Städten, die meist Projekte der öffentlichen Hand sind, entsteht die Ka-We-De auf Initiative eines privaten, kommerzielle Interessen mit dem Willen zur Sportförderung vereinenden Komitees, das die Planung, den Bau und schliesslich den Betrieb der Anlage übernimmt. Die Auslegung auf Ganzjahresbetrieb und gezielte Attraktivierung mit den technischen Neuheiten Wellenbad und Kunsteisbahn sind, wie die regelmässig abgehaltenen internationalen Wassersportwettkämpfe und bis in die Sechzigerjahre durchgeführten Meisterschaftsspiele des Schlittschuhclubs Bern, Ausdruck des sportlichen und ökonomischen Anspruchs der Initianten. In Anlehnung an die Dolder-Kunsteisbahn, die dem gleichnamigen Zürcher Grandhotel angegliedert ist und wenig später ebenfalls um ein Wellenbad ergänzt wird, fokussiert die Ka-We-De bewusst auf eine gehobene Klientel und wird als Bühne des gesellschaftlichen Lebens in der Stadt Bern inszeniert.

Dieser Intention entsprechend, findet die Ka-We-De ihren logischen Standort im anfangs der Dreissigerjahre noch jungen, sich als bevorzugte Wohnlage der städtischen Oberschicht etablierenden Kirchenfeldquartier. Als zentrumsnahe Freifläche ist das Kirchenfeld bereits in Zusammenhang mit den ersten Berner Stadterweiterungsplänen Mitte des 19. Jahrhunderts Gegenstand ausführlicher städtebaulicher Planungen und Visionen, die Bebauung setzt jedoch erst 1893 mit der Eröffnung der privat finanzierten Kirchenfeldbrücke ein. Dem klassischen Ideal der Zeit folgend, entsteht ein von Sichtachsen durchschnittenen Quartier mit repräsentativen Wohnhäusern und Villen, durchsetzt von Monumentalbauten für neu gegründete Institutionen der Stadt und Eidgenossenschaft. Während die Wohnbauten einem historisierenden Stilpluralismus verpflichtet sind, setzt sich ab Ende der Zwanzigerjahre bei öffentlichen Bauten eine moderne Formensprache durch, wofür die am Dählhölzliwald situierte Ka-We-De das prägnanteste Beispiel ist.

Überzeugende Komposition

Spezifisch auf den vorgefundenen Kontext eingehend, wird der Übergang zwischen Stadt und Landschaft zum architektonischen Thema der Anlage. Gegenüber dem Quartier zeigt sich die Ka-We-De mit ihrer linearen, grosszügig gezeichneten Ansicht als geschlossener, sich in den abfallenden Hang schiebender Baukörper; gegen das Innere der Anlage und den Wald wird der Riegel in verschachtelte, den natürlichen Terrainverlauf überspielende Einheiten ausdifferenziert. Den abfallenden Aarehang ausnutzend, wird die Anlage auf unterschiedlichen Niveaus organisiert, wobei die Höhendifferenzen stets selbstverständlicher Teil der gestalterischen und funktionalen Gliederung sind und eine raffinierte Dramaturgie entstehen lassen. Mittelpunkt der Ka-We-De ist der zwischen den verschiedenen Niveaus und Funktionen vermittelnde Turm, der zugleich einziges vertikales Element in der von liegenden Körpern und horizontalen Flächen dominierten Anlage ist. Der für das Neue Bauen typische, freie Umgang mit dem Terrain, gepaart mit der ausgeprägt kontextuellen Vorgehensweise, lässt eine mit der schwierigen städtebaulichen und topografischen Situation überzeugend umgehende Konzeption entstehen. Vom funktionalistischen Ideal der Moderne durchdrungen, werden die einzelnen Nutzungsbereiche der Ka-We-De baulich getrennt angeordnet und mit sehr spezifischen, überzeugenden Qualitäten ausgestattet. Die Kunsteisbahn, sommers das Nichtschwimmerbecken, ist von Grosszügigkeit und Offenheit geprägt und orientiert sich, nur einseitig von einer Tribüne gefasst, zum Wald und der Spielfläche, wodurch das Gefühl eines natürlichen Sees evokiert wird. Das Wellenbad, zugleich das Schwimmerbecken, ist hingegen introvertiert angelegt; die dreiseitig enge Umfassung durch Garderoben und Tribünen lässt eine intime, arenenähnliche Atmosphäre entstehen, optimal windgeschützt und ideal besonnt. Zwischen dem Wellenbad und der Kunsteisbahn vermittelt das Restaurant mit der darüberliegenden Sonnenterrasse, an dessen Ausgestaltung die in der gesamten Anlage immer wieder aufblitzende, in der Architektur der Moderne gerne



zitierte Ozeandampfer-Analogie am unmittelbarsten zum Ausdruck kommt. Bis ins Detail mit auffälliger gestalterischer und funktionaler Sorgfalt konzipiert, zeugt die Ka-We-De letztlich vom Anspruch der Architekten von Sinner + Beyeler.

Winterbetrieb, Zeichnung von Sinner+Beyeler, 1933 (Stadtarchiv Bern)

Kontextuelle Moderne

Die Ka-We-De ist das erste grosse und rückblickend auch typischste Werk der Architekten von Sinner und Beyeler. Auch wenn sie neben Otto Rudolf Salvisberg und Hans Brechbühler oftmals vergessen gehen oder unterschätzt werden, gehören Rudolf von Sinner (1890-1960) und Hans Beyeler (1894-1968) zu den progressivsten Berner Architekten der Zwischenkriegszeit. In der Stadt Bern aufgewachsen, studieren beide nach dem Ersten Weltkrieg in Deutschland und gründen, sich konsequent dem Neuen Bauen verschreibend, in den frühen Zwanzigerjahren in Bern ein gemeinsames Architekturbüro. Zahlreichen Wettbewerbsteilnahmen folgen erste Bauaufträge, wobei bald gehobene Wohnbauten und Sportanlagen, den Schwerpunkt bilden; von Sinner verfügt als Sohn eines Berner Geschlechts über enge Kontakte zur Bürgergemeinde und Stadtberner Oberschicht, Beyeler ist als Mitglied der Fussballnationalmannschaft und Schweizermeister im Eisschnelllauf bestens in der Sportszene verankert.



Kunsteisbahn in
den Dreissigerjahren
(Stadtarchiv Bern)

In den Dreissigerjahren realisieren von Sinner + Beyeler in der Stadt Bern schliesslich zahlreiche Bauten. Neben der Ka-We-De sorgen insbesondere das Appartementshaus Silvahof (1934) und das, in seinem Weiterbestand zurzeit ebenfalls gefährdete Hallenbad Hirschengraben (1939) für Aufsehen in der Öffentlichkeit. Grösster, nationales Renommee versprechender Erfolg ist jedoch der 1. Rang im 1931 ausgelobten Wettbewerb für ein neues Stadthaus der Stadt Bern, den von Sinner + Beyeler gegen namhafte Konkurrenz, darunter Salvisberg und Brechbühler, gewinnen können. Das Projekt wird zwar nie realisiert, der Wettbewerbsentwurf zeigt aber bereits die typische Kombination moderner Formensprache mit spezifischer kontextueller Einordnung, die das gesamte Werk von Sinners und Beyelers prägt und auch die Anlage der Ka-We-De auszeichnet.

Bewegte Geschichte

So exklusiv die Ka-We-De in der Zeit ihrer Entstehung ist und zeitlos gültig ihre Konzeption heute erscheint, gilt die Anlage in der Nachkriegszeit, konkurrenziert durch die neu entstehenden städtischen Freibäder, bald als veraltet. Erheblichen Sanierungsaufwand aufweisend, geht die Ka-We-De

in den Fünfzigerjahren teilweise, und 1969 schliesslich vollständig in den Besitz der Stadt Bern über, die, dringend nötige Investitionen nicht tätigen könnend oder wollend, die Anlage vorerst unverändert und entsprechend erfolglos weiterbetreibt. Als glücklicher Ausweg aus der unbefriedigenden Situation erscheint der Stadtberner Regierung Ende der Siebzigerjahre das Übernahmeangebot der Migros-Genossenschaft, die anstelle der Ka-We-De ein grosses Erlebnisbad errichten will. Nach heftigen Protesten der Mehrverkehr fürchtenden Anwohner verzichtet die Stadt aber auf einen Verkauf und nimmt stattdessen eine denkmalpflegerische Sanierung an die Hand, die die heute selbstverständliche Akzeptanz der Anlage als Baudenkmal begründet.

Die sorgfältige Sanierung der Ka-We-De in den Achtzigerjahren ist das Gesellenstück der 1978 gegründeten städtischen Denkmalpflege und gleichzeitig Ausdruck eines Paradigmenwechsels im Denkmalbegriff, war doch Denkmalpflege bis weit in die Nachkriegszeit hinein gleichbedeutend mit der Ablehnung der Moderne. Die historische Relevanz der Ka-We-De erkennend, wird die ursprüngliche gestalterische und funktionale Konzeption der Anlage trotz tief greifenden Sanierungsmassnahmen bestmöglich erhalten. Nebst dem Ersatz sämtlicher technischer Installationen und der Instandstellung der frühen Eisenbetonkonstruktion wird die Anlage um einen zusätzlichen, die vorhandene Typologie adaptierenden Garderobengflügel erweitert. Auch wenn der Grundsatz des grösstmöglichen formalen Kontrasts zwischen bestehender Bausubstanz und neuen Bauteilen nicht mehr dem heutigen Denkmalpflegeverständnis entspricht, ist dank der mustergültigen Sanierung die Ka-We-De bis heute in ihrer Intention als Bühne sportlicher und gesellschaftlicher Inszenierungen erhalten geblieben.

Der Anerkennung als Baudenkmal zum Trotz, ist der Weiterbestand der Ka-We-De angesichts des erneut anstehenden Sanierungsbedarfs und den sich inzwischen abermals veränderten Freizeitgewohnheiten heute wiederum ernsthaft gefährdet.

Vom letztjährigen Entscheid, den Betrieb vollständig einzustellen, die Anlage zu veräussern und zur Umnutzung freizugeben, ist die Stadtberner Regierung nach der hitzigen öffentlichen Debatte inzwischen zwar abgerückt und hat beschlossen, die Ka-We-De als öffentliche Freizeitanlage weiterzubetreiben. Ob die Anlage in ihrem Charakter erhalten werden kann, ist aber fraglich, zumal der erhebliche Sanierungsaufwand von Kunsteisbahn und Wellenbad der Ausgangspunkt des ursprünglichen Schliessungsentscheids ist. Wie die bestehenden Funktionen replaciert werden können, soll eine bis Ende Jahr vorliegende Studie aufzeigen, die auch über die Vereinbarkeit eines neuen Nutzungskonzepts mit der historischen Bausubstanz Aufschluss geben soll. Es ist aber zu befürchten, dass letztlich über die Zukunft der Anlage finanz- und sportpolitische Überlegungen entscheiden werden.

Zeitlose Gültigkeit

Konsequent dem formalen Ideal der Moderne verpflichtet, zugleich aber, in Abkehr von der dogmatischen Moderne Le Corbusiers, spezifisch auf den Kontext reagierend, ist die Ka-We-De exemplarischer Zeuge des Neuen Bauens in der Stadt Bern und gleichzeitig Ausdruck eines neuen, bis heute gültigen Freizeitideals. Die Konzeption der Anlage hat bis heute nichts von ihrer Gültigkeit eingebüsst und zeugt im souveränen Umgang mit der schwierigen städtebaulichen und topografischen Situation des Bauplatzes von der hohen architektonischen Kompetenz der Architekten von Sinner + Beyeler. Durch ihre weitgehende Erhaltung im originären Charakter und Erscheinungsbild bei unveränderter Funktion vermittelt die Ka-We-De den Zeitgeist der Dreissigerjahre wie kaum ein anderer Bau in der Stadt Bern.

Angesichts der historischen Relevanz der Ka-We-De gilt es die absehbare Umnutzung zu verhindern. Der Verzicht auf Wellenbad und Kunsteisbahn kommt einer oberflächlichen Substanzerhaltung gleich und wird der Anlage als ausgeklügelte Gesamtkomposition nicht gerecht, zumal Funktion und Form der Ka-We-De untrennbar verbunden sind

und sich gegenseitig bedingen. Der Anspruch muss, allen anderen möglichen Argumenten zum Trotz, erneut eine denkmalpflegerische Sanierung und langfristige Erhaltung der ursprünglichen Funktion sein. Nur mit Wellenbad und Kunsteisbahn behält die überzeugende gestalterische und funktionale Konzeption ihre Gültigkeit und ist der Weiterbestand der Anlage in ihrer originären Intention gesichert. Insbesondere darf die Ka-We-De nicht gegen andere städtische Freizeiteinrichtungen aufgewogen werden, ist sie doch mehr als eine Sportanlage – nämlich ein herausragendes Baudenkmal.

Tobias Erb
Architekt

Das war die Gaswerkbahn



Ein Extrazug ist im Gaswerk eingetroffen und hüllt sich in eine dichte Rauchwolke. (Foto: Werner Reber, Bern)

Über 60 Jahre lang, nämlich von 1906 bis 1967, diente die Gaswerkbahn dem Kohlentransport von der Station Wabern der Gürbetalbahn zum Gaswerk in der Berner Lindenau. Längst sind die Geleise weggeräumt, aber auch nach über 40 Jahren lässt sich der Verlauf dieser Bahn sowohl auf Plänen wie auch im Gelände gut nachvollziehen. Glücklicherweise ist auch die über 50 Jahre lang eingesetzte Dampflokomotive der Nachwelt erhalten geblieben.

Das erste Gaswerk der Schweiz im Marzili

Bereits in den Jahren 1841 bis 1843 erstellte die private Gasbeleuchtungs-Gesellschaft mit dem malerischen Namen «Société Bernoise dite Compagnie du Soleil» im Marzili das erste Gaswerk der Schweiz an der Weihergasse 3. Verarbeitet wurde

dort zunächst einheimische Kohle vom Beatenberg und aus Boltigen, die mit Schiffen über den Thunersee und die Aare zugeführt wurde. Später wurde dank dem Bau von Eisenbahnlinien ausländische Kohle bevorzugt. Diese stammte aus dem Saargebiet und später aus dem Ruhrgebiet und aus Belgien. Der seit dem 1. Januar 1861 von der Stadt geführte Betrieb an der Weihergasse wurde 1876 in den Neubau in der Lindenau an der Sandrainstrasse verlegt und 1905 sowie 1917/1918 erweitert. Die Einführung des Gasverbunds bedingte 1967 die Einstellung der Produktion und 1968 bis 1971 den Abbruch der alten Hochbauten. Zwei Gasometer-Fundamente wurden dabei in ein Jugendzentrum umgebaut.

Die für das Gaswerk bestimmte Kohle (der Jahresbedarf betrug rund 20'000 Tonnen) musste mit Pferdefuhrwerken vom Bahnhof Bern ins Gaswerk geführt werden. Erst die Eröffnung der Gürbetalbahn im Jahr 1901 liess die Idee aufkommen, von der Station Grosswabern aus (diese Bezeichnung wurde erst mit dem Fahrplanwechsel 1941 in Wabern bei Bern geändert) ein Anschlussgleis zu bauen.

