

Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst
Band: 14 (1924)
Heft: 46

Artikel: Die Dampfschiffzufahrt zum Zentralbahnhof Thun
Autor: E.F.B.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-645640>

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

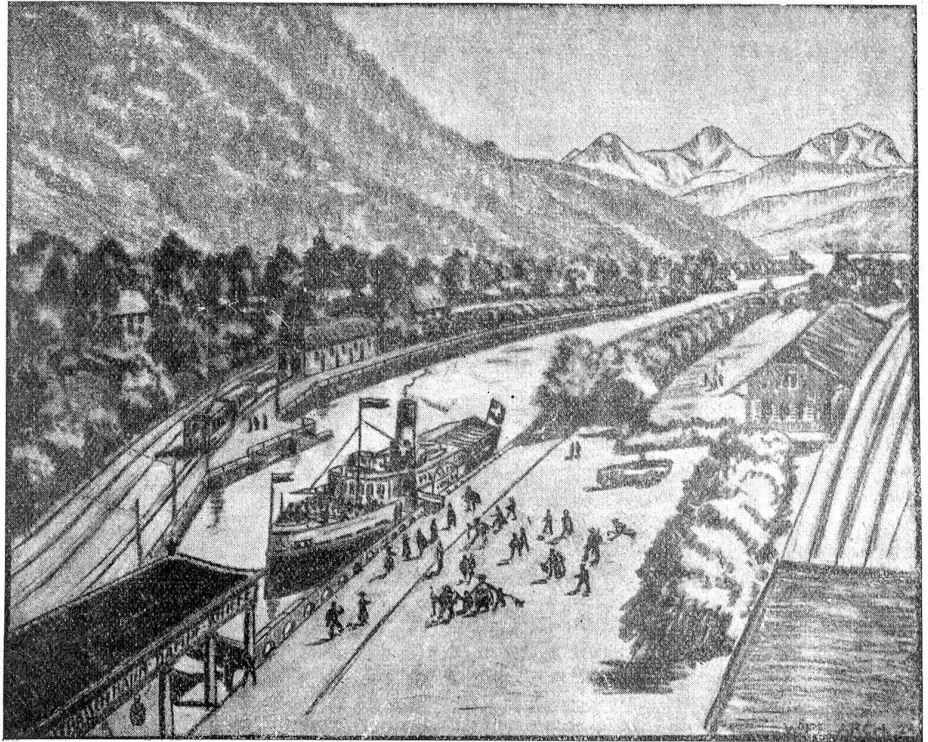
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media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

Download PDF: 23.02.2026

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

Betterligewehr zur Einführung kam, betrug die Depotmunition für alle Arten von Handfeuerwaffen 6,174,380 Patronen. Nach Inkrafttreten der eidgenössischen Militärverfassung von 1874 mußte der Kanton Bern die 1,215,800 Vorderladerpatronen im Strättigturm auflösen und dem Bunde abliefern. Ein paar fleißige Knaben meldeten sich für diese Arbeit, die unter Leitung des Chefs Fritz Wenger von Thierachern rasch von statten ging und gut bezahlt wurde. Das Herausnehmen der Geschosse und des Pulvers aus den Hüllen geschah unter jenem Dachscherm, der noch heute im westlichen Teil des Burghofes an der Ringmauer erhalten ist. Die Pulverarbeiter, welche im Turm selbst mit der Expedition beschäftigt waren, trugen Krüppertoffeln, damit nicht etwa zerstreute Salpeterstückchen zur Explosion gebracht würden.

Ein halbes Jahrhundert ist seit der Räumung des Pulverturmes verflossen. Der Zufall will es, daß nun ganz in der Nähe im abgelegensten Teil des Randergriens von der Eidgenossenschaft fünf neue Magazine für Sprengstoffe, Pulver und Zündmittel erstellt werden. Mit dem Völkerfrieden und der allgemeinen Abrüstung scheint es demnach noch nicht weit her zu sein.

