

Zeitschrift: INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Städte = Inventaire suisse d'architecture, 1850-1920: villes = Inventario svizzero di architettura, 1850-1920: città

Band: 9 (2003)

Artikel: Thun

Autor: Maurer, Ursula / Wolf, Daniel

Kapitel: 2: Siedlungsentwicklung und Siedlungsräume

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-10097>

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: 07.04.2026

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

2 Siedlungsentwicklung und Siedlungsräume

2.1 Thun um 1840 – «Fortschreiten der Cultur» und der kluge Sinn der Bürger

«Nicht ganz sechs Stunden von der Hauptstadt des Kantons Bern, Land aufwärts, südöstlich gegen den Alpen, liegt die alte freundliche Stadt Thun, deren Thore gleichsam die Pforten des gesammten Berner Oberlandes bilden, – in einer der reizvollsten und fruchtbarsten Gegenden, von der man wohl mit Recht behaupten kann, es sei da des Hochlandes anziehendster und in malerischen Ansichten reichster Theil, der hinlangen könne, jedem Reisenden, wenn er nicht Zeit habe Alles oder Vieles zu besuchen, ein befriedigendes und fast durchaus entschädigendes Gemälde von allen Schönheiten der Alpenwelt zu geben.»⁷ So beschrieb Christian Burgener 1840 im ersten ausschliesslich «Thun und seinen Umgebungen» gewidmeten Reiseführer die Lage des hübschen Aarestädtchens, das sich eben anschickte, vom Provinznest zum bekannten Fremdenort zu avancieren.

Das auffallendste Merkmal Thuns ist – neben der schönen Lage – seine durch die topografischen Gegebenheiten bedingte Dreiteilung in Schlossberg, Altstadt und Bälliz. Die Stadt ist in mehreren Etappen entstanden: Bereits im 12. Jahrhundert existierten eine Burg auf dem Schlossberg und eine Siedlung im Gebiet zwischen Lauitor und Kirchtreppe sowie ein Brückenkopf auf dem linken Aareufer. Die Zähringer, zu deren Herrschaftsbereich Thun seit Ende des 12. Jahrhunderts gehörte, bauten den imposanten viertürmigen Donjon und verlängerten die Siedlung unterhalb des Burghügels durch einen Gassenmarkt (*Obere Hauptgasse*) bis zum Rathausplatz, der in seiner heutigen Form aber erst um 1500 entstand. Um 1250 fügten die Kyburger die Unterstadt mit zwei radial angelegten Strassenzügen (*Untere Hauptgasse* und *Gerbergasse/Schwäbischgasse*) an und befestigten sie. Ende des 13. Jahrhunderts ummauerten die Kyburger das der Stadt vorgelagerte Terrain am Südufer der Aare und umgaben es mit einem Graben. Diese Neustadt, das Bälliz, diente vorerst als Landreserve und Gewerbebereich. Eine bedeutende städtebauliche Veränderung des frühen 18. Jahrhunderts resultierte aus der Kanderkorrektur: Um die zusätzlich in den Thunersee eingeführte Wassermenge abzuleiten, musste 1717 der Bälliz-Graben als künstlicher Flusslauf ausgebaut werden. So entstand die Äussere Aare und das Bälliz wurde zur Insel.

Sein spätmittelalterliches äusseres Erscheinungsbild mit der Ringmauer und den sechs Toren behielt Thun bis weit ins 19. Jahrhundert hinein

nahezu unverändert bei. 1839 wurde als erstes das Lauitor abgebrochen, weil es den wachsenden Verkehr zwischen der Stadt Thun und dem aufstrebenden Fremdenort Hofstetten behinderte, und ab 1844 begann das langsame und stückweise Abtragen der Stadtmauer im Bälliz durch private Anstösser.

Was das innere Bild Thuns betrifft, so hatte sich dieses seit Anfang des 19. Jahrhunderts beträchtlich gewandelt. Der Thuner Schriftsteller und Pä-