Die Gaswerkbahn wird gebaut – zum Missfallen einiger Anwohner

Der rund 2,5 Kilometer lange Schienenweg wurde im Herbst 1906 in Betrieb genommen. Eine ursprünglich geplante Linienführung mit einer Zahnstangenstrecke (Antriebskraft wird mittels eines oder mehrerer Zahnräder in Bewegung umgesetzt) wurde zugunsten einer reinen Adhäsionsstrecke (der Antrieb erfolgt alleine über die Haftung der Räder) fallengelassen; diese wies dann immer noch eine Steigung von 35 Promillen auf. Im Gaswerk sorgten dann Drehscheiben für die Verbindungen mit den Stumpengeleisen zu den Kohlehalden und Fabrikationsgebäuden.

Nicht alle Landbesitzer waren mit dem Verkauf einverstanden, so dass einige Expropriationen vorzunehmen waren. Die entsprechenden Verhandlungen zogen sich bis ins Jahr 1907 hin, als das Anschlussgleis bereits in Betrieb war. In einem Expropriationsverfahren vom Juni 1907 heisst es:



«Früher waren die Inconvenienzen schwierig abzuschätzen. Da die Bahn nun in Betrieb ist, lassen sich Immissionen durch Rauch, Lärm etc. ad oculos demonstrieren.» Nach der «Verschlechterung der Aussicht» und der Durchschneidung der damals noch kaum überbauten Grundstücke sei es nun schwierig, diese Areale als Bauplätze für vornehme Villen zu verkaufen. Philipp Gosset, der Besitzer der «Canadischen Baumschule», liess durch seinen Anwalt, Fürsprech F. Zeerleder, ausrichten, dass der Bau dieses Anschlussgleises wohl die Rentabilität der «communalen Gasindustrie» verbessere, doch als Einwohner einer anderen Gemeinde habe er ein anderes Interesse, «es macht an der bernischen Gemeindegrenze Halt». Am 22. Juni 1907 fand dann mit Vertretern der Einwohnergemeinde Bern und der Landbesitzer ein Augenschein (oder vielmehr ein «Ohrenschein») statt, hatte doch zu Demonstrationzwecken ein «vollbeladener Zug in normaler Weise von der Gasfabrik zum Bahnhof Grosswabern zu fahren».

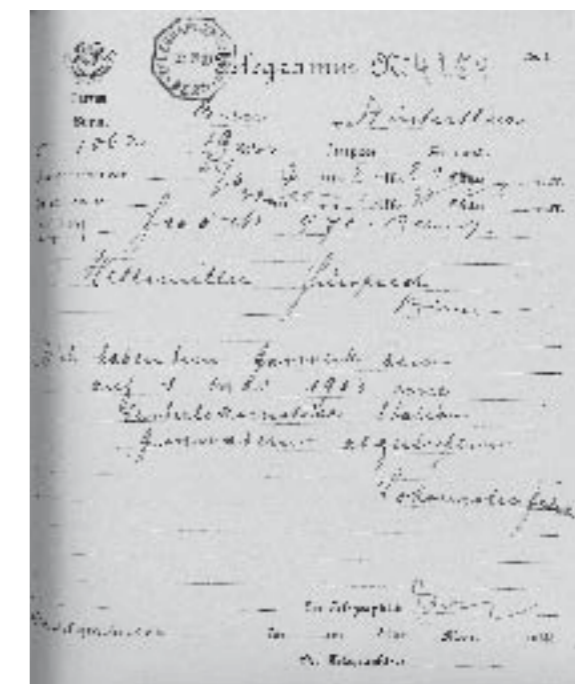
Die Gürbetalbahn ist über den Kohlentransport wenig erbaut

Am 22. Februar 1907 informierten Gaswerk-Direktor Roth und Architekt Eduard Joos anlässlich

einer Veranstaltung des Bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins 52 Mitglieder über das 2414 Meter lange Industriegeleise. Am Sonntag, 10. März 1907 hatte der Verein dann Gelegenheit, die ganze Anlage in Augenschein zu nehmen. Zunächst sorgte die damals noch selbstständige Gürbetalbahn (GTB) mit eigenen Lokomotiven für die Zufuhr der Kohlenwagen. Wie der damalige Direktor der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn (BLS), Professor Fritz Volmar, in seinem 1941 erschienenen Werk über die Gürbetalbahn schreibt, war die Bahn keineswegs erbaut über die täglich 15 bis 20 zu transportierenden Kohlenwagen, da diese lediglich vom Güterbahnhof Bern Weyermannshaus nach Wabern zu befördern waren. Zudem war der Rücktransport der leeren Wagen wenig einträglich. Besserung brachte dann das Jahr 1939, als englische Kohle vom Mittelmeerhafen Genua bezogen wurde und die Kohlenwagen von Thun durchs Gürbetal nach Wabern rollten.

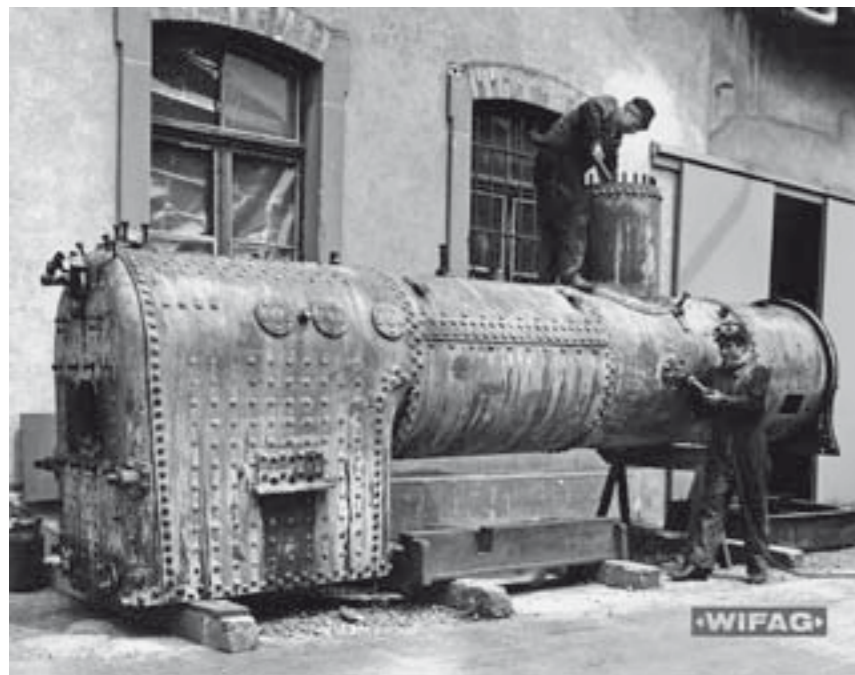
Das Gaswerk beschafft eine eigene Dampflokomotive

Am 1. Mai 1908 erhielt dann das Gaswerk eine eigene Lokomotive. Die Nassdampf-Lokomotive mit der offiziellen Bezeichnung E 3/3 Nr. 1 wurde



Im «Offiziellen Verkehrsplan der Stadt Bern» aus dem Jahr 1939 ist der Verlauf der Gaswerkbahn gut erkennbar. (Stadtarchiv Bern)

Bereits am 25. Juni 1907 stellt die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur per Telegramm die Ablieferung der Gaswerklok auf den 1. Mai 1908 in Aussicht. (Stadtarchiv Bern)



Lehrlinge der Maschinenfabrik Winkler, Fallert & Co. AG (WIFAG) machen sich am Lokomotivkessel zu schaffen. (Stadtarchiv Bern)

Die Gaswerklok «Lise» in ihrer neuen Heimat im Sensetal (Foto: Rolf Hürlimann, Liebefeld)

von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM) unter der Fabrikationsnummer 1901 erbaut. Eine gleiche Dampflok wurde im selben Jahr an das Gaswerk Schlieren bei Zürich geliefert. Sie hat eine Länge über Puffer von 8,44 Metern, einen Radstand von 3,12 Metern und ein Dienstgewicht von 34,8 Tonnen. Ausgelegt ist die mit drei Triebachsen und zwei Zylindern ausgerüstete, 500 PS starke Lok für eine Höchstgeschwindigkeit von 45 km/h, doch dürfte sie diese auf ihrer täglichen Fahrt kaum je erreicht haben. Sie kann 1,7 t Kohle und 4,2 m³ Wasser mitführen und verbraucht rund 130 kg Kohle und 750 Liter Wasser pro Stunde. Sie vermag eine Anhängelast von 400 Tonnen zu ziehen. Hie und da besorgte die Gaswerklok auch Rangierdienste auf der Station Wabern.

Ein schwerwiegender Unfall bei der Anschlussweiche in Wabern

Zu einem schwerwiegenden Unfall kam es am Mittwoch, 2. Mai 1923, als während der Ausfahrt des Gürbetalzugs 1806 von Grosswabern Richtung Belp–Thun um 8.13 Uhr die Anschlussweiche zur Gaswerkbahn umgestellt wurde. Der aus einer elektrischen Lokomotive, einem Gepäckwagen und

zwei Personenwagen bestehende Zug entgleiste, wobei der erste Personenwagen, ein Drittklasswagen, umstürzte. Drei Personen fanden dabei den Tod und 23 Personen wurden verletzt. Ein damaliger Augenzeuge berichtete, dass die im nahen Schulhaus untergebrachten Schüler durch einen starken Knall aufgeschreckt wurden und die Lehrerin nach Abklärung der Sachlage alle Schüler umgehend nach Hause schickte.

Die Gaswerklok erhält den Namen «Lise»

Zu ihrem Namen «Lise» soll die Dampflok am 2. Juni 1953 gekommen sein. Damals wurde ein langjähriger Lokführer verabschiedet, wobei die Übergabe an den neuen Dampfmeister Ernst Haefeli just an jenem Tage stattfand, als die noch heute amtierende Königin Elizabeth II. von Grossbritannien und Nordirland gekrönt wurde.



Zuerst nannte man die Lok «Lisebethli», doch wurde daraus später die «Lise». Neben Gütern beförderte die Dampflok ausnahmsweise auch Personen, so im Dezember 1967, als die Bundesstadt offiziell an den Gasverbund Mittelland angeschlossen wurde und die geladenen Gäste zu einer Fahrt an das Aareufer kamen.

Das Ende der Gaswerkbahn kündigt sich an

Gleichzeitig mit dem Anschluss Berns an das überregionale Ferngasnetz schlug jedoch auch die Abschiedsstunde für die Gaswerkbahn. Der zuerst mit Schiffen, dann mit Fuhrwerken und schliesslich während 60 Jahren per Bahn zugeführte Rohstoff wurde nicht mehr benötigt, da nun die Ferngasleitung das benötigte Gas konsumfertig lieferte. Die Fabrikation von Leucht- und Brennstoff mit-



Anlässlich des Waberer Herbstfestes 1968 verkehrten die Extrazüge quer über die Seftigenstrasse. (Foto: Werner Reber, Bern)

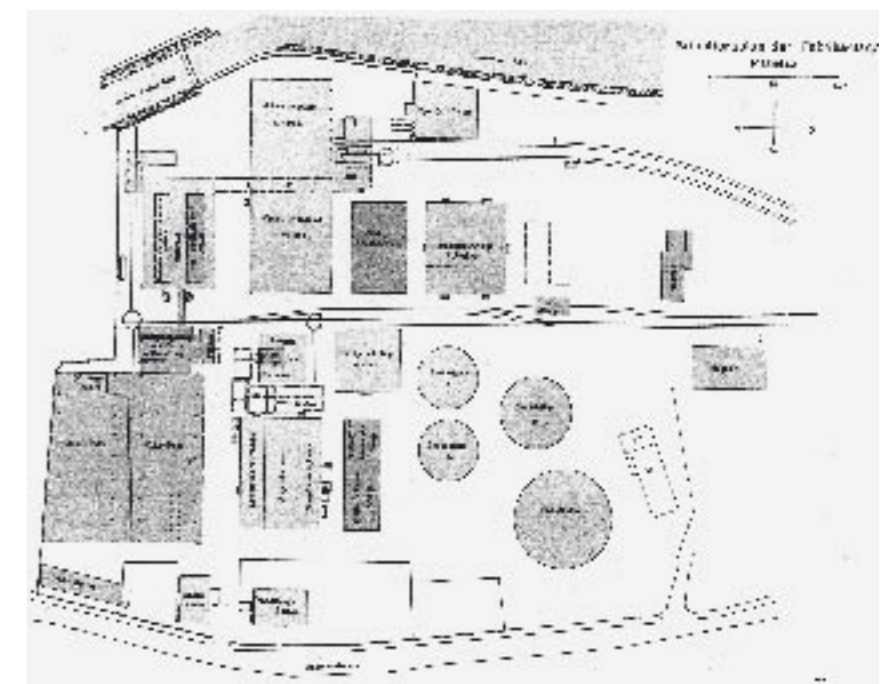
tels Steinkohleentgasung hatte endgültig ausgedient und einer neuen Technik Platz gemacht. Zunächst bezog Bern entgiftetes Stadtgas aus Basel und ab 1972 Erdgas.

Das legendäre Waberer Herbstfest 1968

Bei strahlendem Spätsommerwetter fand am 31. August und 1. September 1968 das Waberer Herbstfest statt. Die Organisatoren hatten dazu eine wirkliche Publikumsattraktion ausfindig gemacht: Die ehemalige Gaswerk-Dampflokomotive. Diese fuhr an diesem Fest mit Aberhunderten begeisterten Festteilnehmern in überfüllten Wagen von der Bahnstation Wabern hinunter zum Gaswerk und zurück. Dies war sozusagen als Abschiedsvorstellung gedacht, da die Lokomotive ja schon 60 Jahre auf dem Buckel hatte und die Verschrottung unausweichlich schien. Bei einigen Dampf-Enthusiasten reifte an diesem Wochenende die Absicht, Mittel und Wege zum Erhalt dieser Lokomotive zu suchen. Ausserdem spielten sie mit der Idee einer Museumsbahn auf dem ehemaligen Anschlussgleis. Eine aktive Gruppe mit acht Personen bildete sich, um zunächst einmal die Lokomotive (sie war ab 1961 lediglich noch als Reservelok eingesetzt, da seither eine

Diesellok den täglichen Dienst besorgte) wieder instand zu stellen und damit einer technikgeschichtlich interessierten Nachwelt zu erhalten. Sechs der Initianten waren Lehrlinge der Maschinenfabrik Winkler, Fallert & Co. AG (WIFAG) in Bern Wylerfeld. Bei den Verantwortlichen der Lehrfirma stiess das Vorhaben auf gute Resonanz,

Die Fabrikanlagen des Gaswerks im Jahr 1928 mit den internen Gleisanlagen (Stadtarchiv Bern)



Neben der Gossetstrasse ist der Verlauf der Gaswerkbahn noch heute gut auszumachen. Verschwunden ist hingegen das Schild «Privat».

