

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

Band: 12 (1922)

Heft: 13

Artikel: Die Thuner-Hafenfrage : der Schiffsanschluss zum Zentralbahnhof Thun

Autor: Born, E.F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-636640>

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: 19.02.2026

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

wieder zur Mutter zurück. Vorläufig wollen wir noch ein Mittel versuchen. Wir wollen ihm ein lebendes Tierchen schenken als Spielgefährten.“

„Um Gotteswillen nur keinen Hund oder gar eine Ratze,“ rief die Großmutter entsetzt aus.

„Meinetwegen kann es auch ein Vögelchen sein,“ sagte Dr. Richter gleichmütig, der die Abneigung der alten Dame gegen Hunde und Ratten kannte. „Es muß aber ein singendes Vögelchen sein, vielleicht vergißt der arme kleine Kerl darüber seine Sehnsucht nach der Mutter.“

Frau Steiner besorgte sofort ein goldgelbes Kanarienvögelchen mit schwarzem Federschöpfchen und gesprengeltem Schwanzchen. Es sang und zwitscherte und trillerte, daß es eine Lust war zuzuhören. Sie trug es dem kleinen Gustav am nächsten Morgen ans Bettchen und die Freude des kleinen Buben war grenzenlos. Er wollte das Bauer mit dem Vögelchen immer um sich haben. Es mußte nachts sogar auf einem kleinen Tische neben seinem Gitterbettchen stehen und am Tage schleppte er es mit sich herum. Wo er war, da war auch das Vögelchen. Die Großmutter war von Herzen froh, denn der kleine Knabe war einige Tage ganz vergnügt und aß und trank wie früher.

Aber es dauerte nicht lange. Dann beseelte der Wunsch sein kleines Herz, Mutti seinen Schatz zu zeigen. Die Großmutter tröstete und tröstete, daß man bald einmal hinfahren würde, — schließlich bat Gustav nicht mehr, aber er saß wieder in seinem Winkelchen, hielt das Vogelbauer auf den Knien und unterhielt sich im Flüsterton von Mutti mit dem Vögelchen.

Die Großmutter schenkte ihm nun, ohne Dr. Richter erst zu fragen, eine Trompete. Sie hatte ihrem Enkelkind diesen Wunsch abgelauscht, ihr selbst war solch ein Instrument verhaßt, denn der Lärm, den es naturgemäß machte, war für ihre alten, empfindlichen Ohren, recht unangenehm. Aber trotzdem kaufte sie eine sehr große, goldene Trompete, sie brachte das Opfer gern für den kleinen Gustav.

Der kleine Junge war auch sehr glücklich über das Geschenk. Er konnte sich von dieser neuen Freundin eben so wenig trennen wie von seinem geliebten Vögelchen und er trug nun beide mit sich herum. Das fröhliche Tuten aber wurde von Tag zu Tag weniger, bis es ganz verstummte. Auch die Trompete konnte auf die Dauer nicht helfen.

Kurz darauf war der kleine Gustav verschwunden. Die Großmutter hatte ihn noch im Garten spielen sehen, als sie zum Krämer gegangen war, sein geliebtes Vögelchen neben sich und die Trompete umgehängt. Das Bübchen schien ihr gut aufgehoben, wie alle Tage, sie war ruhig fortgegangen. Die Einkäufe hatten dann etwas länger gedauert als erst gedacht, dann hatte sie noch schnell in der Küche nach dem Rechten sehen müssen und als sie endlich die Frühstücksmilch für ihren kleinen Enkel zurechtgemacht hatte und sie ihm bringen wollte, war er nirgends zu finden. Sie suchte überall, — aber vergebens. Auch die Trompete und das Vogelbauer waren mit ihm fort.

Frau Steiner eilte auf die Straße, ihr Herz klopfte bang und laut. Aber niemand hatte das Kind gesehen. Da kam eine alte Bauernfrau des Weges, sie ging am Stode und nickte auf die Frage der atemlosen Großmutter bestätigend mit dem Kopfe. „Es läuft einer auf der Landstraße, ein hübsches Stückchen weiter unter schon, er trägt ein Vogelbauer, er mag es sein. Ich habe ihn angeredet, er aber gab mir keine Antwort, sondern lief nur schneller.“

Frau Steiner hörte die letzten Worte kaum mehr. Wie sie ging und stand, lief sie davon, die blaue Küchenschürze flatterte hinter ihr her. Ihr lieber kleiner Gustav allein auf der Landstraße! Er, der noch nie ohne eine führende Hand auch nur einen Schritt außerhalb des Hauses getan hatte! Gottlob, daß die Landstraße einsam war und unbelebt, aber trotzdem, es führte weiter oben ein Bahnübergang über sie, der Kleine verstand ja nicht, wenn er Halt zu machen hatte beim Herannahen eines Juges. Er

würde eben einfach durch die Barriere schlüpfen, wenn sie herabgelassen war.

