

VIII.
ZUSAMMENFASSUNG – RÉSUMÉ – RIASSUNTO – SUMMARY

ZUSAMMENFASSUNG

Hochtroittoirs und Hochlauben sind Sonderformen des städtischen Laubengangs, die sich in verschiedenen Schweizer Orten ausgebildet haben. Dem Hochtroittoir wie auch der Hochlaube fehlt der direkte Bezug zur Strasse, denn diese befindet sich bis zu einem Geschoss tiefer. Bei der Hochlaube bilden vorgezogene Obergeschosse einen eingeschossigen, gedeckten Gang. Beim Hochtroittoir ist nur das Gassengeschoss vorgezogen. Bislang blieb die Entstehung der Thuner Hochtroittoirs an der Oberen Hauptgasse unerforscht. Diese Arbeit analysiert deren mögliche Ursachen und den Entstehungszeitraum. Ausserdem werden die Hochlauben/Hochtroittoirs in Bern, Burgdorf und Erlach untersucht. Alle Städte sind Gründungen des 12./13. Jh. Sie liegen in geografischer Nähe zueinander und sind von gemeinsamen politischen Rahmenbedingungen geprägt.

Im ersten Teil erfolgt eine grundlegende Einführung in die Terminologie des Laubengangs, seine Entstehung und Verbreitung in der Schweiz. Den Hauptteil der Arbeit bildet die systematische Analyse jeder Stadt nach fünf interdisziplinären Kriterien: historische Entwicklung, Topografie und Verkehr, Baubefunde, rechtliche Verhältnisse und Nutzung. Der nachfolgende Städtevergleich geht über die Ursachenforschung für Thun hinaus. Er ermöglicht eine Unterscheidung zwischen allgemeinen Faktoren und individuellen Einflüssen für die Entstehung von Hochlauben/Hochtroittoirs. So kann eine Einschätzung erfolgen, inwieweit die Thuner Hochtroittoirs als «Sonderfall» anzusehen sind.

Der Städtevergleich zeigt wesentliche Gemeinsamkeiten auf. Dazu gehören die Steigung der Gasse in Längsrichtung und die Bedeutung der jeweils zentral gelegenen Gasse als lokaler bis überregionaler Verkehrs- und Handelsplatz. Auch die rechtlichen Voraussetzungen sind ähnlich: In drei Städten schuf die Handfeste die gesetzliche Grundlage für den Bau von Laubengängen. Dieses Privileg, den öffentlichen Boden unter Wahrung des Durchgangs durch Vorziehen der Obergeschosse zu nutzen, galt trotz fehlender Rechtsgrundlage auch für Bern.

Als mögliche Entstehungsursachen von Hochtroittoirs und Hochlauben können zwei Thesen ausgeschlossen werden. So gab es keine Planung der Gründungsstadt mit hochliegender Erschliessung. Hochtroittoir, Hochlaube und der «Normalfall» Laubengang sind Bestandteile eines städtischen Verdichtungsprozesses, der in jeder Stadt individuell verlief. Ebenfalls ausgeschlossen werden kann ein vertikal organisierter Bautypus – sei er adligen oder bäuerlichen Ursprungs – mit Hocheingang.

Eine Gassenabgrabung im 16./17. Jh. stellt die wahrscheinlichste aller Möglichkeiten für die Entstehung der untersuchten Hochlauben/Hochtroittoirs dar. Dokumentiert sind topografische Eingriffe jedoch erst seit dem 18. Jh. Für frühere Abgrabungen fehlen in allen untersuchten Städten schriftliche Belege. Die archäologisch nachgewiesene Aufschüttung des 13./14. Jh. in Bern beweist jedoch, dass grossflächige Eingriffe ausgeführt wurden, ohne dass Schriftquellen davon zeugen.

Hochlaube und Hochtroittoir sind Zeichen einer Intervention in bereits bestehende Verhältnisse. Dafür musste der Baubestand der Gasse so weit entwickelt sein, dass man eine Unterfangung der Häuser Neubauten vorzog. Das horizontale Bezugssystem von Strasse, Laubengang und Hauseingang spielt dabei eine entscheidende Rolle. Die Hauseingänge liegen in allen vier Städten mehrheitlich auf Laubengangniveau. Durch eine Abgrabung verliert der Laubengang zwar den Bezug zur Gasse, aber das Bezugssystem von Laubengang und Hauseingang bleibt erhalten. In Thun erschwert der fehlende Laubengang die Erklärung für das vorgezogene Gassengeschoss. Der eingeschossige Vorbau muss hier die fehlende Erschliessungsebene für die Hauseingänge nach einer Abgrabung ersetzt haben.