(Foto: Rolf Hürlimann, Liebefeld)

indem sie ihren Lehrlingen unentgeltliche Gleis- und Werkstattbenützung sowie nötigenfalls weitergehende Hilfestellung zusicherten.

Der Berner Gemeinderat rettet die Dampflok

Der Berner Gemeinderat übernahm sodann die Lokomotive zum Schrottpreis von 5000 Franken und übergab sie den Lehrlingen zur Revision in Obhut. Am 10. Mai 1969 konnte sie vom Gaswerk Bern nach dem Wylerfeld überführt werden, wo die Arbeiten unverzüglich begannen. Dank beispiellosem Einsatz aller Beteiligten konnte die Revision bereits am 5. September 1970 abgeschlossen werden. Nun stellte sich aber heraus, dass inzwischen die Gleisanlagen entfernt und das freigewordene Land zum Teil verkauft worden war. Im Hinblick auf eine spätere Verwendung der Lokomotive bildete sich 1970 der Verein «Dampf-Bahn Bern (DBB)». Nach langwieriger Suche ergab sich in Zusammenarbeit mit der damaligen Sensetal-Bahn (STB) die Möglichkeit zur Durchführung regelmässiger Dampffahrten zwischen Flammatt, Laupen und Gümnenen. Bereits am 20. November 1970 dampfte die Lokomotive über Gümnenen ihrer neuen Heimat, dem Sensetal, entgegen. In einem angehängten Personenwagen reisten auch alle Personen mit, die zur erfolgreichen Revision beigetragen hatten.

Die «Lise» verkehrt im Sensetal

Am 23. April 1971 war dann der Tag der feierlichen Aufnahme des Dampfbetriebs im Sensetal. 1993 schenkte die Stadt Bern die «Lise», die bis anhin nur als Leihgabe zur Verfügung gestanden hatte, dem Verein Dampf-Bahn Bern. Heute ist die Lok im Depot Konolfingen remisiert; anlässlich eines Tages der offenen Depottüre konnte sie am 22. Mai 2011 von Interessenten besichtigt werden.

Wie die Zeitschrift für Architektur und Design «Hochparterre» in ihrer Ausgabe vom Mai 1993 berichtet, war auf dem brachliegenden Trasse der ehemaligen Gaswerkbahn die Erstellung von zehn Künstlerateliers, verbunden mit Wohnungen, geplant. In sogenannten Zwischenhöfen sollte auch Raum fürs Arbeiten im Freien geschaffen werden.



Die vom Berner Bildhauer und Architekten Thomas Hostettler initiierte Idee wurde sogar vom 13. bis 15. Mai 1993 in der Berner Künstlergalerie «Kabinett» präsentiert.

In der Stadtratssitzung vom 20. Oktober 1998 war die Gaswerkbahn ebenfalls ein Thema: Stadtrat Ernst Stauffer erkundigte sich damals beim Gemeinderat, warum seit 30 Jahren das Gas- und Wasserwerk Bern (GWB) jährlich 5000 bis 10'000 Franken für die Pflege und den Unterhalt des ehemaligen Trassees der Gaswerkbahn aufwende, das sich zudem auf dem Gebiet der Nachbargemeinde Köniz befindet. Der Gemeinderat konnte den Interpellanten allerdings beruhigen, da geplant war, auch noch die restlichen Teile des Areals innert nützlicher Frist zu veräussern. Zur eingetretenen Verzögerung sei es gekommen, da im oberen Teil des Pappelwegs ursprünglich ein Park+Ride-Platz geplant war, von dem man 1979 jedoch Abstand genommen habe.

Die Gaswerkbahn hinterlässt ihre Spuren

Obwohl nach der Betriebseinstellung bald die Schienen entfernt und das ehemalige Bahnareal an Private verkauft werden konnte, ist der Streckenverlauf noch heute sehr gut nachvollziehbar. Der untere Teil des Trassees dient heute als bequemer Spazier- und Veloweg. Solche Umnutzungen sind übrigens auch im Ausland anzutreffen; so führt heute ein rund 80 Kilometer langer Veloweg auf dem Trasse der früheren Bahnstrecke von Chalon-sur-Saône nach Mâcon im Südburgund oder in Nordportugal entdeckte der Schreiber zufälligerweise die rund 13 Kilometer lange «Ecopista do Rio Minho» (der Rio Minho ist der Grenzfluss zwischen Portugal und Spanien) auf dem Trasse der 1989 eingestellten Bahnlinie von Valença nach

Monção. Verschwunden ist hingegen jene Brücke, die zwischen den Häusern 32 und 34 die Eichholzstrasse überspannte. Der Pappelweg lässt den ehemaligen Verlauf der Gaswerkbahn ebenfalls noch gut erkennen und auf der Höhe der Seftigenstrasse 300 überquerte die Gaswerkbahn die Strasse, gut gesichert durch ein Andreaskreuz samt Blinklicht.

Werner Neuhaus
Bahnhistoriker

Quellen

Stadttarchiv Bern, Akten EB 9.21 (Planung und Bau, Gemeindebetriebe, Gaswerk)

Literatur

- Friedrich Volmar, Die Gürbetalbahn: Bern-Belp-Thun, Bern, Stämpfli, 1941
- Bernhard Wullschleger, 100 Jahre Gaswerk Bern 1843–1943, Bern, K.J. Wyss Erben AG, 1943
- Patrick Belloncle, SEZ, GBS, BN: die mitbetriebenen Bahnen der BLS, Breil-sur-Roya, Editions du Cabri, 1989
- 20 Jahre Verein Dampf-Bahn Bern, Bern, 1990
- Kurt Walter Egger, Von der Gaslaterne zum Erdgas. Die Geschichte der Berner Gasversorgung 1843–1993, Bern, Benteli Verlag, 1993
- Kaspar Vogel, Die Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik 1871–1991, 2., erweiterte Auflage. Luzern, Minirex, 2003
- Anna Bähler, Bern – die Geschichte der Stadt im 19. und 20. Jahrhundert, hrsg. von Robert Barth, Emil Erne und Christian Lüthi, Bern, Stämpfli Verlag AG, 2003
- Bettina Tögel, Die Stadtverwaltung Berns. Der Wandel ihrer Organisation und Aufgaben von 1832 bis zum Beginn der 1920er Jahre, Zürich, Chronos, 2004
- Alfred Moser, Der Dampfbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen 1847–2006, 7., nachgeführte und ergänzte Auflage, Schweizerischer Verband Eisenbahn-Amateure SVEA, 2006
- Richard A. Bowen, Industrial Railways and Locomotives of Switzerland, Industrial Railway Society, Leicestershire, 2009

Schoggitaler 2011

Biodiversität im Wald

Die Taleraktion ist Jahr für Jahr einem zentralen Thema gewidmet. Dieses wird abwechselnd vom Schweizer Heimatschutz und von Pro Natura bestimmt. Goldene Taler aus Schokolade retteten 1946 die Umgebung des Silsersees im Engadin vor der Überflutung durch einen Stausee.

Der Wald bietet uns Ruhe, Entspannung, frische Luft, Vogelgezwitscher und jede Menge Platz zum Wandern, Spazieren, Joggen, Velofahren oder Pilzesammeln. Der Wald bietet aber noch viel mehr. In der Schweiz sind etwa die Hälfte der bisher bekannten Tier-, Pilz- und Pflanzenarten im Wald und am Waldrand zuhause. Er ist der natürlichste und artenreichste Lebensraum der Schweiz und besteht seinerseits aus 120 verschiedenen Waldtypen, vom Auenwald der Flusstäler bis zum Arvenwald an der Waldgrenze.

Dies alles erklärt die grosse Biodiversität, die Vielfalt an Lebewesen und ihren Beziehungen und die Vielfalt an Lebensräumen, die wir im Wald antreffen. Sie macht ihn zu einem ganz besonders wertvollen Lebensraum, für dessen Schutz und Naturnähe sich Pro Natura seit mittlerweile mehr als 100 Jahren konsequent einsetzt.

Die Schoggitaleraktion ist ein Grossprojekt auf Zeit, das mit kleinstem Aufwand auskommt – dank der Hilfe von unzähligen freiwilligen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern: 2'500 Lehrer/-innen, 50'000 Schulkinder und rund 600'000 Käufer/-innen.

Weitere Auskünfte: Iris Strebel, Leiterin Talerbüro, Telefon 044 262 30 86, info@schoggitaler.ch



Der Erlös aus dem Verkauf des Schoggitalers 2011 leistet einen wertvollen Beitrag zur Vielfalt der Arten und Lebensräume im Wald. Neben Projekten zur Förderung der Biodiversität im Wald werden aus dem Erlös der Taleraktion 2011 weitere Tätigkeiten von Pro Natura und vom Schweizer Heimatschutz unterstützt.

Ökologie schont kulturelle Ressourcen

Im Bernischen Grossen Rat tobt ausgelöst durch parlamentarische Vorstösse ein Krieg der Solar-energie gegen die Denkmalpflege, der unter grosszügiger Auslassung der Tatsachen zum unerbittlichen Glaubenskampf mutiert ist. Dass Glaubenskriege zu den blutigsten und opferreichsten Auseinandersetzungen gehören und vor allem Unschuldige mit sich reissen, ist hinlänglich bekannt.

Dr. Bernhard Furrer, langjähriger Denkmalpfleger der Stadt Bern und Präsident der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege, hat einen Artikel über *Energieeffizienz und Denkmalschutz* in der NZZ publiziert, der die Diskussion wieder auf die eigentlichen Inhalte zurückführt – oder zurückführen kann, wenn die Beteiligten willens sind. Wir meinen, dass dies dringend nötig ist und dass für eine Kriegsführung gar kein Grund besteht. Schon die Kriegsparteien sind falsch gewählt. Energieeffizienz, alternative Energien und schonender Umgang mit den Ressourcen unseres Planeten sind nicht Gegenpole zu Baukultur, Ortsbild- und Landschaftsschutz. Ökologie schont auch die kulturellen Ressourcen et vice versa. Es geht um beide Seiten derselben Medaille.



«Historische Bauten und wertvolle Siedlungen sind die Visitenkarte unseres Kantons, die durch sorgfältig gestaltete Neubauten ergänzt werden soll. Bei der Förderung von erneuerbarer Energie und der Energieeffizienz soll deshalb die kulturelle Ressource geschont und ebenso nachhaltig bewirtschaftet werden wie die Energie.» Dieses Zitat entnehme ich den Richtlinien des Kantons Thurgau, meines Heimatkantons, zur Anwendung von Art. 18a des Bundesgesetzes zur Raumplanung (www.solaranlage-richtig-gut.tg.ch). Viel besser kann man es nicht sagen – und machen. Es gibt genügend Handlungsspielraum, um Solarenergie und Denkmalpflege nachhaltig miteinander zu verknüpfen. Und wie Doktor Furrer einleuchtend empfiehlt, lässt sich die Güterabwägung am sinnvollsten am konkreten Objekt selbst vornehmen. Die Bauberater/-innen des Heimatschutzes können in der Kategorie der erhaltenswerten Bauten wertvolle Hilfestellung leisten, wenn man sie rechtzeitig beizieht.

Der Vorstand der Region Bern-Mittelland setzt sich dafür ein, dass die Diskussion auf kantonaler Ebene geführt wird. Eine Arbeitsgruppe des Berner Heimatschutzes hat sich des Themas angenommen und dokumentiert mit guten Beispielen die gelungene Balance zwischen Energieeffizienz und Denkmalschutz.

Marc Wehrli
Berner Heimatschutz Region Bern-Mittelland,
Präsident

Energieeffizienz und Denkmalschutz

Die Diskussion ist schon seit Jahren im Gang, hat sich indessen seit Fukushima und der Absicht, die Schweiz ohne Atomkraftwerke mit Strom zu versorgen, verschärft: Wie weit sollen wertvolle Altbau- und Baudenkmäler wärmetechnisch verbessert, wie intensiv zur Installation von Solaranlagen benutzt werden?

Der Verzicht auf Energieproduktion mittels Kernkraft bedingt eine Reduktion der Heizenergie und damit Isolationsmassnahmen an bestehenden Gebäuden sowie die Nutzung alternativer Quellen zur Energiegewinnung. Dies bedingt Eingriffe in die natürliche oder gebaute Umwelt mittels Wasser- und Windkraftanlagen sowie Solaranlagen, seien es Wärmekollektoren oder Photovoltaikanlagen.

Was ältere Bauten von historischem Wert betrifft, so hat sich herumgesprochen, dass die Mehrzahl von ihnen bezüglich des Wärmehaushalts recht gut abschneiden. So sind in Altstädten mit ihrer kompakten Bauweise und dem hohen Anteil an beidseits warmen Brandmauern die Abkühlungsflächen klein. Die bis zu Beginn des 20. Jahrhunderts massiv gebauten Mauern haben häufig annehmbare Isolationswerte und eine grosse Speicherkapazität. In den meisten Fällen sind zudem grosse Einsparungsmöglichkeiten vorhanden, die realisiert werden können, ohne dass das Baudenkmal beeinträchtigt wird.

Sorgfältige Massnahmen

So sind wesentliche Verbesserungen durch eine Wärmedämmung der Keller- und Estrichdecke, durch sorgfältige Massnahmen an den historischen Fenstern und eine geeignete Wärmezeugung und -verteilung meist unproblematisch. Zahlreiche Erfahrungen zeigen, dass damit die heute üblichen Isolationswerte zwar nicht ganz, aber annähernd erreicht werden können. Die heutigen Techniken erlauben es, Baudenkmäler bezüglich ihres Bedarfs an Heizenergie wesentlich zu verbessern: Das Baudenkmal wird angepasst, ohne dass sein kultureller Wert zerstört wird.

Historische Substanz bewahren

Die Installation von Wärmekollektoren, die mit Sonnenenergie das Brauchwasser wärmen, und von Photovoltaikanlagen, die Strahlungsenergie der Sonne in elektrische Energie umwandeln, ist auf und an Neubauten unproblematisch. Es erstaunt, dass es – etwa in Analogie zur Pflicht des Kanalisationsanschlusses – noch heute keine zwingende Vorschrift zur architektonisch überzeugenden Integration von Solaranlagen als Voraussetzung der Bewilligung jedes Neubaus gibt. Hier bleibt ein gewaltiges Potenzial ungenutzt. Auch das nachträgliche Aufsetzen von Solaranlagen auf bestehenden Bauten durchschnittlicher Qualität bietet – eine sorgfältige Planung vorausgesetzt – in der Regel kaum Probleme.

Anders verhält es sich bei manchen wertvollen Altbauten und Baudenkmalern. Sie reagieren unter Umständen heikel auf markante Veränderungen an der Fassade oder auf dem Dach. Und so stellt sich die Frage, was ihnen zugemutet werden darf.

