

**Zeitschrift:** Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst  
**Band:** 3 (1913)  
**Heft:** 8  
  
**Artikel:** Die Hafenanlage in Thun  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-634597>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 04.02.2026

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

völkerung. Gewiß gibt es unter ihnen viele arme Leute; die Mehrheit wird aber nicht durch die Not aus der Heimat getrieben, was sich schon aus der Tatsache ergibt, daß  $\frac{2}{3}$  für die Meerfahrt die II. Schiffsklasse benützen. Wenn aber nicht ein Notstand der Beweggrund ist, der Tausende veranlaßt, unser Land zu verlassen, so müssen andere Ursachen die Triebfeder hierzu sein. Leider gibt der eingangs erwähnte Bericht über die Ursachen der Auswanderung keine Auskunft, und das ist schade. Eine amtliche Untersuchung über diese brennende soziale und nationale Frage und deren Veröffentlichung wäre wenigstens eine teilweise Antwort gewesen auf die ab und zu in der Tagespresse erscheinenden gefühlvollen Mitteilungen aus Flecken, Dörfern und Städten unseres Heimatlandes über die Abnahme der einheimischen Bevölkerung und deren Erziehung durch Landesfremde. Wir haben jedoch nicht unterlassen, uns über die Gründe der Auswanderungsercheinung beim Chef des eidgen. Auswanderungsamtes zu erkundigen, und dieser hat uns seine Beobachtungen und Erfahrungen hierüber mitgeteilt. Seinen Mitteilungen entnehmen wir folgendes: Es herrscht in der Schweiz gewöhnlich kein Mangel an Arbeits- und Verdienstgelegenheit, denn zuweilen sind Landwirte und Industrielle sogar genötigt, Arbeitskräfte aus dem Auslande kommen zu lassen, um ihre Arbeiten zu bewältigen. Es darf folglich angenommen werden, daß Leute, die willig jede sich bietende Arbeit verrichten wollen, während des größten Teiles des Jahres Verdienst finden können. Auch läßt sich kaum bestreiten, daß für unbemittelte Leute in Fällen von Krankheit und Arbeitslosigkeit daheim weit besser gesorgt wird, als in überseeischen Staaten und daß Personen, die sich in der Schweiz die gleichen Mühen und Entsagungen auferlegen wollen, die sie sich in der Fremde auferlegen müssen, um vorwärts zu kommen, sich auch in der Heimat eine erträgliche Existenz zu erringen imstande sind. Aber gerade der Umstand, daß viele davon zurückschrecken, jede sich bietende Arbeitsgelegenheit zu ergreifen und auf angewohnte Bequemlichkeiten und Genüsse zu verzichten, trägt viel zur Auswanderungslust bei. Ein weiterer Grund hierfür ist das Streben des Schweizer nach Selbstständigkeit und Unabhängigkeit. In diesem Streben fühlt sich besonders der kleine Mann eingeengt durch die hohen Boden-, Vieh- und Häuserpreise, den teuren Lebensunterhalt und die Konkurrenz ausländischer Berufskollegen, die nicht selten geringe Ansprüche machen und zuweilen aus wenig vaterländischer Gesinnung den Einheimischen vorgezogen werden. Auch stehen vielfach die Ansprüche, die an die Lebenshaltung gemacht werden, nicht im Einklang mit dem Erwerb. Diese Umstände schwächen das Selbstvertrauen und wecken Unzufriedenheit und Sehnsucht nach Ver-



Die erste Unterkunftshütte eines Schweizerkolonisten auf der Kolonie Cenlvalas Junior in Brasilien.

besserung der Lage. Dadurch wird die Aufmerksamkeit reger für Berichte von Freunden und Bekannten in überseeischen Staaten, für Schilderungen in Zeitungen und Flugschriften über vorteilhafte Ansiedlungsbedingungen, glänzende Verdienstgelegenheiten, Steuerfreiheit usw. Die Lust zur Auswanderung findet so immer neue Anregung, und es ist wirklich nicht notwendig, daß dieselbe auch noch durch heimliche und offene Propaganda gesteigert wird, denn durch die letztere erhalten die Auswanderungslustigen ganz falsche Vorstellungen von den wirtschaftlichen und sozialen Zuständen in der Fremde. Es muß zugegeben werden, daß manche Schweizer in überseeischen Staaten bessere Aussicht haben, ihre Hoffnungen zu verwirklichen, als in der Heimat, aber viele sehen sich dort in ihren Erwartungen bitter getäuscht. Nicht jeder eignet sich dazu, sich in der Fremde eine sichere Existenz zu erringen, sondern nur derjenige, welcher sich auch hier dazu eignen würde, d. h. der körperlich und geistig gesunde, sparsame, ausdauernde und arbeitsfrohe Mensch. Schließlich ist zu beachten, daß für junge, mit der nötigen Vorbildung ausgerüstete Kaufleute, Techniker und zuweilen auch für Handwerker und Landwirte ein Aufenthalt in einem außereuropäischen Staate zur Erweiterung und Vertiefung der Kenntnisse von Nutzen ist, und daß viele von ihnen später ihre Erfahrungen in den Dienst des alten Vaterlandes stellen. Es ist sonach von großem Wert, daß Auswanderungslustige über ihr Vorhaben möglichst zuverlässig aufgeklärt werden, und dies zu tun ist ebenfalls eine Aufgabe des eidg. Auswanderungsamtes.