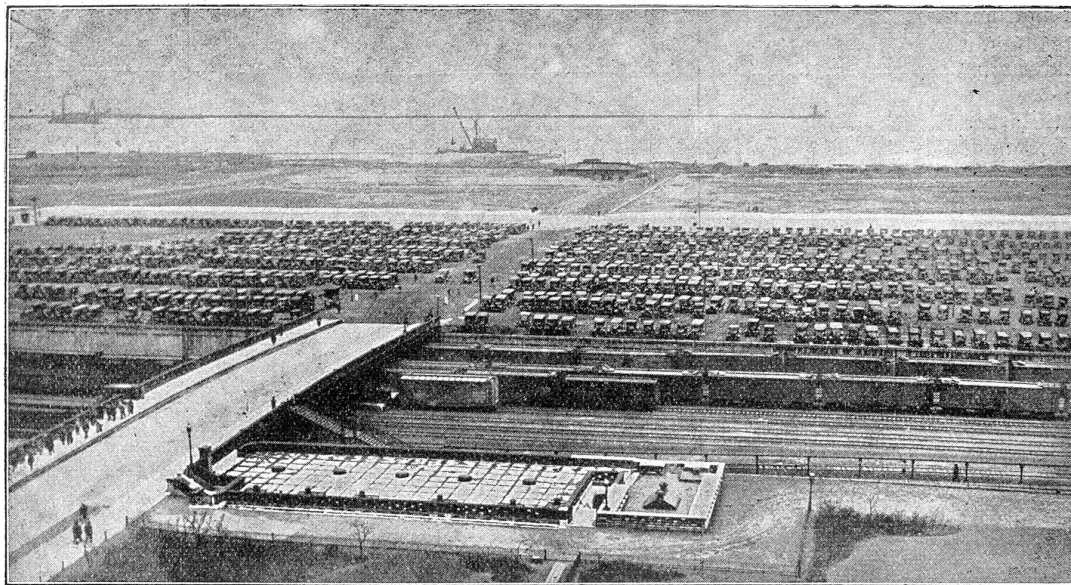


Projekt der Dampfschiffzufahrt zum Zentralbahnhof Thun von Architekt Jacques Wipf in Thun.

Die Dampfschiffzufahrt zum Zentralbahnhof Thun.

„Die Berner Woche in Wort und Bild“ hat es sich je und je zur Pflicht gemacht, ihre Leser über die Entwicklung und Realisierung der Anlagen für einen Zentralbahnhof in Thun auf dem Laufenden zu halten, und sind hierüber in den früheren Jahrgängen seit 1912 verschiedene Artikel, Planskizzen und Schaubilder niedergelegt. Eine schwierige Frage bildete stets die Lösung der Dampfschiffzufahrt. Gestützt auf einen Gemeindebeschluss vom Jahre 1912 verlangte die Stadt Thun in Wahrung ihrer besonderen Interessen hartnäckig die Dampfschiffzufahrt durch die Erstellung eines Hafens unter Befahrung des natürlichen Wasserweges, der Aare, oder durch die Ausführung des sogenannten Inselprojektes. Die Schiffszufahrtsprojekte, die das natürliche Aarebett als Fahrtrinne verwenden wollten, erwiesen sich aber leider als nicht durchführbar, weil wiederholte Probebefahrungen der Aare und Expertisen nicht vermochten, eine in allen Fällen genügende Betriebssicherheit darzutun. Als einzige ausführbare Lösung des Schiffsanschlusses blieb das Kanalprojekt der Berner Alpenbahngesellschaft übrig, das denn auch die Unterstützung der kantonalen Eisenbahndirektion und die Zustimmung des schweizerischen Eisenbahndepartementes gefunden hat und dem schließlich auch die Stadt Thun in der Gemeindeabstimmung vom September d. J. ihre Zustimmung gegeben hat. Mit der Erstellung dieses Schiffahrtskanals, der gemäß den als verbindlich eingeholten Bauofferten einen Kostenaufwand von Fr. 1,350,000 erfordert, geht die Thuner Bahnhofanlage ihrer Vollendung entgegen, womit alle Verkehrslinien Thuns in einen Punkt zusammengeführt werden, welches Ziel immer die Grundidee der Erstellung des Thuner Zentralbahnhofes bildete. Der Anschluß an den See bedingte seinerzeit eine Verschiebung des neuen