Als Baudenkmäler werden diejenigen historischen Bauten bezeichnet, die von der Gesellschaft als wichtige Bestandteile der kollektiven Erinnerung anerkannt sind. Damit sie ihre wichtige Funktion als Erinnerungsträger erfüllen können, muss zunächst ihre historische Substanz bewahrt werden; mit dem Begriff der «Authentizität» wird die Wahrhaftigkeit und Glaubwürdigkeit der materiellen Überlieferung umschrieben. Die gesellschaftliche Anerkennung von Baudenkmalern als wichtige Erinnerungsobjekte ist zudem abhängig von ihrer Präsenz im öffentlichen Raum: Mit «Integrität» wird die Ganzheit und Unversehrtheit von Baudenkmalern bezeichnet; sie umfasst auch ihre Erscheinung. Die beiden Eigenschaften von Authentizität und Integrität bestimmen den Wert unseres baukulturellen Erbes. – Beim Anbringen von Solaranlagen muss in der Regel nur marginal in die historische Substanz von Baudenkmalern und wertvollen Altbauten eingegriffen werden.

Ihre Erscheinung und damit ihre Glaubwürdigkeit in der öffentlichen Wahrnehmung kann indessen durch solche Anlagen entscheidend beeinträchtigt werden. Namentlich Photovoltaikanlagen in ihrer heutigen Ausbildung beeinträchtigen in vielen Fällen das Erscheinungsbild eines Baudenkmals durch die grossformatigen, spiegelnden Flächen der Panels entscheidend.

Die von den Kantonen in der jeweils obersten Kategorie eingestufteten Baudenkmäler umfassen einige wenige Prozent des Baubestands. Dazu kommen die wertvollen Ortsbilder, welche unser Verhältnis zur «Kulturlandschaft Schweiz» in besonderem Mass prägen. Beide, historische Einzelbaute und Siedlungen, sind für das kulturelle Erbe der Schweiz unerlässliche Zeugnisse früherer Epochen. Dass sie neben einem gesellschaftlichen auch einen touristischen Wert haben, sei am Rande erwähnt. In der Schweiz werden jährlich knapp 70 000 GWh elektrischer Energie verbraucht. Weniger als ein Promille davon könnte gedeckt werden, wenn Photovoltaikanlagen auf sämtlichen Baudenkmälern von überragender Bedeutung wie auch auf den Dächern der bedeutenden Ortsbilder angebracht würden. Dabei würden diese aber einschneidend verändert, und ihr Wert als Teil des Kulturerbes würde wesentlich beeinträchtigt.

Befürworter und Gegner

Es gibt die heiligen Eiferer auf beiden Seiten, diejenigen der Verfechter und namentlich der Produzenten von Solaranlagen wie auch derjenigen der Bewahrer der Baudenkmäler und Ortsbilder. Ihre Slogans sind absolut: «Solaranlagen bewilligungsfrei auf jedes Haus» – «Kein Baudenkmal mit Solaranlage». Es ist indessen nicht so einfach, wie uns diese wenigen «terribles simplificateurs» weismachen wollen. Weder der Entscheid, alle Baudenkmäler unbesehen zur Nachrüstung freizugeben, noch generelle Verbote helfen weiter. Und auch die Mutlosigkeit von Politikern, welche – ihr Fähnlein in den jeweiligen Wind der Alternativen hängend – eine generelle Freigabe von Solaranlagen auf Baudenkmälern anbieten wollen,

oder die Konfliktscheu von Denkmalpflegern, die sich dieser Aufgabe nicht stellen mögen, sind nicht zielführend. Der Weg führt vielmehr über das Gespräch im Einzelfall jedes bedeutenden Baudenkmals oder Ortsbilds und über die Suche nach einer sinnvollen, verträglichen Lösung für das konkrete Objekt. An einer solchen Lösungssuche sind alle Interessierten zu beteiligen, die Bauherrschaft, die Architekten, Energiefachleute, Denkmalpfleger. Gemeinsam loten sie die Gegebenheiten und Potenziale des Objekts aus, suchen nach Alternativen, optimieren die verschiedenen Aspekte.

Die Gesamtheit der Aspekte

Der gemeinsame Prozess der Abwägung zwischen den beiden öffentlichen Interessen Energiegewinnung und Schutz des baukulturellen Erbes kann zu Solaranlagen auf hochbedeutenden Baudenkmälern oder in Orten von nationaler Bedeutung führen (dafür gibt es zahlreiche gute Beispiele), zu Standorten der Anlagen in der näheren Umgebung, zu Kompensationen, zu alternativen Formen der Wärmeabgabe oder aber unter Umständen zu einer Nulllösung in Fällen, in denen das Baudenkmal in Substanz oder Erscheinung wesentlich beschädigt wird. Er beschränkt sich nicht auf einen einzigen Gesichtspunkt, sondern bezieht die Gesamtheit der Aspekte ein. Die Erfahrung zeigt: In den allermeisten Fällen, in denen das Gespräch frühzeitig und ergebnisoffen geführt wurde, kann eine umfassend gute Lösung gefunden werden. Sie ist nicht in einem einzelnen Aspekt maximiert, sondern in der Gesamtwürdigung optimiert.

*Dr. Bernhard Furrer
Architekt und Inhaber des Lehrstuhls «Recupero,
restauro, trasformazione» an der Architektur-
akademie Mendrisio*

Das neue Schweizer Seilbahninventar und die Tücken seiner Umsetzung in der praktischen Denkmalpflege

Technische Kulturgüter werden durch die Denkmalpflege nach wie vor stiefmütterlich behandelt, kümmert sie sich doch fast ausschliesslich um das immobile bauliche Kulturerbe. Selbst bei herausragenden oder gar unbestrittenen technischen Kulturgütern wie Dampfschiffen oder Bergbahnen aus der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg haben sich die Denkmalpflegefachstellen auch in der jüngeren Vergangenheit nur zögerlich engagiert. Dies ist erstaunlich, wenn man weiss, dass die Schweiz sowohl was die industrielle, touristische und auch (fahrzeug-)technische Entwicklung betrifft, zu den wichtigen Pionierländern gehört und technische Güter international zunehmend als Kulturleistungen anerkannt werden. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn bis heute in den kantonalen und kommunalen Kulturgüterinventaren die technischen Zeitzeugen viel zu wenig Beachtung finden. Hier besteht sowohl auf kantonaler wie auch auf Bundesebene massiver Nachholbedarf. Glücklicherweise helfen private Interessengruppen wie die Informationsplattform für schützenswerte Industriekulturgüter der Schweiz (ISIS) dieses Manko teilweise auszugleichen.

Das Schweizer Seilbahninventar

Eine der zahlreichen Lücken wurde nun mit dem Mitte Juni erschienenen Schweizer Seilbahninventar geschlossen. Eine Expertengruppe unter der Leitung des Bundesamtes für Kultur hat die rund 3000 vom Bund und den Kantonen konzessionierten Seilbahnanlagen der Schweiz nach technik-, kultur- und wirtschaftshistorischen Kriterien kategorisiert. Durch die zusätzliche Bezeichnung der Anlagen von nationaler und regionaler Bedeutung haben die zuständigen Stellen beim Bund und bei den Kantonen nun eine Grundlage erhalten, die die Konzessionierungs- und Bewilligungsverfahren vereinfacht, da nicht mehr im Einzelfall über die historische Bedeutung einer Bahn befunden werden muss.

Das Schweizer Seilbahninventar umfasst 129 Seilbahnen – Standseilbahnen, Pendelbahnen, Umlaufbahnen und Skilifte, eingestuft in 67 Anlagen von nationaler und 44 von regionaler Bedeutung. Zudem wird eine nicht eingestufte Kategorie der «neueren Anlagen» geführt, die besonders innovative Seilbahnen, die jünger als 20 Jahre sind, vorstellt. Jede Anlage ist mit ausführlichen Hintergrundtexten zur Entwicklung und zum Bestand, detaillierten technischen Daten, einer Würdigung und reichem Bildmaterial dokumentiert und kann auch interessierten Privaten, Bahnbetreibern sowie touristischen Leistungsträgern dienen.

Im Kanton Bern wurden insgesamt 18 Objekte national und 8 regional bedeutend eingestuft. 3 Seilbahnen von nationaler Bedeutung befinden sich in der Region Bern-Mittelland. Es sind die Skilifte am Schindelberg in Linden und derjenige in Eywald, Rüscheegg. Sie überzeugen allesamt durch ihren originalen Erhaltungszustand. Beim 1950 für das Skigebiet Sörenberg (LU) fabrizierten und 1965 nach Linden versetzten Skilift Schindelberg I wurden weder der mit einem Winkelgetriebe versehene Antrieb noch das Bremswerk seit der Fabrikation je ausgewechselt. Ebenso stammen die Steuerung und Fernüberwachungseinrichtung noch aus der Erstellungszeit, während die Schleppvorrichtungen nach ungefähr 30 Betriebsjahren durch ein neueres System ersetzt wurden. Der Kurvenlift Schindelberg II von 1969 gilt zudem als «Pionieranlage», da die vom Steffisburger Hersteller Bachmann als «Ablenkvorrichtung an Schlepp- und Hängeseilbahnen» bezeichnete Kurvenkonstruktion bis heute das einzige System ist, das bei einer Einseilumlaufbahn, wie sie bei Skiliften zum Einsatz kommt, Kurven in alle Richtungen zulässt. Der Buggelift Eywald–Lischboden von 1968 ist schliesslich der viertlängste Skilift der Schweiz und besticht darüber hinaus durch seine technische Komplexität und aufwendige Kurvenlösung.



Schweizer Seilbahninventar, hrsg. vom Bundesamt für Kultur, 2011. Die Broschüre kann entweder kostenlos beim Bundesamt für Kultur bestellt oder auf der Datenbank im Internet unter www.seilbahninventar.ch eingesehen werden.

Skilifte Schindelberg I und II in Linden.



Erschienen in der «Neuen Zürcher Zeitung» am 25.08.2011

Mit freundlicher Genehmigung der Neuen Zürcher Zeitung



Reichenbachfallbahn von 1899

Erhalt versus Betriebssicherheit

Allein mit dem Inventar haben sich die Chancen, historische Bahnen als technik- und tourismusgeschichtliche Zeugen erhalten und weiter betreiben zu können, noch nicht verbessert. Zwar steht nun fest, welche Anlagen als kulturhistorische Zeugen gemäss Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG Art. 2 und 3) zu schonen und ungeschmälert zu erhalten sind, sofern nicht andere überwiegende öffentliche Interessen einer Erhaltung entgegenstehen. Im Rahmen einer Interessensabwägung können jedoch zahlreiche Vorbehalte von Seiten des Betreibers geltend gemacht werden, die gegen den Erhalt einer historischen Bahn und für deren Totalersatz sprechen. An erster Stelle werden in der Regel Aspekte der Betriebssicherheit geltend gemacht. Einer neuen Bahn wird

im Rahmen eines Gutachtens zwangsläufig eine höhere Betriebssicherheit attestiert werden als der alten. Und selbst wenn ein positives Gutachten für den Weiterbetrieb vorliegt, wird die Tatsache, dass die Verantwortung für die Sicherheit beim Betreiber der Bahn – und nicht beim Bundesamt für Verkehr (BAV) als Kontrollstelle – liegt, immer ein Killerkriterium sein. Weitere, oft genannte Argumente gegen den Erhalt sind der erhöhte Personalaufwand, dichtere Inspektionsintervalle oder ungenügende Transportkapazität. Selbst dann, wenn die Erhaltung gegen den Willen des Betreibers durchgesetzt würde, können auf der Basis sicherheitstechnischer Auflagen des BAV die Anpassungen so vorgenommen werden, dass sie materiell einem Totalersatz nahe kommen.

Als Grundsatz kann daher formuliert werden, dass historische Seilbahnen nur dann eine Chance haben, wenn der Betreiber selbst das Ziel hat, seine Anlage möglichst denkmalgerecht zu erhalten und dafür bereit ist, auch einen erhöhten planerischen Aufwand sowie technisch anspruchsvollere Lösungen und unkonventionelle Betriebsbedingungen auf sich zu nehmen. Damit lässt sich hier das öffentliche Interesse der Kulturdenkmälererhaltung trotz ähnlicher Gesetzesgrundlagen noch weit schwieriger umsetzen, als dies bei der denkmalpflegerischen Baupflege der Fall ist.

Diese Aussagen lassen sich exemplarisch anhand zweier konkreter Beispiele aus der Belle Epoque verdeutlichen, in denen es gelungen ist, die historische Bahn zu retten, wenngleich mit recht unterschiedlicher Eingriffstiefe.

Die Giessbachbahn

Die Giessbachbahn wurde – als eine der ersten Standseilbahnen überhaupt – 1879 in Betrieb genommen. Sie wurde erstellt, um die Besucher von der Schiffsstation am Brienersee zum höher gelegenen Giessbachhotel und den Giessbachfällen zu transportieren. Im Laufe der Jahrzehnte wurden verschiedene technische Anpassungen und Umbauten vorgenommen. Neben dem Umbau von Ausweiche, Fahrgestellen und Wagenkasten fanden die wesentlichsten Veränderungen im Bereich



des Antriebs statt: Der ursprüngliche Wasserübergewichtsantrieb wurde 1912 durch eine Zwillingsturbine in der Bergstation ersetzt. Erst 1948 wurde die Bahn unter Beibehaltung von Antriebsrad und Getriebe elektrifiziert und halbautomatisiert. Zehn Jahre später wurde der 12,5 PS starke Elektromotor durch einen doppelt so starken abgelöst. Im Rahmen der Überholung 1998/99 wurde die Antriebseinheit erneuert: Die Hauptkomponenten wie Motor, Getriebe, Betriebs- und Sicherheitsbremse, Vorgelegewelle und die gesamte Steuerung wurden ersetzt, erhalten blieben die Antriebs- und Gegenseiben von 1912.



Unkonventionelle Lösungen bei der Reichenbachfallbahn

Die zwanzig Jahre später in Betrieb genommene Drahtseilbahn zum Reichenbachfall in Schattenthal wurde im Gegensatz zur Giessbachbahn dank einem betriebseigenen Wasserkraftwerk von Anfang an über eine elektrische Antriebseinheit in der Bergstation betrieben. Dieser erste Antrieb wurde 1930/31 vollständig ersetzt. Mit dem Einbau einer neuen Steuerung und dem Ersatz des Elektromotors konnte die ganze Anlage ab 1958 automatisch bedient werden.

Nach einer technischen Inspektion im Sommer 1998 wurden durch das BAV technische Anpassungen im Bereich des Brems- und Steuerungssystems verlangt. Der einfachste und wohl auch kostengünstigere Weg wäre ein Ersatz von Motor samt Steuerung, Getriebe und der Bremssysteme gewesen, wie er im Fall der Giessbachbahn eingeschlagen wurde. Ingenieur Peter Werren, der als technischer Leiter der Bahn mit den Anpassungen betraut war, wollte jedoch von Anfang an die Auflagen des BAV und der Schweizerischen Unfallversicherungsanstalt (SUVA) unter grösstmöglicher Erhaltung der historischen Substanz erfüllen.