Wie kalte Finger griff das Entsetzen an das Herz der alten Frau. Endlich sah sie in der Ferne eine kleine, dunkle Gestalt, das war er sicher. Er schien nicht mehr so schnell zu gehen, sicher war er müde von der Hitze und dem ungewohnten Wege. Sie konnte ihn wohl noch vor dem Bahnübergang erreichen. Mit wildschlagenden Herzen sah Frau Steiner die Entfernung zwischen sich und dem Kinde kleiner und kleiner werden. Nur nicht rufen, denn dann würde es erschrecken und schneller laufen. Erst ganz nah bei ihm wollte sie den Arm ausstrecken und es berühren und an sich ziehen.

Sie erreichte den kleinen Wanderer schnell.

Ganz nah hinter dem Kinde rief sie es an.

„Gustel!“

So zärtlich war der Klang ihrer Stimme, so weich wie noch nie. Das Kind wandte sich um, jähes Erschrecken glitt über seine Züge. Vogelbauer und Trompete glitten in den Staub.

Schon aber wurde seine kleine Gestalt umfaßt, sein heißes Köpfchen, an dem die blonden Löckchen lebten, an ein wild schlagendes Herz gepreßt! „Gustel! Mein Junge! Wie konntest du nur!“

„Ich wollte endlich zu Mutti,“ antwortete er schluchzend, „ich hielt es wirklich nicht mehr aus. Und du hast mir so oft versprochen, daß wir hingehen wollen, aber du hast es nie getan. Da wollte ich allein gehen. Großmutter, las mich wieder zu Mutti!“

„Das sollst du nun bestimmt, mein Lieber, kleiner Junge,“ sagte die alte Frau erschüttert; „ich bringe dich morgen selbst hin, aber diesmal sind es keine leeren Worte, du wirst sehen. Aber jetzt mußt du mit mir heimkommen, mein Junge, mein armer, kleiner Kerl! Wir wollen zusammen alle deine Sachen hübsch einpacken, daß du wieder ganz bei Mutti bleiben kannst und für immer. Die Sehnsucht nach deiner Mutter ist stärker als der Wunsch deines neuen Vaters, dich der Heimat zu entfremden.“

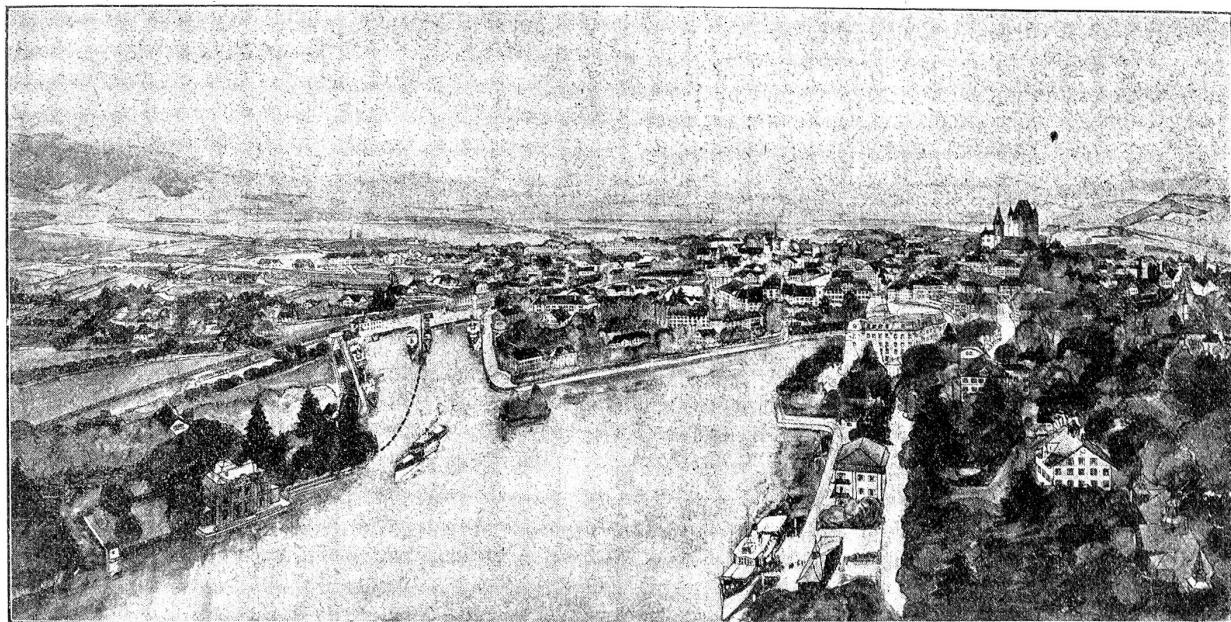
Die letzten Worte sprach die alte Frau mehr zu sich selbst, indem sie das Kind herzte und küßte, wie es seine Mutter immer mit ihm tat. „Du schaffst dir deine Zukunft selbst. Du wirst viel leiden müssen, armer kleiner Bube, ich sehe es kommen, aber was kann da helfen? Wer vermag dich zu halten? Deine Sehnsucht hat es so gewollt.“