Bahnhofes gegen Scherzligen, und ohne die Erstellung der Dampfschiffzufahrt wäre die Anlage verkehrstechnisch nicht definitiv gelöst gewesen. Heute kann man nun mit Zuversicht der Entwicklung Thuns entgegensehen, denn die rasch aufstrebende Stadt wird in allernächster Zeit technisch vorbildliche Verkehrsanstalten besitzen. Auch ist eine Schädigung der landschaftlichen Schönheiten durch den Kanal nicht zu befürchten. Für eine ästhetische Ausgestaltung der Kanalufer hat die Berner Alpenbahn einen Architekten beigezogen, Herrn Jacques Wipf in Thun, der uns in freundlicher Weise ein Schaubild von der künftigen Gestaltung der Dampfschiffeinfahrt zur Verfügung stellt. Es veranschaulicht die Situation aus einem Richtpunkt 25 Meter über der Bahnhofsterrasse gegen den See und die Alpen hin. Wenn auch die Einfahrt durch das Aarebassin mit dem wundervollen Blick auf die terrassenförmig aufgebaute Stadt mit ihren imposanten Warten, Schloß und Kirche, schöner gewesen wäre, so darf doch nicht verkannt werden, daß die Einfahrt durch den Kanal mit seinen an Baumbestand schon jetzt reichen Ufern auch ihre Reize haben wird, vorausgesetzt aber, daß neben einer schönen Gestaltung der Kanalufer auch eine passende Bebauung der Ländereien am Kanal, die sich ja im Villenviertel des Seefeldes befinden, beachtet wird und möglichst verhindert wird, daß sich in der nächsten Umgebung die Industrie allzu breit macht. Vor allem muß der Anschluß des Kanals an den Bahnhofplatz gut gelöst sein und darauf acht gegeben werden, daß sich die Stationsgebäulichkeiten der Dampfschiffahrt und der Rechtsufrigen Thunerseebahn harmonisch in das Bild der Gesamtanlage des Zentralbahnhofes einfügen. Nach dem heutigen Stand der Dinge ist vorauszusehen, daß die eingeschlagenen Wege zum guten Ziele führen. Mit den Kanalarbeiten ist bereits im Monat Oktober begonnen worden und sie sollen so gefördert werden, daß die Kanaleinfahrt auf Beginn der nächsten Fahrplanperiode am 1. Juni 1925 dem Dampfschiffverkehr dienstbar gemacht und die Station Scherzligen auf diesen Zeitpunkt endgültig aufgehoben werden kann. Die Fertigstellung der Anlage wird auf 1. November des nächsten Jahres berechnet. Es sei hier noch erwähnt, daß die Berner Alpenbahngesellschaft für sich und ihre Rechtsnach-



Die Ueberschwemmung Europas mit Ford-Automobilen: Ein Blick auf die zum Abtransport fertigen Automobile in den Werkanlagen Henry Fords. Der amerikanische Automobilkönig hat ein Gebrauchtsautomobil hergestellt, dessen Anschaffungs- und Betriebskosten so niedrig gehalten sein sollen, daß nach Ansicht des Herstellers jedermann in der Lage ist, diesen Wagen zu erwerben.

folger die Verpflichtung der Weiterbedienung der Dampfschiffstation Hofstetten-Thun während der Sommermonate übernimmt. Eine sehr wertvolle Gegenleistung für die Landabtretung am Scherzligweg erhält die Stadt Thun in Form der kostenlosen Ueberlassung des Terrainaushubes aus dem Kanal und der Verbringung desselben auf das Gemeindegebiet in der Seeallmend am Dürrenast, womit dort ein Landkomplex von rund 50,000 Quadratmeter derart aufgeführt werden kann, daß er für eine großzügige Sportanlage usw. oder zur Ueberbauung verwendbar wird.

E. F. B.

Der Dirigent.

Von Hanna Seb.