Wagen 1 der 1879 in Betrieb genommenen Giessbachbahn in der Bergstation

Wagen 2 der 1899 in Betrieb genommenen Reichenbachfallbahn auf der Ausweiche

Links der Führerstand der Reichenbachfallbahn, rechts jener der Giessbachbahn, beide nach der Erneuerung der Wagensteuerung



Dass dies ausserordentlich gut gelungen ist, zeigt der Blick in den Maschinenraum: Die Antriebseinheit von 1931 samt Betriebs- und Sicherheitsbremse konnte durch reversible technische Ergänzungen weiterbetrieben werden. Auch der Elektromotor von 1957 tut noch immer seinen Dienst. Als einziger grösserer Eingriff blieb der Ersatz des elektromechanischen Steuerungssystems. Dieses Vorgehen erforderte nicht nur unkonventionelle technische Lösungen, sondern wirkt sich auch auf den täglichen Betrieb und die Prüfungsvorgaben aus. So erfordern die nach wie vor in Betrieb stehenden «alten» mechanischen Komponenten, wie z.B. der Auslösemechanismus der Sicherheitsbremse, das Kopierwerk oder die originale Fahrzeug-Schienenzangenfangbremse einen erhöhten Arbeitsaufwand. Da sich in der Antriebsstation beide Bremssysteme auf der schnell laufenden Antriebsseite befinden, wurden beim Getriebe und Vorgelege zusätzliche Sicherheitskontrollen ausgeführt. Bis heute sind die Wagentüren während der Fahrt nicht elektrisch überwacht. Ein unbegleiteter Betrieb der Bahn ist deshalb nicht möglich, es sind nach wie vor zwei Wagenführer im Einsatz. (Bei der Giessbachbahn kommt man dank einer kurzen übersichtlichen Strecke und eines



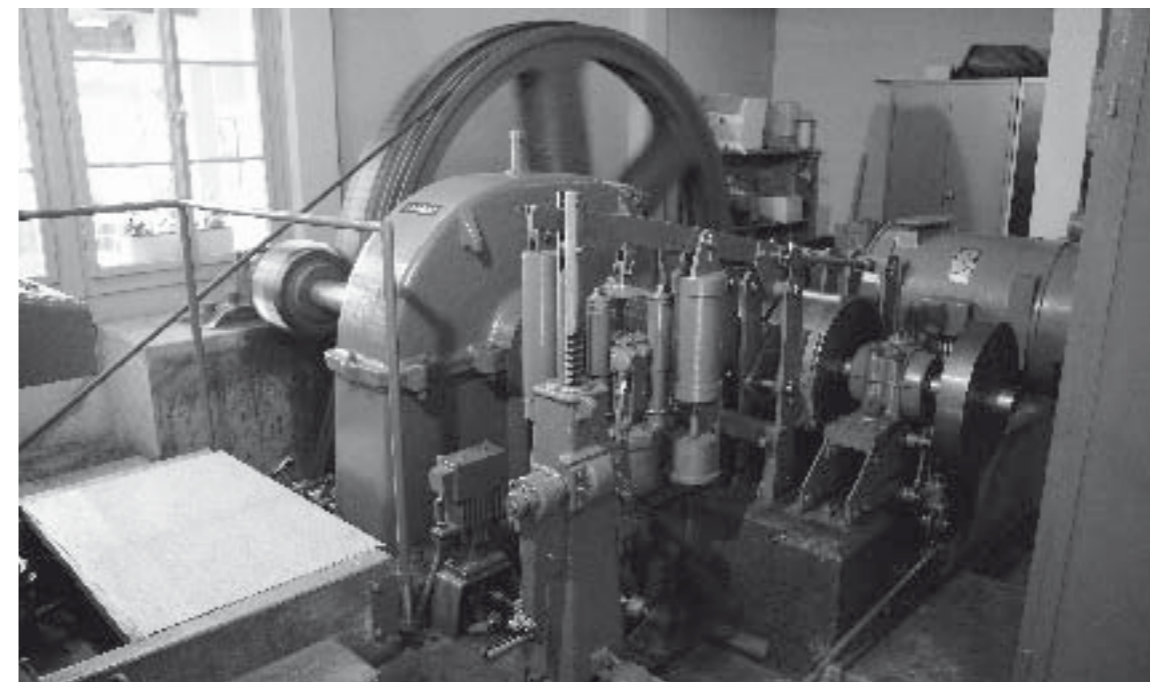
nachgerüsteten Wagentür-Überwachungssystem mit zeitweise einem Wagenführer aus.) Die grössten Probleme bot das elektromechanische Steuerungssystem von 1957. Es liessen sich keine akzeptablen Lösungen finden, die sämtliche Eventualitäten einer Fehlfunktion der Relaissteuerung hätten auffangen können. Um den Ersatz so zurückhaltend wie möglich auszuführen, wurde der alte Steuerungskasten museal an seinem Standort belassen und die neuen Komponenten der bestehenden Anlage unauffällig hinzugefügt. Wie im Maschinenraum, so wurden auch in den Führerständen der beiden Wagen die sichtbaren Elemente der Steuerung auf das Nötigste reduziert. Im Vergleich zur Giessbachbahn, bei der dieser Frage im Rahmen der Sanierung bedeutend weniger Beachtung geschenkt wurde, ist das Ergebnis ästhetisch sehr gut gelungen. Zahlreiche gestalterische Fragen stellten sich auch im Rahmen der Wagenkastensanierung, die mit restauratorischen Voruntersuchungen, Archivrecherchen und dem Zusammentragen von historischem Bildmaterial teilweise beantwortet werden konnten. So präsentieren sich die beiden Wagen annähernd wieder wie anlässlich ihrer Inbetriebnahme 1899. Diese ganze Vorgehensweise erfor-

derte eine intensive Auseinandersetzung mit der bestehenden historischen Technik. Entsprechend beeindruckt zeigt sich Peter Werren über die erfindungsreichen, nach wie vor zuverlässig funktionierenden, ingenieurstechnischen Leistungen seiner Vorgänger.

Obwohl in beiden Fällen eine über 100-jährige Bahn für den öffentlichen Personentransport im Einsatz bleiben konnte, zeigt sich deutlich, dass der Erhalt eines solchen Zeitzeugen – und dies nicht nur optisch, sondern insbesondere auch technisch – ganz wesentlich vom Engagement des Betreibers abhängt.

Notwendige fachliche und finanzielle Unterstützung

Mit dem Schweizer Seilbahninventar ist der Grundstein für eine allgemeine Sensibilisierung für technische Kulturgüter gelegt. Das Ziel muss sein, dass nicht nur unbestrittene Anlagen, sondern auch unscheinbarere, aber eventuell technik- oder kulturgeschichtlich nicht minder wichtige Bahnen entsprechend ihrer Bedeutung sowohl durch die Betreiber als auch durch die breite Öffentlichkeit gewürdigt werden. Es wird die Aufgabe der Bundesstellen (Bundesamt für Kultur und BAV), der kan-



tonalen Denkmalpflegefachstellen, des Interkantonalen Konkordats für Seilbahnen und Skilifte (IKSS) sowie der Fach- und Interessenverbände sein, dort wo die Bereitschaft für den Erhalt einer Bahn besteht, diese fachlich und finanziell zu unterstützen.

Thomas Hurschler
Historiker und Bauberater der kantonalen Denkmalpflege

Literatur:

- Peter und Regula Werren, Drahtseilbahn zum Reichenbachfall: das versteckte Kleinod im Haslital, 100 Jahre Bahngeschichte – 1899– 1999, Meiringen, 1999
- Jürg Schweizer, Roger Rieker, Grandhotel Giessbach, Gesellschaft für schweizerische Kunstgeschichte, Bern, 2004
- Hans Peter Würsten, Mobiles (?) technisches Kulturgut, in: Kolloquium zu Ehren von Jürg Schweizer, Eine Veranstaltung der Denkmalpflege des Kantons Bern und der Universität Bern am 13. November 2009, Kolloquiumsbeiträge, Bern, 2010, S. 62–69



Antriebsstation der Giessbachbahn nach der Sanierung von 1998/99

Hinweis:

Die Nationale Informationsstelle für Kulturgüter-Erhaltung NIKE hat ihr Bulletin 4/2011 dem Thema Seilbahnen gewidmet. Teile des vorliegenden Artikels wurden dort in ähnlicher Form publiziert.

Antriebsstation der Reichenbachfallbahn nach der Sanierung. Antriebseinheit von 1931 mit dem Elektromotor von 1957

(Fotos: Thomas Hurschler)

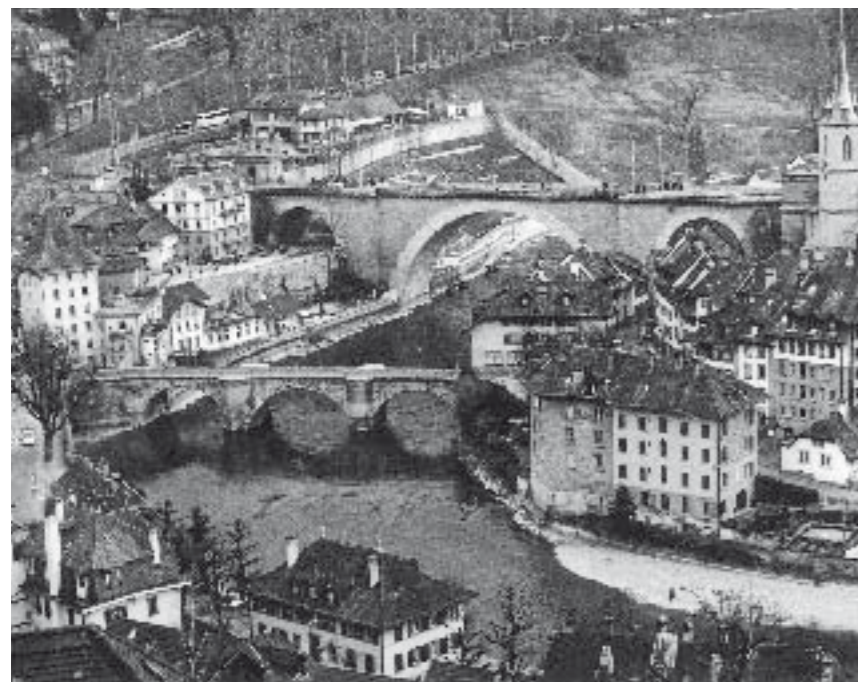
Brückenschläge

Stellvertretend für einstmals zahlreiche Bootsquerungen der Aare rund um Bern: die Reichenbachfähre von der Engehalbinsel zum Restaurant des reizvollen Schlosses, welche seit 1743 ununterbrochen in Betrieb ist



Kontraste: die hölzerne Neubrücke von 1535 und die Halenbrücke von 1913 aus Beton

Zweimal Natursteinbauten, aber fast 400 Jahre Altersunterschied: die Untertorbrücke von 1461–67 und die Nydeggbücke von 1844



Im Gebiet der Stadt Bern gibt es ungefähr zwei Dutzend Aareübergänge. So unterschiedlich wie die Anforderungen an die einzelnen Flussquerungen sind, so vielfältig präsentieren sich die Brückenschläge. Sie entstanden zwischen 1461 und 1999 und sind in einzelnen Fällen zu monumentalen Zeitdokumenten geworden, die unterschiedlichste Baustile, Konstruktionsarten und Baustoffe dokumentieren. Dabei besitzt keine andere Stadt der Schweiz eine so eindruckliche Sammlung an herausragenden, historischen Stahlbrücken wie Bern.

Die mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Flussquerungen

Die erste Aarequerung im Bereich des alten Berns entstand kurz nach der Stadtgründung von 1191. Anfänglich diente wohl beim Ländtetor, das 1960 im Zuge von Neubauten an der Mattenenge sichtbar gemacht wurde, ein Fährbetrieb als flussseitiger Zugang zur Zähringerstadt. Nach Beilegung eines Zwists mit den Kyburger Grafen, denen das rechte Aareufer unterstand, kam es 1256 zum ersten Brückenschlag. Die damals erbaute, hölzerne Konstruktion mit eichernen Jochen, Wachlokal und aussenseitigem Torturm leistete rund 200 Jahre lang gute Dienste, bis sich nach Hochwasserschäden



ein Ersatz aufdrängte. 1461 wurde hierauf mit dem Bau der Untertorbrücke begonnen. Als dreijochige, aus Sandstein, Muschelsandstein und Tuff erstellte Segmentbrücke auf sechseckigen Pfeilern war diese ab 1467 benutzbar und sah dergestalt nicht viel anders aus als heute. Bis 1489 kamen Zusatzbauten wie eine Kapelle, Pfeilertore, Brückenkopfbefestigungen und Wehrgänge mit Schiessscharten dazu. Wieder abgetragen wurden diese gegen Ende des 18. Jahrhunderts, nachdem sie ihre fortifikatorische Bedeutung verloren hatten. Zur gleichen Zeit entstanden im Südosten der Brücke der Grosse Muristalden und der Aargauerstalden als neue Ausfallachsen.

Zwecks besserer Erschliessung des Hinterlandes und Expansion ins Seeland wurde 1466 im Norden Berns eine erste «nüwi brugg» errichtet, die 1535 durch ein grösseres, gedecktes Bauwerk ersetzt wurde. Die wegen ungünstiger Zufahrten am rechten Ufer leicht abgewinkelte Neubrücke steht auf vier sechseckigen, unregelmässig angeordneten Pfeilern aus Sandstein, Tuff und Muschel-nagelfluh und ist nicht die spektakulärste, mittlerweile aber die älteste Holzbrücke des Kantons. Mit ihrem stadtseitigen Sandsteintor und den angrenzenden Wehrmauerabschnitten bildet sie ein eindruckliches Ensemble.

Einstweilen war der Bedarf an Flussquerungen danach befriedigt. Sieht man von der Installation verschiedener Fähren ab, von denen jene bei Reichenbach seit 1743 ununterbrochen bestehen blieb, dauerte es nicht weniger als dreihundert Jahre bis zum Bau neuer Übergänge.

Der Altenbergsteg und die ersten Hochbrücken

1834 erhielt dann das Altenbergquartier, welches früh recht dicht besiedelt war, einen hölzernen, vierjochigen Steg. Da er sich nicht bewährte, wurde 1857 nach Plänen von Ingenieur Gustav Gränicher auf seinen sandsteinernen Widerlagern die heutige Hängebrücke erstellt. Von der Oltener Werkstätte der Schweizerischen Centralbahn montiert, war diese als Verbindung zum ersten, provisorischen Bahnhof der Bundesstadt im Wylerfeld gedacht. Mit ihren filigranen Gitterträgern, ihrer Holzbeplankung auf eisernen Andreaskreuzen, ihren flachgespannten, an den Ufern tief in den Fundamenten verankerten Lamellenketten und ihren gusseisernen Pendelstützen gilt sie als eine der schönsten Konstruktionen ihrer Art.