Die Thuner Hochtroittoirs haben somit wahrscheinlich die gleiche Ursache und einen ähnlichen Entstehungszeitraum wie die Hochlauben/Hochtroittoirs der drei Vergleichsstädte. Insofern handelt es sich bei den Thuner Hochtroittoirs keineswegs um einen «Sonderfall». Das individuelle Erscheinungsbild hingegen beruht auf einer Kombination lokaler Ereignisse und Bedingungen. Das gilt besonders für das Vorziehen der Obergeschosse, welches in Burgdorf nur in Teilen erfolgte und in Thun fast ganz ausblieb. Ausserdem setzten in Thun grössere Bauaktivitäten erst wieder im 19. Jh. ein, als die Bedingungen für das Vorziehen der Obergeschosse in der räumlich beengten Gasse nicht mehr gegeben waren. So wurden die ursprünglich als Provisorien erstellten Vorbauten zur definitiven Bauform – den Hochtroittoirs. Die Besonderheit der Oberen Hauptgasse Thuns beruht auf diesem Querprofil, das heute nicht als Mangel, sondern als spannende räumliche Qualität empfunden wird.

RÉSUMÉ

Trottoirs et arcades surélevés caractérisent des formes particulières de galeries urbaines, comme on en rencontre dans différentes localités suisses. Le trottoir ou les arcades surélevés n'ont pas de contact direct avec la route, puisque celle-ci se situe jusqu'à un étage en contre-bas. Dans le cas des arcades surélevées, les devantures des étages supérieurs forment une voie couverte de la hauteur d'un étage. Le trottoir surélevé, lui, repose sur la devanture du rez-de-chaussée.

Jusqu'ici, les origines des trottoirs surélevés de la Obere Hauptgasse à Thoune, n'avaient jamais fait l'objet de recherches. La présente étude analyse leur origine possible, ainsi que leur période de construction. Par ailleurs, elle se penche également sur les arcades/trottoirs surélevés de Berne, Berthoud et Erlach. Toutes ces villes ont été fondées aux 12^e/13^e siècles. Elles sont proches les unes des autres, sur le plan géographique, et ont été soumises aux mêmes conditions politiques.

La première partie de l'étude contient une introduction élémentaire à la terminologie relative aux arcades, à leurs origines et à leur présence en Suisse. Sa partie principale est formée par l'analyse systématique de chaque ville selon cinq critères interdisciplinaires : développement historique, topographie et transports, gros-œuvre, contexte juridique, utilisation. Cette comparaison va au-delà de l'examen des origines relatif à la ville de Thoune. Elle permet une différenciation entre les facteurs généraux et les influences individuelles, ayant suscité la création d'arcades/trottoirs surélevés. Il est par conséquent possible d'estimer à quel point les trottoirs surélevés de Thoune peuvent être considérés comme un cas « particulier ».

La comparaison des villes révèle certains points communs essentiels. Il s'agit notamment de l'inclinaison longitudinale de la chaussée et l'importance des rues centrales comme places commerciales et axes routiers locaux ou même interrégionaux. Les conditions juridiques sont similaires également : dans trois villes, la « Handfeste » (charte de franchise) a fourni les bases légales permettant la construction d'arcades. Ce privilège de pouvoir utiliser le sol public en préservant le passage par la création de galeries aux étages supérieurs, s'appliqua aussi à Berne, malgré l'absence des bases légales y relatives.

Deux thèses peuvent être écartées en rapport avec la création de trottoirs et arcades surélevés. Le plan originel de la ville, ne prévoyait pas de planification relative à des voies d'accès surélevées. Les trottoirs et arcades

surélevés, ainsi que les arcades « ordinaires », font partie du processus de densification urbaine, lequel évolua dans chaque ville de façon individuelle. On peut écarter également l'éventualité d'un prototype de construction organisé verticalement, avec une entrée surélevée – qu'il soit aristocrate ou rural.