Vor meinem Fenster steht er schlank und feingegliedert, schlank die langen Musikkfinger, schlank die feinen Knöchel, und leitet die Herbstsymphonie. Wo ist seine starre Ruhe geblieben, seine Teilnahmslosigkeit für das Leben, das zu seinen Füßen vorüberhastete? Trugen zerflatternde Wolken sie stürmisch davon und brachten ihm dafür die geschäftige Unruhe des Spätherbstes zurück?

Graue Regenstille ging dem Sturme voraus. Ganz allein und sinnend stand die mächtige Tanne in dem herbstlichen Garten, die schlanken, hängenden Arme mit lauter farblosen Regenperlen behängt.

Erlauschte sie prophetisch Fernes, Zukünftiges? Ahnte sie hinter der blassen, gefühllosen Stille aufheulende Wildheit? —

Da trieb schon der Sturm seine Wellen voraus. Ein kaum merkliches Beben erfaßte zögernd die Tannenarme. Die schmalen Hände hoben sich sachte wie die Hände eines Dirigenten zu Beginn eines Konzertes. Der Gipfel neigte sich vor, lauschend, prüfend:

„Seid ihr alle bereit, können wir beginnen?“

Dann schnellte er empor. Die Arme bewegen sich mächtig drängend. Der Gipfel neigt sich hierhin, dorthin.

„Lauter, ihr Winde! Noch wilder, verbender, Südwind! Klagt leidenschaftlicher, ihr verlassenen Bäume!“

Ein fremdes Feuer durchlodert den herben Baum, zwingt ihn zu seinem seltsamen Führertum.

Nun hält er zitternd inne. Ein schluchzendes Aufatmen durchfährt ihn. Die Hände heben und senken sich in erlösten Rhythmen. Schwingende Drähte klagen auf wie

Geigentöne. Der Gipfel neigt sich leicht zu ihnen: „So recht, ihr Feinen. Diesen Mollakkord noch einmal!“

Eine Wetterfahne kreischt miltönig auf. Der Gipfel wendet sich nach ihr um, die Hände weisen entrüstet ab:

„Falsch, entsetzlich falsch! Um eine Terz zu hoch gegriffen!“ —

Blaue Himmelsflecken jagen vorüber, von grauwolligen Wolkenhunden gejagt. Das Konzert schweigt. Dirigent und Spieler starren sehnsüchtig dem fliehenden Blauglück nach. Ein Fehchen Seeligkeit aber bleibt in entlaubten Ästen hängen und spielt in das Stüd hinüber. Scherzo!

Der stolze Gipfel neigt sich in kindlicher Freude. Hüpfende Windchen spielen um Grauhärte, puffen vornehme Hausfassaden und wischen wie kleine Kobolde wirbelnd und in tollten Läufen aufschauend durch die Straßen. Und der ernste Spielleiter bebt vor verhaltenem Lachen über die leichtfüßig ansteigende Freude des scherzenden Völkchens.

Dann schüttelt er den Spud von sich und empfängt die düstere Schar der heranziehenden Schneewolken mit einem seiner schwermütigen Totenmärsche.

Der Salat.

Wenn der Blumen Pracht und Zierde
Längst der Herbst zu Fall gebracht,
Dehnt mein Beet sich mit Begierde
Und mein krauses Köpfchen lacht.

Wie ist doch der Mensch zufrieden
Ueber seine fluge Saat,
Wenn zum Winter ihm beschieden
Frischer, gründer Salat.

Soll man mich denn nicht besingen,
Wie man dies bei Blumen tut?
Diese können Duft dir bringen,
Ich jedoch nütz' deinem Blut.

Und das allerbeste Essen
Ist nur eine halbe Tat,
Wenn zum Braten man vergessen
Zarten, grünen Kopfsalat.

Denn nebst Rüben, Erbsen, Bohnen,
Sauerkraut und Rosenkohl,
Muß sich doch bei Tische lohnen
Sich mein Grün zum Leibeswohl.

Also, Hausfrau, laß dir's sagen:
Denk an mich, den Kopfsalat!
Deines Mannes Herz und Magen
Danken dir die gute Tat.

Ernst Dser.