Um dem zunehmenden Fernverkehr gewachsen zu sein und rechtsufrige Gebiete überbauen zu können, plante man ab den 1820er-Jahren auch Hochbrücken. Kostenüberlegungen und Erreichbarkeit der angestammten Ausfallstrassen sprachen primär für einen Übergang bei der Nydeggbücke. Wenig befriedigende Studien für ein Bauwerk mit schiffahrtbehinderndem Flusspfeiler oder eine Hängebrücke ähnlich jener Freiburgs gingen der Gründung einer Gesellschaft für Brückenbau aus burgerlichen Kreisen voraus. Verwirklicht wurde 1841–1844 schliesslich ein Projekt von Joseph Ferry für eine dreijochige Brücke aus Sandstein, Granit und Kalkstein mit zwei kleinen Landbögen und einem breiten Aarebogen von 46 Metern Durchmesser, der damals der weitestgespannte steinerne Flussbogen Europas war. Ursprünglich sollten Zölle den Bau finanzieren. Da die Erträge aber unter den Erwartungen blieben und 1853 aufgrund der neuen Bundesverfassung ganz entfielen, wurden die vier Zollhäuser auf den Abschlussdämmen bald als Wohn- und Restaurantbauten genutzt. Ansonsten verblieb die Nydeggbücke weitgehend im Ursprungszustand. Zu massiven Veränderungen der Ostseite wäre es allerdings im Fall der Realisierung eines Projekts des Wiener Architekten Heinz Tesar gekommen. Dieses sah unter dem Mittelbogen einen Steg entlang der Aare und neben der Fahrbahn zwei Türme vor, wurde aber 1984 an der Urne abgelehnt.



Die natursteinerne Tiefenaubrücke aus den Jahren 1846–50 mit erheblich störenden Fahrbahnüberkreuzungen von 1977. Im Hintergrund die Brücke der RBS von 1965

Als Konkurrenz zur «burgerlichen» Nydeggbücke schuf der liberale Kanton für Fahrten Richtung Nord und Ost nur wenig später die unentgeltlich benutzbare Tiefenaubrücke. Aus mehreren Vorschlägen wurde 1844 ein Projekt der Ingenieure Johann Rudolf Gatschet und Carlo Colombara für eine dreijochige, «ruhige Einfachheit» ausstrahlende Steinbogenbrücke aus Kalk- und Sandsteinquadern zwischen Dammschüttungen ausgewählt. Die Ausführung erfolgte von 1846–50 und wurde vom Einsturz eines Bogengerüsts überschattet, der mehrere Todesopfer forderte. 1963–65 baute die Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn, welche ab 1912 die Fahrbahn mitbenutzt hatte, aareaufwärts eine zweigleisige Parallelbrücke mit Gehsteig. Diese Sprengwerkstruktur aus vorgespanntem Beton mit verspreizten Schrägstützen beeinträchtigt die Sicht auf den schönen Altbau kaum – massiv kompromittiert wurden die gestalterischen Qualitäten der Tiefenaubrücke aber 1977, als eine breitere, die alten Bogen stark überkragende Strassenplatte aus Beton aufgesetzt wurde.

Der Eisenbrücken-Bau-Boom

Die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts war dann von einem wahren Brücken-Boom mit einer Blütezeit metallener Stabtragwerke geprägt. Vorab entstand 1858 nach den Plänen des Oberingenieurs der Schweizerischen Centralbahn Karl Etzel die feingliedrige Rote Brücke, deren Name auf den anfänglich mennigroten Rostschutzanstrich des Bauwerks zurückgehen soll. Mit dieser Konstruktion, die der Einführung der eben erst von Osten her erbauten Eisenbahn ins Zentrum Berns diente, erhielt die Bundesstadt auf günstige Weise eine Ver-



Eindruckliche Kettenbrücke: der Altenbergsteg, 1857 als Zugang zum provisorischen Bahnhof Wylerfeld erstellt

Die Rote Brücke von 1858 als Eisenbahn-, Fuhrwerk-, Velo- und Fussgängerübergang von der Schützenmatte zur Lorraine (Stadtarchiv Bern)



Bekannt als Spazierweg und Einstieg für Aareschwimmer: der Schönausteg aus dem Jahre 1906



bindung zu potenziellen Wohngebieten, da unter den Gleisen ein Gitterkäfig für Fussgänger und Fuhrwerke installiert war. Interessant ist, dass der durchlaufende, auf zwei massiven Pfeilern aus Sand- und Kalkstein ruhende Kastenbalken während des Baus allein mithilfe eines mehrmals verwendbaren Mittelpfeilers vorwärts geschoben und ohne eigentliches Gerüst montiert werden konnte. Da der Fuhrverkehr auf der nur drei Meter breiten Fahrbahn bald zu Problemen führte und der Traverse den Spitznamen «Würgengel» einbrachte, ertönte in der Lorraine früh der Ruf nach einer Parallelbrücke. Eine solche wurde indes zugunsten anderer Pläne zurückgestellt und erst 1930 verwirklicht. Bis zu ihrem Abbruch im Anschluss an die Einweihung des heutigen Eisenbahnviadukts

Gitterträgerbrücke vom Marzili zum Dalmazi aus dem Jahre 1872 mit angebauten Trottoirs von 1926 (Stadtarchiv Bern)



in den 1940er-Jahren blieb die Rote Brücke weitgehend unverändert.

Für die Erschliessung des rechten Aareufers und als Zugang des unteren Sulgenbachs zur Fernstrasse nach Thun baute die Stadt 1872 auf Flussniveau die Marzili-Dalmazi-Brücke. Die auf zwei massiven Kalksteinpfeilern ruhende Traverse mit markanten Parallelgitterträgern aus Walzeisen wurde 1926 verstärkt und beidseits um angebaute Trottoirs erweitert. Wegen ihrer geringen Breite und der schlechten Übersichtlichkeit musste sie aber einem Neubau aus Beton weichen, nachdem kurzzeitig ein Notsteg als Ersatz diente. Die heutige Dalmazibrücke von 1958 besitzt die gleichen Spannweiten wie ihre Vorgängerin und wirkt trotz unspektakulärer Schlichtheit sehr elegant. Aus der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts erwähnenswert sind zudem die reizvolle Metallkonstruktion des Inselstegs über den Matte-Tych und der Übergang von der Engehalden zur äusseren Lorraine, der seit der Erbauung des Stauwehrs um 1870 existiert.

Mit der Kirchenfeldbrücke erhielt Bern 1881–83 eines der Hauptwerke der Eisenbaukunst der Schweiz. Urheberin der filigranen Gitterkonstruktion mit zwei identischen Bogen auf stämmigem Pfeilersockel in der Talmitte und Widerlagern an den Talhängen war die britische Berne Land Company, auf welche auch der Quartierplan des Kirchenfelds mit symmetrischen Strassenzügen und Durchblicken auf Monumentalbauten zurückgeht. Diese erstellte die Brücke auf eigene Kosten. Dafür konnte sie das Baugebiet im Süden der Stadt von der Bürgergemeinde unentgeltlich übernehmen. Von Beginn weg traten bei dieser Brücke Schwingungen auf, die sich nach der Einführung des Trams 1901 vermehrt bemerkbar machten. Zwecks Verstärkung wurden deshalb 1913 die metallenen Hauptpfeiler eingemauert, was eine gewisse ästhetische Beeinträchtigung darstellte. Bedauerlicherweise liess die Stadt zudem 1972 das Gusseisengeländer samt seinen zugehörigen Kandelabern zugunsten eines simplen Passantenschutzes entfernen. 1988 umfassend saniert, gehört der Übergang aber längst unverrückbar zum

Stadtbild und es ist deshalb schwer vorstellbar, dass einst allen Ernstes über einen Ersatz in Gestalt einer Zweijochbogen-, Sprengwerk- oder Balkenbrücke oder gar eines zweigeschossigen Neubaus nachgedacht wurde.

Um die Nordquartiere ebenso optimal mit dem Stadtkern verbinden zu können, formierten sich zu Beginn der 1890er-Jahre sowohl für eine Waisenhaus- als auch für eine Kornhausbrücke Komitees, wobei es bereits vor dem Bau der Nydeggbücke ähnliche Projekte unter anderem auf der Höhe des Rathauses gegeben hatte. Verwirklicht wurde 1896–98 die bekannte, gitterartige Kombination von Brücke und Viadukt mit geneigter Fahrbahn, die eine natürliche Fortsetzung des Kirchenfeld-Übergangs bildet und aus einem 115-metrischen, von Obelisken flankierten Hauptbogen und fünf Nebenbogen, die allesamt zwischen massiven Jurakalkpfeilern eingespannt sind, besteht. Abgesehen von mehrmaligen Fahrbahnerneuerungen und der Entfernung der ursprünglichen Gusseisenlaternen und -balustraden im Jahre 1953 hat sich der betreffende Brückenschlag bis heute bewährt und kaum verändert.

Als Verfeinerung des lokalen Strassen- und Brückennetzes gilt der Bau des Schönaustegs von 1906. Da die zunehmende Überbauung des Kirchenfelds im Süden nach einem festen Übergang verlangte, eine Hochbrücke bei der Lindenau aber aus topografischen Gründen nicht in Frage kam und ein Viadukt von der Elfenuau zum Eichholz als Fernverbindung nach Wabern Utopie blieb, begnügte man sich hier mit einer dem Altenbergsteg gleichenden Kettenbrücke, die sich von letzterem durch schwerer wirkende Fachwerkträger und eigenständig gestaltete Jugendstilportale unterscheidet.

Die Brücken in Berns Norden

Hochbrücken wünschten im 19. Jahrhundert auch die mit stagnierenden Bevölkerungszahlen kämpfenden Gemeinden nördlich Berns. Standorte hierfür wurden ab 1840 geprüft. Aus einem Wettbewerb ging schliesslich 1908 die Idee von Jakob Bolliger für einen Betonbau im Halengebiet mit Hauptsegment und Rundbogen siegreich hervor.

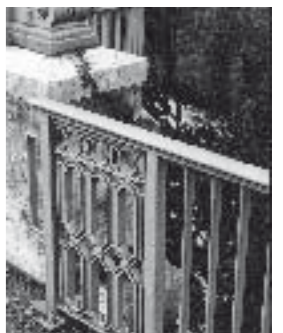


Die ausgeführte, leicht veränderte Version von 1913 mit parabelförmigem Hauptbogen, vier leicht geknickten, eiförmigen Nebenbogen und beidseits anschliessenden Balkenwerken war zu ihrer Zeit die am weitesten gespannte Betonbrücke der Schweiz. Von Beginn weg perfekt konzipiert, wurde die Halenbrücke seither kaum angetastet, sieht man von geringfügigen Fahrbahnverbreiterungen um 1968–70 und einer teilweisen Neubetonierung in den Jahren 1992–93 ab.

Wohlen, das jahrhundertlang bloss via Neubrücke und Oberdettigen erreichbar gewesen war und damit abseits der Route nach Aarberg lag, erhielt 1871 eine zweijochige, auf einem gemauerten Flusspfeiler und zwei Widerlagern aufliegende Holzbrücke vom Nordrand des Bremgartenwalds nach Hinterkappelen. Der Aufstau des Wohlen-sees bedingte jedoch bald den Ersatz dieses Bauwerks, das mit seiner geringen Breite von 4,20 Metern ohnehin wie ein Provisorium aussah. 1918–20 entstand deshalb etwas westlicher die heutige, 174 Meter lange Hinterkappelenbrücke mit einem Hauptbogen über dem alten Aarelauf, der durch Pfeilervorlagen markiert wird und acht Nebenbogen, die teilweise eingeschüttet sind. 1976 wurde die Fahrbahn dieses Stampfbeton-

Der Inselsteg über den Matte-Tych vor eindrücklicher Kulisse der Kirchenfeldbrücke

Überbleibsel des einstigen Gusseisengeländers der Kirchenfeldbrücke beim Helvetiaplatz





Die Kornhausbrücke mit markantem Hauptbogen und mehreren, zwischen Jurakalkpfeilern eingespannten Nebenbogen, 1896-98 unter Leitung des Berner Ingenieurs Simons von der Krienser Firma Bell konstruiert

baus stark verbreitert, was dem Erscheinungsbild der Brücke nicht zuträglich war. An Stelle der Unteren Felsenaufähre, welche auf die Gründung der nahen Spinnerei um 1870 zurückging, entstand 1921 der Seftausteg. Er ist ein später Vertreter der Eisenbaukunst, der mit facherartigen Parallelträgern und Andreaskreuzen als Windverstärkung unspektakulär, aber konstruktiv klar und trotz vergleichsweise grosser Höhe über dem Wasser nicht massig wirkt. Als Pläne für eine überregionale Aarequerung zwischen Bremgarten und Bern durch den Bau der Halenbrücke hinfällig wurden, im Gebiet der Felsenau aber stets noch eine feste Traverse fehlte, wurde daselbst 1928 von Sappeuren der Armee in bloss neun Tagen eine Pfahljochbrücke mit zwei



Der Seftausteg neben dem Felsenau-Kraftwerk, erbaut 1921

Pfeilern aus Eisenprofilen und Überspannungen aus Eichenholz errichtet. Da sich diese rasch abnutzte, wurde 1948–49 ausgehend von den bestehenden Zufahrten und Widerlagern eine Beton-Balkenbrücke mit Landpfeilern auf Einzelstützen und scheibenartigen Flusspfeilern erstellt. Die einfache, aber elegante Felsenaubrücke, deren Fahrbahn 1965 leicht angehoben und verbreitert wurde, wird mittlerweile durch Hochwasserschutzwände auf der linken Aareseite etwas bedrängt.