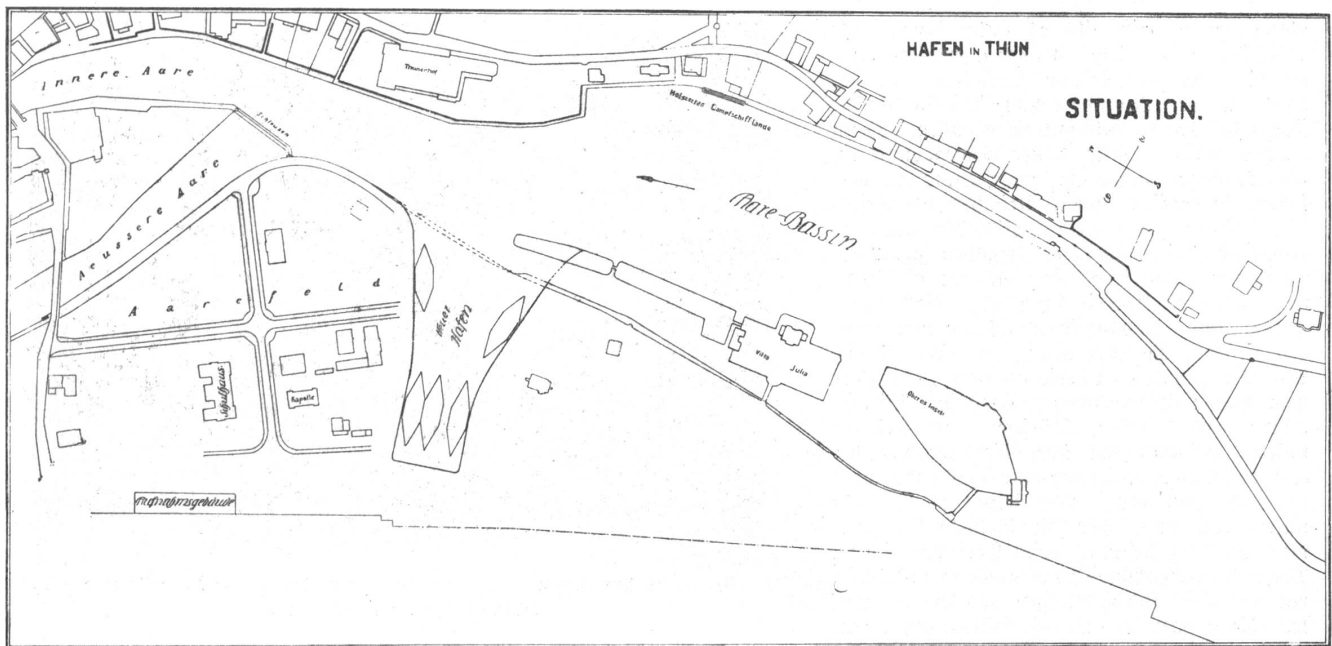
E. Schr.

## Die Hafenanlage in Thun.

Nachdem wir im vergangenen Jahre in Nr. 6 der „Berner Woche“ einen allgemeinen Situationsplan über die Bahnhofsverhältnisse und den geplanten Zentralbahnhof mit Schiffsananschluß in Thun niederlegten, sind wir heute in der Lage, über eine neue Etappe in der Entwicklungsgeschichte dieser Verkehrsangelegenheiten zu berichten.

Die Bürgerschaft von Thun hat in einer großen Gemeindeversammlung am 14. Oktober 1912 eine spezielle Verkehrskommission gewählt, die mit der Gemeindebehörde den Auftrag erhielt, ein Hafenprojekt studieren und ausarbeiten

zu lassen, welches den Bedürfnissen und Interessen der Stadt und Landschaft Thun gerecht werde. Diese Vorbedingungen werden dem von der Thunerseebahngesellschaft ausgearbeiteten Projekte, welches einen in Scherzigen einmündenden Schiffsfahrtskanal vorsieht, abgesprochen, weil damit Thun (wie man sagt) „abgefahren“ würde. Der Reisende bekäme bei der Ein- und Ausfahrt durch diesen künstlichen Wasserarm von den natürlichen Schönheiten des wundervollen Narebassins mit dem reizvollen Stadtbild nichts zu sehen. Darum wollen die Thuner die Zufahrt der Dampfschiffe zum neuen Zentral-



Situationsplan zur neuen Hafen-Anlage in Thun.