Am nächsten Tage kam der kleine Gustav wieder zu seiner Mutti, zu der ihn seine Sehnsucht trotz aller sich aufbauenden Hindernisse zurückgetragen hatte.

Die Thuner-Hafenfrage.

Der Schiffsanschluß zum Zentralbahnhof Thun.

Wohl kaum eine andere öffentliche Frage hat je das gemeindopolitische Interesse der Thuner mehr bewegt, als die der Errichtung eines Zentralbahnhofes und namentlich auch die damit verbundene Lösung der Dampfschiffzufahrt. Hierzu zeugten die großen Kundgebungen und Versammlungen der Einwohnergemeinde in den Jahren 1911 bis 1913, zu denen die Thuner-Bürger stets vollzählig und geschlossen aufmarschierten, um gegen ein von der Dampfschiffahrtsgesellschaft angestrebtes Kanalprojekt Stellung zu nehmen, und für die Ausführung einer Hafenanlage mit Befahrung der Aare einzutreten. Die Bestrebungen und Wünsche der Thuner erhielten wirksame Unterstützung durch die Vernehmlassung und Ansichtsaufnahme hervorragender Fachleute. In einem Referat über „Freie Aare oder Schiffahrtskanal zur Lösung der Thuner Hafenfrage“ bezeichnete Herr Ingenieur Gelpke aus Basel das Kanalprojekt für die Stadt Thun als die verkehrteste Lösung, da Thun dadurch Durchgangsstation anstatt Kopfstation des ganzen Seengebietes für die Dampfschiffahrt würde, und um



Das Thuner Hafenprojekt der Firma Dr. Epper, Meyer & Co. — Variante vom 12. Januar 1914.
(Die punktierte im Hafenbassin gezogene Abgrenzungslinie deutet das nunmehr vom Gemeinderat Thun vorgeschlagene reduzierte Projekt an.)

so mehr, weil das rechte Uareufer, das Hotel- und Villenquartier Hoffstetten mit dem Kursaal, und das Stadtgebiet dadurch vom Verkehr abgeschnitten würden. Herr Gelpke sah die weitaus rationellste Lösung in der Zufahrt durch die offene Uare nach einem von der Stadt Thun ausgearbeiteten Projekte mit einer Hafenanlage, die nach seiner Erklärung keine Gefahr für die Betriebssicherheit aufweise. Das von Herrn Taggi, Ingenieur in Arlesheim, im Auftrage der Stadt Thun ausgearbeitete Hafenprojekt wurde dann weiter von Herrn Ingenieur Cornaz in Lausanne günstig begutachtet. Im Auftrage der Eisenbahndirektion des Kantons Bern wurde dann dieses Projekt am 20. November 1913 weiter geprüft durch die Herren Oskar Ziegler, Präsident der Dampfbootgesellschaft in Schaffhausen, Ingenieur Hans Vogler, technisches Mitglied der Dampfbootdirektion in Schaffhausen, und Dampfschiffkapitän Grüninger in Stein a. Rh. Sie gelangten zu dem Schlusse, daß sie sich mit der Ausführung einer Hafenanlage mit Befahrung der Uare auf Grund einer Plänskizze der Eisenbahndirektion einverstanden erklären könnten. Hierauf ließ die Gemeinde Thun zum Vermittlungsprojekt der kantonalen Eisenbahndirektion durch die Ingenieure Dr. Epper und R. Meyer eine Projektvariante ausarbeiten, über deren Aussehen unsere Illustration ein deutliches Bild gibt. Sie sieht die Hafeneinfahrt, in deren Gebiet die Wassergeschwindigkeit eine sehr geringe ist (die Strömung liegt auf der Seite von Hoffstetten), unterhalb der Julia-Insel vor. Der Regierungsrat nahm Ende Januar 1914 Kenntnis von dieser Variante, und beschloß gemäß Bericht und Antrag der Eisenbahndirektion, der Berner Alpenbahngesellschaft den Auftrag zu geben, die Projektvariante 3 der Ingenieur-Firma Dr. Epper, Meyer & Co. in Thun und Bern vom 12. Januar 1914 für eine Hafenanlage als Grundlage für die Dampfschiffahrtsanlage in Thun anzunehmen, und das Ausführungsprojekt auf dieser Grundlage aufzustellen.