Lorrainebrücke, Eisenbahnviadukt, Monbijoubrücke und Felsenauviadukt

Mit dem Bau der Lorrainebrücke gab es 1928–30 nach über fünfzig Jahren vielfältiger Diskussionen und Planungen einen Ersatz für den veralteten Gitterkasten unter der Roten Brücke. Über das Erscheinungsbild des Bauwerks gehen die Meinungen allerdings bis heute auseinander. Statt einer «aufgelösten», feingliedrigen Konstruktion, wie sie damals durchaus möglich gewesen wäre, aber offenbar das Stadtbild beeinträchtigt hätte, führte man ein Projekt des andernorts mit futuristischeren Werken aufgefallenen Robert Maillart aus, das sich stark an der Nydeggbücke orientierte. Trotzdem macht die Aarequerung, deren Verbreiterung in den 1960er-Jahren erwogen, aber nie ausgeführt wurde, mit ihrem elliptischen Hauptbogen, ihren vorspringenden Seitenteilen mit halbkreisförmigen Durchlässen, den durchgehenden Gewölbeträgern, den Betonquadern und Granitbrüstungen bis heute keine schlechte Figur. Damit war die Stadtberner Brückeninfrastruktur weitgehend erstellt. Was folgte, waren – neben Anpassungen und Verbreiterungen bestehender



Übergänge und einzelnen Ersatzbauten – die unten erwähnte Monbijoubrücke und vor allem imposante, überregionale Verbindungen. Ein gutes Beispiel ist der viergleisige Eisenbahnviadukt, der 1937–41 die unzulänglich gewordene Rote Brücke ersetzte. Er besticht durch seinen parabelförmigen, die Aare in angemessenem Abstand von der Lorrainebrücke schräg traversierenden Hauptbogen mit aufgesetzten Rahmentragwerken, an den ein Damm und ein Lehnenviadukt mit 14 identischen Spannweiten anschliessen. Vorprojekte dazu hatte es ab 1918 gegeben, wobei etwa die unlängst wieder diskutierte Linienführung mit einem Tunnel im Gebiet der Engehalde und einer Brücke auf der Höhe der Inneren Enge ein Thema war. Die Monbijoubrücke kam 1960–62 dazu. Eine Verbindung zwischen den zwei recht weit auseinander liegenden Quartieren am heutigen Standort war seit der Planung des Kirchenfelds in den Baulinien eingeplant worden. Erste Entwürfe sahen 1904 eine vierjochige Stahlbrücke mit einem Treppenbau in einem Pavillon im mittleren Widerlager-Massiv auf der Höhe der Sandrainstrasse vor. Aus dem Wettbewerb von 1943 mit mehr als 50 Eingaben ging aber schliesslich ein Projekt für eine Balkenbrücke aus vorgespanntem Eisenbeton siegreich hervor. Daraus resultierte auf einer Länge von 340 Metern eine fortschrittliche, 23,5 Meter breite Konstruktion mit fünfgliedrigen, durchlaufenden Zwillingbalken auf regelmässig angeordneten Pfeilerpaaren, die dem mächtigen Bauwerk dank schräger Anordnung des Hohlkastens eine gewisse Leichtigkeit verleihen. Schwungvoll zieht sich seit 1975 der Felsenauviadukt der Berner Nordtangente als längste Brücke



der A1 zwischen Wankdorf und Neufeld über 1116 Meter hin. Bestehend aus zwei Haupt- und zwei Nebenöffnungen von grosser Spannweite, an welche beidseits Vorlandbrücken anschliessen, beeindruckt er durch seine S-Form und seine schlanken Proportionen, bei denen die Pfeiler nur einen Viertel der Fahrbahnbreite von 26 Metern aufweisen. Spektakulär war seinerzeit seine Konstruktionsweise, indem erstmals nach Freivorbau-Methode von den 60 Meter hohen Zwillingspfeilern aus ganz ohne Lehrgerüst geschalt und betonierte wurde. Als bislang letzter Aareübergang im Stadtbereich wurde schliesslich 1999 in der Stegmatt, wo einst die alte Kappelenbrücke war, ein Fussgänger- und Velosteg installiert, der an die alte Wohlenstrasse

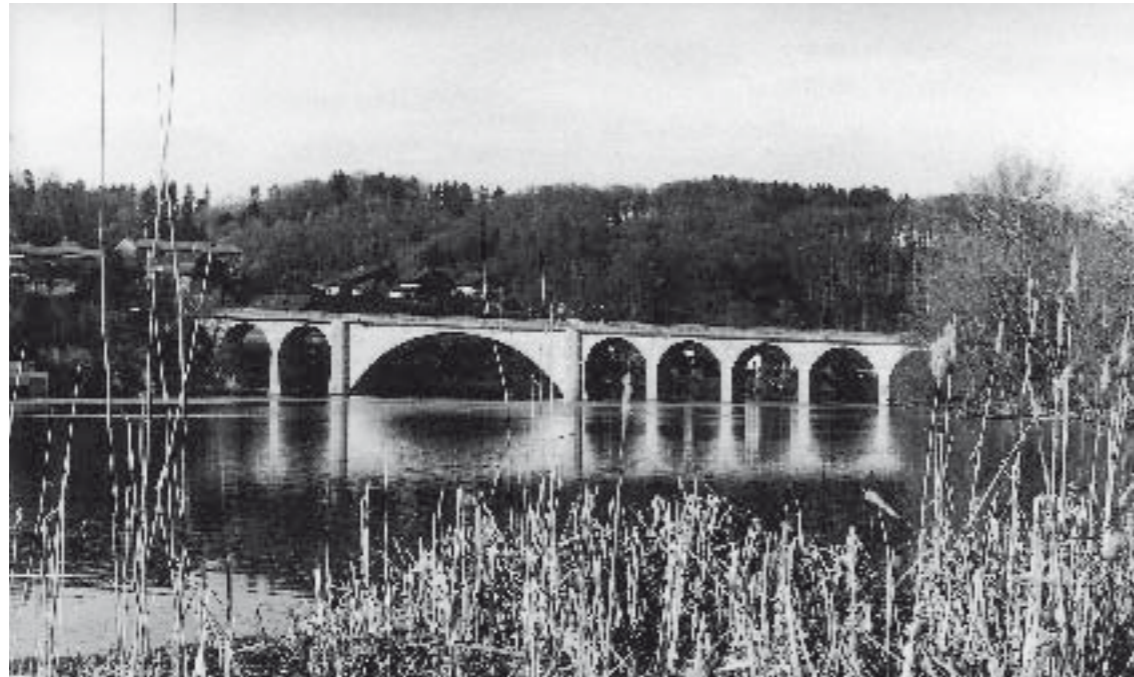


Der schwungvolle Felsenauviadukt der A1 von 1975, der zurzeit umfassend saniert wird

Von Pontonieren erstellte Brücke bei der Felsenau, in Betrieb von 1928 bis 1948 (Foto: Stadtarchiv Bern)

Die schlichte Felsenaubrücke aus dem Jahre 1949

Die Hinterkappelenbrücke mit Stichbogen über dem Aarelauf und mehreren Nebenbogen, 1918–1920 im Hinblick auf den Wohlensee-Aufstau erbaut



Pontonierbrücke als temporäre Verbindung vom Schwellenmätteli zur Aarstrasse während Aarefestival im Juni 1991

Die Neubrücke aus dem Jahre 1535 als älteste Holzbrücke des Kantons – wegen Sperrung der nahen Halenbrücke vorübergehend von einer Notbrücke flankiert



Stellvertretend für innerstädtische, nicht über Wasserwege führende Brücken: Hängesteg bei der Gewerbeschule



(Fotos, wenn nichts anderes vermerkt: Rolf Hürlimann)

anschliesst und insbesondere den Bewohnern des Hinterkappeler Aumattquartiers zugute kommt. Es gäbe für Bern noch viele weitere interessante Brücken zu beschreiben; sie führen über kleinere Wasser wie den mittlerweile weitgehend eingedolten Sulgenbach oder über tiefer gelegene Strassen oder Bahngeleise wie die neue «Rote Brücke» der Bühlstrasse beim Inselplatz oder der hängebrückenartige Steg bei der Gewerbeschule. Es gab Provisorien, wie beispielsweise zwei viel begangene Pontonierbrücken, die im Rahmen des Aarefestivals im Juni 1991 das Schwellenmätteli und die Englischen Anlagen mit der Aarstrasse und der Matte verbanden, oder ein Notsteg bei der Neubrücke, der 1992 während der Gesamtanierung der Halenbrücke eine Überbelastung durch um-

geleitete, schwere Motorwagen vermeiden half. Und schliesslich gibt es visionäre Brückenprojekte, wie die als hoch gelegene Hängebrücke zwischen Innerer Enge und Halden- oder Jurastrasse ange-dachte Fahrradpasserelle, die in absehbarer Zeit die Länggasse mit der Lorraine verbinden könnte, – wenn sie sich mithilfe von Bund und Kanton finanzieren lässt ...

Rolf Hürlimann
Fotojournalist

Wichtigste Literatur und Quellen:

- Bernhard Furrer, Jürg Bay, Georg Lukács und Paul Nizon, Übergänge, Berner Aarebrücken, Geschichte und Gegenwart, 1984
- Kunstführer durch die Schweiz, Band 3
- Simone Schenk, Wohlensee: Entstehung, Geschichte, Fauna, Flora, Schutz, 1995
- Unterlagen Stadtarchiv Bern

Spaziergang von Bümpliz Nord ins Westside



Der Bahnhof Bümpliz Nord und das Einkaufszentrum Westside liegen in direkter Luftlinie nur einen guten Kilometer auseinander. Trotzdem wird der hier vorgeschlagene Spaziergang mit mehreren Umwegen wohl eine Stunde oder länger dauern. Der Weg führt an zahlreichen Grosssiedlungen der Bauboomzeit sowie an der noch im Bau befindlichen Wohnüberbauung Brünnen vorbei, wo in einer Planung, die über Jahrzehnte immer wieder neu aufgerollt werden müssen, der Versuch unternommen wird, aus den Fehlern der Vergangenheit zu lernen und attraktives, städtisches Wohnen neu zu erfinden. Der Spaziergang endet vor dem Einkaufszentrum Westside.



Das Gebiet um den Bahnhof Bümpliz Nord

Der Bahnhof Bümpliz Nord stand einst auf freiem Feld. Nördlich der Bahnlinie wurde bereits in den 1920er-Jahren ein Industriegebiet ausgeschieden, was allerdings erst Jahrzehnte später eine entsprechende Bautätigkeit auslöste. Südlich des Bahnhofs stand das Fellergut, ein herrschaftlicher Bau aus dem 18. und 19. Jahrhundert. Um 1970 sollte er abgebrochen werden, um einer Grosssiedlung von Scheibenhochhäusern Platz zu machen. Der Zufall wollte jedoch, dass die Planer just am Standort des Hauses kein Gebäude vorsahen, sodass der Fellerstock im letzten Augenblick gerettet und für Schulungszwecke umgenutzt werden konnte.

Bemerkenswert ist der abgesenkte, quadratische Hof am Süden der Bahnunterführung. Hier wird die gängige Architekturpraxis um 1970 deutlich vor Augen geführt:

1. Die Erschliessung: Damals rechnete man nicht mit dem eigenen Orientierungssinn der Passanten, sondern versuchte mit Richtungspfeilen und Anschriften die Menschen zu lenken.
2. Das Niveau: Der Architekt ging nicht vom vorgefundenen Terrain aus, sondern definierte nach eigenem Ermessen, sodass wir von der Unterföh-

Der Kartenausschnitt «Bümpliz Nord / Brünnen» mit den 8 Stationen des Spaziergangs (Umzeichnung Luc Schnell)

Der abgesenkte Hof im Süden der Station Bümpliz Nord

rung direkt und ohne emporzusteigen ins Parterre des baumbestandenen Hofes treten, um nach einem Aufstieg um ein Geschoss im Parterre der Siedlung zu sein, von wo der Hof plötzlich als Untergeschoss erscheint.

3. Der Ort: Ein Ort definierte sich um 1970 nicht nach den vorhandenen Strukturen wie beispielsweise dem Stationsgebäude, sondern unterlag den Ordnungsabsichten des Architekten, der den abgelegenen Hof zu einem Zentrum mit Cafés, Einkaufsläden und einem Kiosk bestimmte.

Das Tscharnergut (Wettbewerb 1955, Ausführung 1958–1965)

Wir verlassen die Bahnunterführung in Richtung Norden und durchqueren den Industriestreifen, der aktuell in umständlichen Planungsverfahren neu definiert werden soll (Kunsthochschule rechts, Bundesverwaltungsgebäude links). Indem wir der Tankstelle auf der gegenüberliegenden Seite der Fellerstrasse rechterhand ausweichen, finden wir auf einem Weg, den wir fälschlich als Nebenweg deuten, auf den Dorfplatz des Tscharnerguts. Wer meint, die Verbindung dieses Dorfplatzes zum Bahnhof sei nachträglich verstellt worden, irrt: Die Architekten haben das Tscharnergut absichtlich als eine von einer neu gezogenen Strasse umschlossene «Insel» konzipiert.

Die Tatsache, dass das Tscharnergut als eines der ganz wenigen Schweizer Objekte Eingang in den 1981 erstmals gedruckten *DTV Atlas zur Baukunst, Bd. 2* gefunden hat, gründet auch in der überaus sorgfältigen Planung des fließenden, allen

zugänglichen Freiraums. Die Gebäudetypen wurden bis zur Schmerzgrenze baukostenoptimiert, was sich heute bei Sanierungsarbeiten rächt. Wir unterscheiden die Hochhaustürme im Norden, die langen Laubengangscheiben, die niedrigeren Blöcke als Südabschluss sowie zwei Reihenhauszeilen. Während das private Wohnen seriell gestapelt wird, befinden sich die individuell gestalteten Gemeinschaftseinrichtungen wie das Restaurant, die Einkaufsläden, der Kinderhort oder die Freizeitanlage in Flachbauten mit direktem Zugang vom parkartigen Freiraum.

Der Bethlehemacker (Reihenhäuser 1944–46, Hochhäuser 1968–74)

Die Siedlung Bethlehemacker liegt im Nordosten des Tscharnerguts und besteht aus zwei architektonisch ganz unterschiedlichen Teilen: den während des Zweiten Weltkriegs vom Bund geförderten Reihenhäusern mit grossen Privatgärten für die Anbauschlacht sowie den Hochhausscheiben mit weitgehend gemeinschaftlichem Umland aus den späten 1960er-Jahren. Interessant dabei ist, dass nicht etwa ein Generationenwechsel bei den Bauherren oder bei den Architekten zu dieser Zweiteilung geführt hat, sondern sämtliche Beteiligten, die Landbesitzer, die Baugenossenschaft und auch die Architekten sowohl bei der ersten als auch bei der zweiten Bauphase dieselben gewesen sind.

Die Reihenhäuser sind typische Vertreter einer «Kriegssiedlung». Die Baumaterialiennot zwang die Architekten zu ganz einfachen Baukörpern

und zur Verwendung von Schweizer Bauholz. Die Detailformen erinnern stark an die Pavillons der Schweizerischen Landesausstellung von 1939 in Zürich, die in der Bevölkerung grossen Widerhall gefunden hatten. Die Hochhausscheiben dagegen sprechen die Sprache des «International Style», der ab Mitte der 1950er-Jahre in der Schweiz die vorherrschende Stilrichtung gewesen ist.

Die Siedlung Holenacker

Wir ziehen weiter Richtung Westen. Der Holenacker ist die letzte Grosssiedlung, die in Bümpliz realisiert werden konnte, bevor Mitte der 1970er-Jahre die zunehmend ablehnende Haltung der Bevölkerung gegenüber modernen Grossprojekten solche verhinderte. 1973 eben gerade noch durch eine Volksabstimmung bewilligt, konnten die Bauten durch Erdölkrise und abnehmendes Bevölkerungswachstum verzögert, erst ab 1979 errichtet werden. Ihre Vollendung zog sich bis in die Mitte der 1980er-Jahre hin. Dieser letzten Berner Grosssiedlung ist die zunehmend kritische Stimmung gegenüber Hochhäusern deutlich anzusehen. 1984 publizierte die Zeitschrift *Das Wohnen* im Artikel über die Siedlung die Antworten auf sechs häufige Vorwürfe gegen das Wohnhochhaus. Hier ist zu lesen, das Hochhaus oder auch der Beton würden krank machen, Hochhäuser seien unwohnlich, kinderfeindlich und würden zu einer Vermassung führen. Auf alle Vorwürfe präsentieren die Autoren entsprechende Vorkehrungen wie windgeschützte, nicht einsehbare Balkone, Reduits in jeder Wohnung, Blumenkisten auf den Balkonge-

ländern, grosse Gemeinschaftskorridore für spielende Kinder oder eine anregende Umgebungsgestaltung. Es ist somit wohl kein Zufall, dass sich ein Betrachter im vorgelagerten, von den hohen Gebäuden umschlossenen Park wie in einem grossen Ferienresort fühlt.