La thèse la plus probable justifiant la création des trottoirs et arcades surélevés examinés est celle envisageant le creusement des rues au 16^e/17^e siècles. Ces modifications d'ordre topographique ne furent toutefois documentées qu'à partir du 18^e siècle. Les justificatifs écrits font défaut pour tous les travaux d'excavation réalisés plus tôt dans l'ensemble des villes examinées. Cependant, le remblai attesté archéologiquement à Berne, datant du 13^e/14^e siècles, prouve que des travaux de grande envergure ont été réalisés, sans toutefois être attestés par des sources écrites.

Les trottoirs et arcades surélevés sont les signes d'une intervention dans la matière existante. La substance du gros-œuvre de la rue devait être assez développée pour que l'on ait favorisé la transformation des bâtisses existantes à une reconstruction pure et simple. Dans ce contexte, le système d'accès horizontal entre rue, galerie et entrées des maisons joue un rôle décisif. Dans les quatre villes, les entrées des maisons se situent principalement au niveau des arcades. L'excavation a certes pour effet la dissociation entre la galerie et la rue, par contre le système d'accès aux entrées par la galerie est préservé. A Thoune, l'absence d'arcades rend plus difficile l'explication justifiant l'avancement du rez-de-chaussée. Dans le cas de cette rue, la devanture d'un étage a sans doute remplacé le niveau d'accès manquant pour les entrées des maisons après l'excavation.

Les trottoirs surélevés de Thoune ont donc probablement la même origine, et plus ou moins la même période de construction, que les trottoirs/arcades surélevés des trois autres villes comparées. Par conséquent, les trottoirs surélevés de Thoune ne constituent pas un « cas particulier ». Leur apparence insolite, elle, repose sur la corrélation entre les conditions et les événements locaux. Ceci s'applique en particulier à l'avancement des étages supérieurs, lequel n'a été réalisé que partiellement à Berthoud et pratiquement nulle part à Thoune. Par ailleurs, à Thoune, les grands projets de construction n'ont repris qu'au 19^e siècle. A ce moment, les conditions pour l'avancement des étages supérieurs dans les ruelles devenues étroites n'étaient plus données. Les devantures inférieures, à l'origine

provisoires, sont par conséquent devenues une forme de construction définitive – donnant naissance à des trottoirs surélevés. La particularité de la Obere Hauptgasse à Thoune consiste en sa coupe transversale, qui n'est plus perçue aujourd'hui comme un défaut, mais comme une qualité urbaine.

Sandrine Wasem, Thoune

RIASSUNTO

Marciapiedi sopraelevati e logge sopraelevate sono forme particolari di porticati riscontrabili nelle città, che si sono sviluppati in diversi luoghi della Svizzera. I marciapiedi sopraelevati come pure le logge sopraelevate non hanno una connessione diretta con il livello delle strade poichè queste sono ubicate ad un piano inferiore. Le logge sopraelevate sono costituite da una struttura in aggetto ubicata ad un piano superiore, la quale si presenta sotto forma di passaggio coperto a un solo piano, mentre nel caso dei marciapiedi sopraelevati, solo il piano rivolto verso la via cittadina è in aggetto.

Fino ad ora nella Obere Hauptgasse a Thun non sono state fatte indagini sullo sviluppo dei marciapiedi sopraelevati. Lo scopo di questa ricerca è di risalire ai possibili motivi che hanno portato alla realizzazione di queste strutture e anche al periodo in cui sono state erette. Inoltre le ricerche hanno interessato anche le logge/marciapiedi sopraelevati situati a Berna, Burgdorf e Erlach. Le città ivi menzionate sono state tutte fondate nel XII/XIII secolo. Dal punto di vista geografico queste città sono vicine una all'altra e sono caratterizzate da condizioni generali politiche comuni.