bahnhof durch den natürlichen Wasserlauf der Aare bewerkstelligen, und nach diesem Gesichtspunkte hat Herr Ingenieur Jaggi in Arlesheim ein Projekt ausgearbeitet, das endlich am 12. ds. die einstimmige Billigung der bestellten Schifffahrtskommission fand. Herr Ingenieur Gelpke, welcher übereinstimmend mit Herr Ingenieur Cornaz in Lausanne, dieses Projekt ebenso wie den Ansprüchen Thuns wie den gestellten Anforderungen der Dampfschiffdirektion entsprechend begutachtet, schreibt u. a.:

Der neue Hafen (siehe Planskizze). Die Hafenanlage steht annähernd rechtwinklig zur Talwegsrinne. Die direkte Einfahrt aus der Talsahrtstellung ist bei niederen Wasserständen gefahrlos zu bewerkstelligen. Man wird jedoch der Betriebssicherheit halber bei allen Wasserständen die Einfahrt ausschließlich in der Bergstellung des Dampfers vollziehen, um das Schiffpersonal an dieses unter allen Umständen zuverlässigste Manöver zu gewöhnen. Die Breite der Hafeneinfahrt misst 110 Meter. Die Länge des Beckens beträgt 170 Meter. Das Vorbassin ist genügend breit, 75 Meter im Mittel, um das Wenden der Dampfer im stillen Wasser des Beckens störungslos zu ermöglichen. Die Lage des Hafenbassins ist zudem so gestaltet, daß die Dampfer ohne Wenden, mit dem Heck voran und annähernd parallel zur Strömung der Aare gerichtet, die Ausfahrt gewinnen können, um dann im offenen Strom ohne weiteres die Vorwärtsfahrt anzutreten. Der Hafenabschluß ist 50 Meter breit und gestattet das Aufstellen von drei bis vier Dampfern. Zwei weitere Anlegestellen finden sich vor an den Längsseiten des Vorbassins, wo auch die Motorboote stationieren können. Das Hafenende liegt unmittelbar dem Bahnhof gegenüber, nur 30 Meter von der Haupt-Perron-Unterführung entfernt. Der Reisenden-Wechselverkehr wird dadurch sehr begünstigt. Die Geleiseverbindung mit dem Rangierbahnhof ist leicht herzustellen. Der Bahnhofplatz wird durch den Hafen nicht eingeengt, sondern eher vergrößert.

Aus dem Gutachten „Cornaz“ heben wir die folgenden Sätze hervor: Die zweite Bedingung (Die Zufahrt darf keine Gefahr für die Schifffahrt bieten) ist gleichfalls erfüllt, denn das Einfahren in den Hafen bietet keine Schwierigkeit, eben-

so wenig wie die Ausfahrt. Im Genferhafen vollziehen die Boote ein analoges Manöver; je stärker die Strömung um so leichter das Manöver. Die Steuerleute werden dieses Manöver in kürzester Frist in durchaus sicherer Weise ausführen lernen. Bemerkenswert sind die Schlussfolgerungen der Experten vom Genfersee:

Das Projekt der Stadt Thun erfüllt alle gestellten Bedingungen und bietet obendrein noch gewisse Vorteile über dasjenige der Thunerseebahn, z. B.:

a) Die Ruhbarmachung des Aarebeckens. Dieser Vorteil darf nicht nur vom Sonderstandpunkt der Stadt Thun aus betrachtet werden, sondern auch von dem der Schifffahrt selber, denn die Fahrt durch das Becken wird ein Anziehungspunkt für das Publikum sein, wogegen der Kanal die entgegengesetzte Wirkung auslösen würde.

b) Das Kreuzen zweier Boote könnte im Kanal nicht stattfinden, was eine Hemmung für die Aufstellung der Fahrtenpläne und Verspätungen bedeutet. Mit der Benützung des Aarebeckens würde dieser Nachteil verschwinden.

c) Die durch den Kanal in Anspruch genommenen Ländereien haben infolge ihrer Lage längs den Geleisen einen bedeutenden industriellen Wert. Das Projekt der Stadt läßt diese Ländereien frei. Die Kosten des Thunerprojektes sind auf Fr. 960,000 veranschlagt; die der Thunerseebahn, nach denselben Einheitspreisen für die Arbeiten berechnet, kämen auf Fr. 1,200,000 zu stehen.

Unsere Leser müssen sich mit diesem Einblick in die Gutachten begnügen. Es wäre noch vieles zugunsten des Projektes der Thuner aufzuführen. An diesen ist es nun zuerst, nach Antrag der Spezialkommission an der hiezu angelegten Gemeindeversammlung vom 27. Februar einen energischen und zielbewußten Beschluß zu fassen, dann scheint uns, müsse die Verwirklichung ihres Projektes und damit ihre längst gehegten Hoffnungen kommen.

Die kantonale Eisenbahndirektion wird gewiß die bedeutenden Verkehrsinteressen dieser Stadt im Sinne ihrer berechtigten Wünsche wahren. Das Berner Volk ist an der Lösung dieser Frage weit über die Grenzen des Gemeindegebietes von Thun hinaus interessiert.