Um 9. Dezember 1921 reichte dann die Berner Alpenbahn dem Regierungsrat ein neues Kanalprojekt ein, „Variante Februar 1921“. Der Gemeinderat von Thun hat jedoch in seiner Sitzung vom 20. Februar lebhafte das neuere Kanalprojekt, das nichts anderes als eine reduzierte Variante des früheren von Thun bekämpften, und von der B. L. S. im Auftrag der Regierung selbst aufgegebenen Projektes darstellt, abgelehnt, weil es technisch ungenügend vorbereitet ist, und den Wünschen der Stadt Thun, die auf

der Befahrung des Uarebassins beruhen, nicht entspricht. Der Gemeinderat von Thun verlangt die Ausführung des Schiffsanschlusses nach wie vor durch die Anlage eines Hafens nach dem Projekt Epper-Meyer, das auf die heutigen notwendigen Dimensionen zu reduzieren ist, und das technisch und finanziell für die B. L. S. eine gleich günstige Lösung darstellt; wie die Kanalprojektvariante „Februar 1921“. Zu diesem Zwecke hat der Gemeinderat einen Vorschlag für ein derartiges Projekt, das auch auf einen Verkehrsan schluss mit der Rechtsufrigen Thunerseebahn Rücksicht nimmt, durch Herrn Ingenieur R. Meyer in Thun ausarbeiten lassen, und der kantonalen Eisenbahndirektion eingereicht. Mit dieser Stellungnahme hat der Gemeinderat die Bürgerschaft einmütig hinter sich, und sie entspricht vollkommen der öffentlichen Meinung. Nach den Ausführungen von Herrn Baudirektor Schmid im Stadtrat umfaßt sein Vorschlag an die Eisenbahndirektion die Hafen-Varianten I und II 1922, die eine Verkleinerung des früheren Epper-Meyer-Projektes darstellen, wie das in unserer Illustration durch die gezogene Abgrenzungslinie im großen Hafen mit dem Mittelsteg, der für das Anlegen von vier großen Dampfern berechnet war, angedeutet ist. Die Einfahrtsradien der Hafen-Variante I betragen 400 Meter für die nördliche und 350 Meter für die südliche Landungsstelle. Sie übertreffen somit den durchschnittlichen Einfahrtsradius des Hafenprojektes 1914, der 350 Meter betrug, um 25 Meter. Die im Gebiet der sogenannten „Kleinen Uare“ liegende Hafeneinfahrt ist durch Abdämmungen geschützt, so daß sich die dort zirkulierenden Schiffe, die heimwärts einfahren, im stillen Wasser befinden. Die Hafenanlage bietet Platz für drei Dampfer vom Typ „Blümisalp“; als Landungsstelle für Motorboote ist außerdem ein 20 Meter langer Steg vorgesehen. Die Breite des Hafenbedens erreicht bei der Stirnseitigen Landungsstelle 45 Meter; sie erweitert sich gegen das Uarebassin in der Weise, daß die Breite der Hafen einfahrt 58 Meter beträgt.

Hoffen wir, die Frage der Dampfschiffszufahrt zum Zentralbahnhof in Thun lasse sich nun in allerhöchster Zeit in einem allseitig befriedigenden Sinne glücklich lösen, und zwar so, daß sich der Schiffsverkehr nach dem Wunsch der Thuner auf dem Uarebassin, im Angesicht der Stadt abwidelt, womit ihr dann das sicherste Mittel, und die allerschönste Möglichkeit zu einer zukunftsreichen Entwicklung gegeben ist.

E. F. Born.