Die Siedlung Gäbelbach

Noch weiter im Westen liegen die drei zwischen 1965 und 1968 errichteten Hochhausscheiben der Gäbelbachsiedlung. Sie stellen Berns radikalste Umsetzung modernen Massenwohnens dar. Wie in eine Hügelflanke eingerammte Ozeandampfer, denen das tragende Wasser abhanden gekommen ist, stehen die drei Betonriesen in dem auf den ersten Blick für Hochhausscheiben wenig geeigneten, gegen Norden abfallenden Terrain. Was beim Tscharnergut meisterhaft gelungen ist, das Anreichern des fließenden Freiraumes mit Gemeinschaftseinrichtungen, war hier aus topografischen Gründen gar nicht möglich. Die Architekten haben darum alle Gemeinschaftseinrichtungen auf eine einmal gebrochene Achse aufgespannt und damit die drei Solitäre in der Horizontalen miteinander verbunden. Diese Abfolge von öffentlichen Räumen wirkt wie eine Gasse und steht in deutlichem Kontrast zum weitgehend naturbelassenen Umland. Das Abseitsstehen der Anlage in Bezug auf die Stadt und die anderen Grosssiedlungen wird leider durch die Murtenstrasse zusätzlich verstärkt, aber dafür kompensiert der schöne Blick gegen Norden ins Grün des nahe gelegenen Naturschutzgebiets.

Das Tscharnergut aus Osten, Flugaufnahme 1968 (Ortsarchiv Bümpliz)



Der Bethlehemacker aus einem Hochhaus des Tscharnerguts



Der Park und die Hochhäuser der Siedlung Holenacker

Die Siedlung Gäbelbach aus Nordwesten, Flugaufnahme 1972 (Ortsarchiv Bümpliz)

Der Ansermetplatz aus Süden

**Der Ansermetplatz**

Der an die Gäbelbachscheiden anschliessende Ansermetplatz illustriert den Wandel in der Stadtauffassung seit 1970. Während die drei Hochhäuser der Gäbelbachsiedlung im Norden keine Stadtanlage im traditionellen Sinn sein wollen, sondern drei gigantische Solitäre in der kaum berührten

Der Ansermetplatz aus Norden



Landschaft darstellen, versuchten die Planer in den 1990er-Jahren nach der heftigen Kritik am modernen Städtebau, den man als monoton, ghettohaft und unmenschlich diffamierte, einen Rückgriff auf traditionelle Stadtvorstellungen. Sie suchten eine Stadt zu realisieren, die aus einem Gemenge von präzise definierten Räumen, von gebäudeumgebenen, öffentlichen Plätzen und von geschlossenen Strassenzügen besteht. Dass dieses Aufeinanderprallen zweier grundverschiedener Vorstellungen nicht funktionieren kann, wird hier ebenso deutlich wie die Tatsache, dass die Architekten und Bauherren der neuen Gebäude im Süden nicht bereit waren, die Hauptfassaden ihrer Wohnbauten auf den Platz im Norden zu richten, was sie gemäss dem städtebaulichen Konzept hätten tun sollen. Nach achtzig Jahren moderner Architektur will niemand mehr sein Wohnzimmer gegen Norden, und auch nicht gegen die lärmige Strasse gerichtet haben, selbst wenn das gut gemeinte städtebauliche Konzept es erfordern würde. So kommt es, dass einzig der Name des Restaurants «Piazza» an die eigentlichen Absichten der Stadtplaner erinnert.

Der neue Stadtteil Brünnen

Die im Entstehen begriffene Wohnüberbauung Brünnen soll, so die erklärte Absicht des damaligen Stadtplaners, einen Ausweg aus dem heftig kritisierten Massenwohnungsbau der 1960er-Jahre aufzeigen. Eine wichtige planerische Massnahme war die deutliche Unterscheidung in öffentlichen Raum (Strassen, Plätze, Grünanlagen) und private oder halbprivate Hof- oder Gartenräume. Nicht mehr fließende Freiräume wie im Tscharnergut oder möglichst viel unberührte Natur wie im Gäbelbach waren das Ziel der Gebäudegruppierung, sondern präzise definierte Räume mit öffentlichem, halböffentlichem oder privatem Charakter. Zu diesem Zweck richtete man die Strassenzüge streng orthogonal aus und formulierte die Baufelder so, dass die Wohnbauten so nah als möglich an der Strasse stehen, um so wieder Strassenkorridore und im Gegenzug dazu intime Höfe entstehen zu lassen.

Am Gilberte-de-Courgenay-Platz

Vergleichen wir den Gilberte-de-Courgenay-Platz mit dem Dorfplatz des Tscharnerguts oder dem versenkten Hof bei der Station Bümpliz Nord, wird die Absicht der Planer auf einen Schlag deutlich: Das städtische Leben soll nicht mehr abgeschirmt



Die Wohnüberbauung Brünnen

und vom Architekten den jeweiligen Gruppen zugeteilt werden, sondern in möglichst grosser Vielfalt ineinander greifen können. Die umstehenden Gebäude sind nicht mehr Schutzschild, sondern bilden den abwechslungsreichen Rahmen einer Bühne, auf der sich «Stadtleben» ereignen soll. Interessant ist das Aufeinanderprallen unterschiedlicher Architekturen wie das formal unkonventionelle Westside, der gestalterisch sehr streng gehaltene Bahnhof und der noch im Bau befindliche, ganz bewusst als «Kopf» formulierte Ostabschluss, der durch seine Überhöhung dem Platz die Reverenz erweist.

Dieter Schnell
Architekturhistoriker



Der Gilberte-de-Courgenay-Platz

(Fotos, wenn nichts anderes vermerkt: Dieter Schnell)

Denkmalpflege des Kantons Bern

Berichte 1979–2004

Band 2, Gemeinden J–Z



Köniz, reformierte Kirche Wabern, erbaut 1946–1948. Die Auseinandersetzung um das Wandgemälde von Walter Clémin führte zu einer höchst bemerkenswerten Neukonzeption des Kircheninnern.
(Foto: Ralph Hut)

Restaurierungen und Umbauten von Jegenstorf bis Zweisimmen – der soeben erschienene zweite Band zu den Gemeinden J bis Z schliesst den Tätigkeitsbericht der Denkmalpflege des Kantons Bern über die Jahre 1979–2004 ab. Die rund hundert Bauten aus dem gesamten Kantonsgebiet stellen eine kleine Auswahl aus den zahlreichen Projekten dar, die von der Denkmalpflege in diesem Zeitraum begleitet worden sind. Präsentiert werden die verschiedensten Baugattungen, vom Bienen-

Schwarzenburg, Alte Schwarzwasserbrücke von 1831/32. Das Bauwerk ist Teil einer historisch bedeutenden Wegstrecke. Eine umfassende Restaurierung rettete die vom Wasser stark in Mitleidenschaft genommene Steinbogenkonstruktion.
(Foto: Peter Bannwart)



Worb, Richigen, Bachstrasse. Das rund dreihundertjährige Bauernhaus beherbergt heute eine grosszügige Wohnung im Minergie-Standard. Die ehemalige Rauchküche ist wieder über zwei Stockwerke offen und bildet wie früher das Zentrum der Wohnung.
(Foto: Verena Gerber-Menz)



haus bis zur Schlossanlage, von der Brücke bis zur Stadiontribüne. Genauso vielfältig sind die auf die Objekte zugeschnittenen Lösungen, die zur Auseinandersetzung mit dem Thema einladen.

Der zweite Band der Berichte enthält wiederum eine Reihe von Nachrufen auf abgebrochene Gebäude, deren Verschwinden aus denkmalpflegerischer Sicht sehr zu bedauern ist.

Das Buch richtet sich sowohl an Fachleute wie auch an ein breites Publikum.

Auch in Zukunft wird die Denkmalpflege regelmässig über ihre Tätigkeit berichten. Aktuelle Hinweise sowie Hintergrundinformationen sind abrufbar unter: www.be.ch/denkmalpflege

Beide Bände sind im Buchhandel oder direkt beim gta Verlag erhältlich:
<http://books.gta.arch.ethz.ch>

Denkmalpflege des Kantons Bern (Hrsg.)

Berichte 1979–2004

Band 2, Gemeinden J–Z

Rapports 1979–2004

Volume 2, communes J–Z

Vorwort: Anita Bernhard, Vorsteherin Amt für Kultur
Einleitung: Michael Gerber, Kantonaler Denkmalpfleger
Mit Beiträgen von Peter Bannwart, René Koelliker, Ursula Maurer, Elisabeth Schneeberger.
Redaktion: Beatrice Stadelmann / Monique Lopinat-Rebetz

Deutsch mit französischen Beiträgen
Mit Register zu Band 1 und 2

21 x 29,7 cm, Klappenbroschur, 240 Seiten, 215 Abb.
gta Verlag, Zürich
ISBN 978-3-85676-266-7 | 45.00 CHF / 34.00 Euro

Band 1 mit den Gemeinden A–I ist 2008 im gta Verlag erschienen.

ISBN 978-3-85676-233-9, | 38.00 CHF / 26.00 Euro

Adressen

Regionalgruppe Bern: Vorstand, Bau- und Landschaftsberatung

Vorstand

Präsident	Marc Wehrlin, Marienstrasse 35, 3005 Bern, marcwehrlin@bluewin.ch	031 301 25 25
Vizepräsidium	vakant	
Präsident Bau- und Landschaftsberatung	Giovanni Tedesco, Sennweg 9, 3012 Bern, g.tedesco@schaerhuri.ch	031 357 53 96
Kassier	Jakob Burkhard, Stierenmatte 4, 3110 Münsingen, jakob.burkhard@bdo.ch	031 327 17 62
Heimat heute	Isabella Meili-Rigert, Reichenbachstr. 74, 3004 Bern, meilirigert@hispeed.ch	031 302 80 45
Protokollführerin/Mitgliederbetreuung	Kathrin Keller, Gossetstrasse 47, 3084 Wabern, kathrin.keller@bluewin.ch	031 951 65 75
Stadtführungen	Maria D'Alessandro, Bümplizstrasse 126, 3018 Bern	031 633 89 05
Europäische Tage des Denkmals	Andrzej Rulka, Posttheiriweg 8, 4500 Solothurn, rulka@bluewin.ch	032 621 48 22
Vertreter Bau- und Landschaftsberatung	Peter Raaflaub, BSR Architekten AG, Optingenstrasse 54, 3000 Bern 25 peter.raaflaub@bsr-architekten.ch	031 340 35 35
Geschäftsführerin/Medienbetreuung/Heimat heute	Margrit Zwicky, Kirchbergerstrasse 42, 3008 Bern	031 371 73 29
Webseite	Sophia Zehnder, Dammweg 43, 3013 Bern, sophia@lorraine.ch	031 330 26 28

Bauberater / Gemeinden

Ganzes Gebiet Bern-Mittelland		
Präsident/Planung	Giovanni Tedesco, Sennweg 9, 3012 Bern, g.tedesco@schaerhuri.ch	031 357 53 96
Landschaftsberatung	Pascale Akkerman, Xeros Landschaftsarchitektur GmbH, Landoltstrasse 61, 3007 Bern, pascale.akkerman@xeros.ch	031 381 05 15
Kunsthistorische Beratung	Elisabeth Schneeberger, Stuckishausstrasse 18, 3047 Bremgarten e.schneeberger@gmx.ch	031 305 76 88
Sekretariat	Judy Funk	

Bern Stadt	Barbara Beyeler, Hallerstrasse 58, 3012 Bern, barbara.beyeler@diearchitektin.ch	031 348 65 15
Bolligen, Bremgarten, Ittigen, Kirchlindach, Köniz, Muri, Meikirch, Ostermundigen, Oberbalm, Stettlen, Vechigen, Wohlen, Zollikofen	Peter Raaflaub, BSR Architekten AG, Optingenstrasse 54, 3000 Bern 25 peter.raaflaub@bsr-architekten.ch	031 340 35 35
Guggisberg, Riggisberg, Rüeggisberg, Rüscheegg, Schwarzenburg	Daniel Mani, Mani + Aebersold Architekten, Münzrain 10, 3005 Bern mani@mani-aebersold.ch	031 326 45 50
Belp, Belpberg, Gelterfingen, Gerzensee, Jaberg, Kaufdorf, Kirchdorf, Kirchenthurnen, Lohnstorf, Mühledorf, Mühlethurnen, Niedermuhlern, Noflen, Rümliigen, Toffen, Wald Arni, Biglen, Bleiken b. O., Bowil, Brenzikofen, Freimettigen, Grosshöchstetten, Häutligen, Konolfingen, Landiswil, Linden, Mirchel, Niederhünigen, Oberdiessbach, Oberhünigen, Oberthal, Schlosswil, Zäziwil	Daniel Egger, Umbra Architektur, Merzenacker 81a, 3006 Bern, de@umbra.ch	031 944 10 00
Allmendingen, Herbligen, Kiesen, Münsingen, Oppligen, Rubigen, Tägertschi, Walkringen, Wichtrach, Worb	Martin Lustenberger, Amt für Grundstücke und Gebäude des Kantons Bern Reiterstrasse 11, 3011 Bern, martin.lustenberger@bve.be.ch	031 633 34 58
Clavaleyres, Ferenbalm, Frauenkappelen, Golaten, Gurbrü, Kriechenwil, Laupen, Mühleberg, Münchenwiler, Neueneegg, Wileroltigen	Thomas Flückiger, Umbra Architektur, Merzenacker 81a, 3006 Bern, tf@umbra.ch	031 944 14 00
Bäriswil, Büren z.H., Deisswil, Diemerswil, Etzekofen, Fraubrunnen, Grafenried, Iffwil, Jegenstorf, Limpach, Mattstetten, Moosseedorf, Mülchi, Münchenbuchsee, Münchringen, Schalunen, Scheunen, Urtenen-Schönbühl, Wiggiswil, Zauggenried, Zuzwil	Thomas Stettler, Chrützeichweg 4, 3303 Jegenstorf, stettler@stettler-lerch.ch	031 761 33 01

Revisoren

Hauptrevisor	Peter Gygax, Jungfraustrasse 10, 3123 Belp	031 819 31 08
Hauptrevisor	Bernhard Lanz, Manuelstrasse 69, 3006 Bern	031 352 48 14
Ersatzrevisor	Heinz Güntert, Jubiläumsstrasse 75, 3005 Bern	031 311 71 33

www.heimatschutz-bernmittelland.ch, info@heimatschutz-bernmittelland.ch

Alle Mitglieder von Vorstand sowie Bau- und Landschaftsberatung sind per E-Mail erreichbar unter: Vorname.Name@heimatschutz-bern.ch



**BERNER HEIMATSCHUTZ
REGION BERN MITTELLAND**

Postfach | 3000 Bern 7
info@heimatschutz-bernmittelland.ch
www.heimatschutz-bernmittelland.ch