La prima parte della ricerca è dedicata ad una dettagliata introduzione riguardo alla terminologia concernente i porticati, alle loro origini e sulla loro diffusione in Svizzera. La parte principale è caratterizzata da un'analisi sistematica di ogni singola città, sulla base di cinque criteri interdisciplinari: lo sviluppo storico, la topografia e il traffico, gli elementi architettonici, le condizioni legali e l'utilizzo. Il seguente paragone tra le varie città va oltre la ricerca delle cause che hanno portato alla realizzazione di queste strutture a Thun. Ciò permette di fare una distinzione tra i fattori comuni e le influenze individuali che hanno funto da premessa per l'edificazione dei marciapiedi/logge sopraelevati. In questo modo è possibile fare una stima sui marciapiedi sopraelevati di Thun, ovvero in quale misura questi possano essere considerati un «caso particolare».

Il confronto tra le città mostra che vi sono sostanziali affinità, tra le quali la pendenza della strada in direzione longitudinale e l'importanza di queste vie cittadine come centri del traffico e degli scambi commerciali locali e sopraregionali. Le vie in questione occupano una posizione centrale all'interno del tessuto urbano. Anche le basi legali sono simili: in tre città il documento chiamato Handfeste ha creato le basi legali per la costruzione delle logge sopraelevate. Questo privilegio che permetteva l'utilizzo del suolo pubblico costruendo i piani superiori in aggetto, mantenendo però nel

contempo libero il passaggio ovvero la via cittadina, era valido, nonostante non vi fosse una base legale, anche per Berna.

Due possibili motivi che portarono alla costruzione dei marciapiedi sopraelevati e delle logge sopraelevate possono essere esclusi. Allorquando fu fondata la città, non vi fu una apposita progettazione di strutture sopraelevate. I marciapiedi sopraelevati, le logge sopraelevate come anche i porticati «classici» sono elementi architettonici che sono venuti a crearsi con l'addensamento urbano, che in ogni città ebbe uno sviluppo proprio. Può essere escluso anche un tipo di edificio strutturato verticalmente con entrata in quota sul modello delle costruzioni rurali e signorili.

Una delle cause più verosimili, che hanno indotto a realizzare i marciapiedi sopraelevati e le logge sopraelevate in questione, è da ricondurre agli interventi fatti nel XVI/XVII secolo, allorquando il livello della strada fu abbassato. Interventi sulla topografia viaria sono tuttavia documentati solo a partire dal XVIII secolo. Per interventi anteriori il XVIII secolo, effettuati nelle città interessate dalla ricerca in questione, mancano testimonianze scritte. Nonostante ciò indagini archeologiche hanno dimostrato che a Berna, nel XIII/XIV secolo, furono eseguite delle opere di rialzo del terreno, che tuttavia nelle testimonianze scritte non trovano menzione.

I marciapiedi sopraelevati e le logge sopraelevate sono testimonianze di un intervento effettuato in rapporto ad una situazione preesistente. Ciò dimostra che gli edifici esistenti nella via cittadina presentavano già allora dei criteri di sviluppo architettonico avanzati. Perciò si preferì consolidare la base degli edifici piuttosto che erigere delle case nuove. Il sistema di riferimento orizzontale delle strade, dei porticati e degli accessi alle case ricopre un ruolo assai importante. In tutte le quattro città gli accessi alle case sono, nella maggior parte dei casi, posizionati allo stesso livello dei porticati. Con l'abbassamento del livello stradale il porticato perde il contatto con la strada, ma nel contempo mantiene il sistema di riferimento con gli accessi alle case. A Thun l'assenza di un porticato permette difficilmente di spiegare l'esistenza di un piano in aggetto rivolto verso la strada. In questo caso l'avancorpo a un solo piano deve aver sostituito, dopo un abbassamento del terreno, l'asportata superficie necessaria per accedere alle case.

Per questo motivo i marciapiedi sopraelevati di Thun hanno, con ogni probabilità, le stesse origini e sono presumibilmente sorti nello stesso periodo delle logge

sopraelevate e dei marciapiedi sopraelevati delle altre tre città in questione. In base a ciò i marciapiedi sopraelevati di Thun non possono pertanto essere considerati un «caso particolare». L'aspetto individuale invece è da ricondurre a una combinazione di avvenimenti e di condizioni locali. Ciò vale soprattutto per i piani superiori in aggetto, che a Burgdorf sono riscontrabili solo in parte, mentre a Thun sono quasi completamente assenti. Inoltre a Thun interventi più importanti sono stati fatti solo di nuovo a partire dal XIX secolo, allorquando nell'angusta via cittadina le premesse per la costruzione dei piani superiori in aggetto non erano più esistenti. Per tale motivo gli avancorpi, sorti in origine come costruzioni provvisorie, diventarono infine elementi architettonici definitivi, ossia marciapiedi sopraelevati. Questa caratteristica particolare della Obere Hauptgasse a Thun non deve oggi essere vista come un'imperfezione, bensì considerata, per quanto riguarda lo spazio, come un aspetto qualitativamente interessante.

Christian Saladin (Basilea/Origlio)

SUMMARY

Raised pavements and elevated arcades are special types of urban galleries that developed at various Swiss locations. Both raised pavements and arcades are characterised by a lack of direct connection to the street level, which can be up to an entire storey lower. Elevated arcades consist of protruding upper floors forming a single-storey covered walkway, while in the case of raised pavements the street-level storeys protrude.

The origins of the raised pavements on Obere Hauptgasse in Thun had not previously been explored. This analysis looks into the possible causes that led to their formation and the period during which they came into being. Raised arcades and pavements in Berne, Burgdorf and Erlach were also investigated. All these towns were founded in the 12th and 13th centuries. They are all located within the same geographical area and were influenced by the same political situations.

The first part gives a basic introduction to the origins and distribution of the galleries throughout Switzerland and the terminology used to describe them. The main body of the work consists of a systematic analysis of each of the towns according to five interdisciplinary criteria: historical development, topography and traffic, architectural features, legal background, and use. It is followed by a comparison of the towns that goes beyond the case study of Thun. The comparison has made it possible to discern between general factors and individual influences with regard to the development of raised arcades and raised pavements, which in turn has enabled us to ascertain the extent to which Thun and its raised pavements must be viewed as a 'special case'.

The comparison of the towns has shown considerable commonalities. These include the longitudinal incline of the alleyways and the importance of centrally located alleyways as regional and sometimes even supraregional centres of trade and transport. The legal background was also similar: In three towns handfasting contracts provided the legal basis for the construction of galleries. Despite the lack of any legal basis, the privilege of utilising public ground by extending the top floors while preserving the walkways, also applied in Berne.

Two possible reasons for the development of raised pavements and arcades can be excluded. There was no initial plan to build a town with raised access paths. Elevated pavements and arcades as well as 'normal' arcades were elements of urban aggregation, which followed a different pattern in every town. Another option that can be excluded is the pre-existence of a

vertically structured type of building with a first-floor entrance – be it an aristocratic or a rural prototype.

The most likely scenario is that the alleyways were lowered in the 16th and 17th centuries which led to the occurrence of the raised arcades and pavements investigated here. Topographic interventions were, however, not documented until the 18th century and there are no written records of earlier excavations in any of the towns. Archaeological evidence of 13th and 14th century earth fills and deposits in Berne prove that large-scale intrusions were, indeed, carried out without leaving written records.

Elevated arcades and pavements are signs of an intrusion into pre-existing conditions. This means that the buildings in an alleyway must have been developed to an extent where underpinning seemed the favoured option rather than new construction. The horizontal frame of reference consisting of street, gallery and house entrance played an important role in this. In all four towns, the entrances to the houses were located mainly on the same level as the arcades. While the excavation and lowering of the alleyway removed the connection between it and the arcade, the system of reference between the arcade and the house entrance remained intact. In the case of Thun, the lack of galleries makes it more difficult to explain the protruding street-level storeys. Here, the protruding single-storey building components must have replaced the levels of access after the removal of the alleyway material.

The raised pavements in Thun must therefore have had the same origins and must have come into being around the same time as the raised arcades and pavements in the other three towns. This means that the elevated pavements in Thun are in no way 'special cases'. Their unusual appearance was caused by a combination of local events and preconditions. This applies particularly to the protraction of the top floors, which occurred only in parts of Burgdorf and is almost entirely lacking in Thun. Moreover, additional larger-scale construction activities did not take place in Thun until the 19th century, and at that stage the conditions for an extension of the upper storeys no longer existed in the spatially restricted alleyways. This resulted in the components originally intended as temporary constructions becoming definitive architectural elements, i.e. raised pavements. This distinctive feature at Obere Hauptgasse in Thun is not viewed nowadays as a flaw but as an interesting spatial feature.

Sandy Haemmerle, Ireland (prehistrans.com)