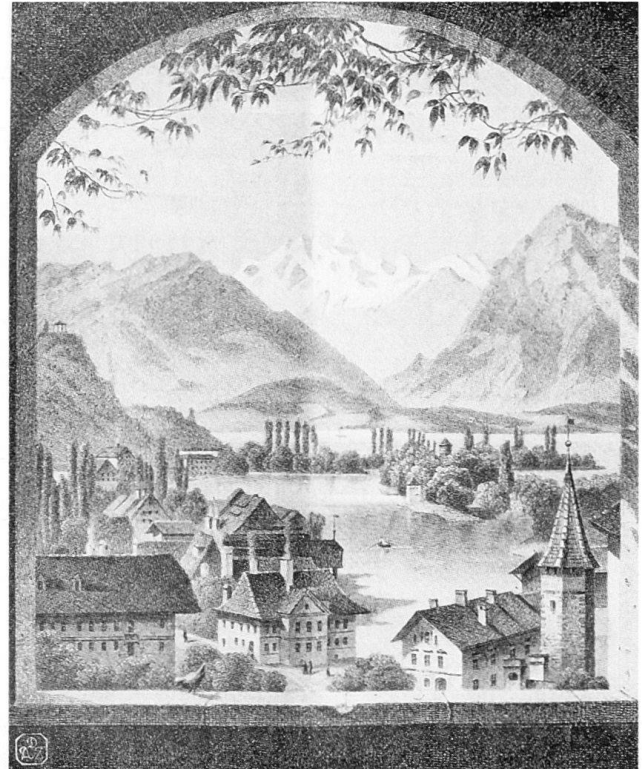


Abb. 25 Immer wieder dargestellt: Der Blick vom Kirchhof über Hofstetten, die Aare und Scherzigen auf die Alpen. *Illustriertes Fremdenblatt* 1911 (nach einer Darstellung 2. Hälfte 19. Jahrhundert).

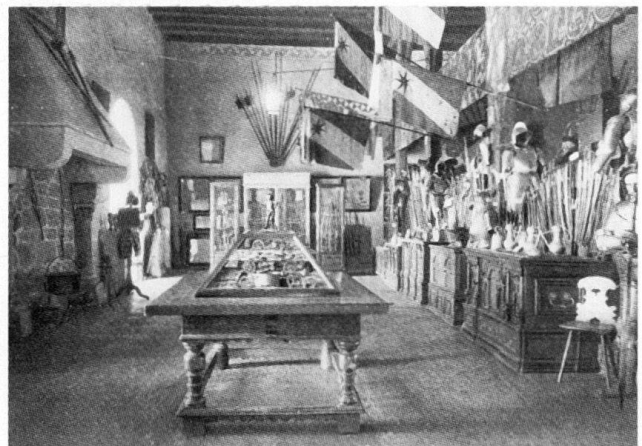


Abb. 26 Rückbesinnung auf das Mittelalter – die Waffenhalle des von den Gebrüdern Hopf gegründeten Historischen Museums im Schloss.



Abb. 27 Marquard Wochers zwischen 1809 und 1814 gemaltes Panorama der Stadt Thun (Leinwand, 39×7,5 m). In der linken Bildhälfte über den Dächern von Haupt- und Kupfergasse der Schlossberg mit Schloss, Stadtkirche, Pfarrhaus und Lateinschule, Burgtor und Helferei. Über dem die Kupfergasse abschliessenden Lauitor im Hintergrund unter der Rabenfluh die Wiesen von Blüemlimatt und Baumgarten. Rechts der Mitte neben dem Schwarzen Turm Blick auf Hofstetten mit Zehntenkeller und Ziegelhütten. Rechts der Aare im Vordergrund Freienhof, Schiffländte und *Freienhofgasse*. Es folgt das *Bälliz* mit dem mächtigen Kornhaus und den zahlreichen Gärten und Scheunen; darüber die Thuner Allmend. Im Hintergrund die Alpenkette von der Jungfrau bis zum Gantrisch.

dagoge Gabriel Friedrich Studer hatte 1810 über die Obere Hauptgasse noch geschrieben: «Weiter hinauf verläuft eine einzige schmale Gasse, durch die überhängenden Dächer angekleckster hölzerner Krambuden schrecklich verunstaltet, dem ungesunden Bergflusse ausgesetzt die obere Häuserreihe. Diese abgebrochen und dafür das Bälliz angebaut, wäre Thun der niedrigsten Städtchen eines.»⁸ Dreissig Jahre später berichtete Burgener: «Form, Bauart und Ausschmückung der Stadt geben ein Bild des Zeitgeschmackes und das Gepräge ihres alten Ursprungs, das indessen seit den letzten Dezennien dieses Jahrhunderts um vieles sich verändert, an Heiterkeit gewonnen hat und freundlicher geworden ist, was man dem klugen Sinne ihrer Bürger und besonders ihrer wackern Magistratur verdankt. Wer gewisse einzelne Theile der Stadt und ihrer näheren Umgebung seit 20 Jahren nicht sah, würde dieselben nicht leicht wieder erkennen. Fortschreiten der Cultur und steigender Wohlstand giebt sich überall kund. Ehemals verdüsterten weit vorstehende Dachgiebel, die sich oft beinahe gegenseitig berührten, und links und rechts Reihen von ungestalteten, hölzernen, mobilen Krambuden die Hauptgasse; – nun sind Giebel und Buden verschwunden, die Strasse ist heiter und beinahe überall haben die Häuser neue Façaden erhalten und daher an Fröhlichkeit gewonnen.»⁹ Tatsächlich ist zwischen etwa 1820 und 1860 eine beträchtliche Anzahl von Wohn-

bauten mit neuen Fassaden versehen und gleichzeitig aufgestockt worden.

Welches die Gründe für diesen Modernisierungsprozess waren, ist nicht leicht zu sagen. Thun war 1798 Hauptstadt des Kantons Oberland geworden – eine Ehre, die aber bereits 1803 wieder verloren ging und die deshalb kaum eine nachhaltige Wirkung auf die wirtschaftliche und architektonische Entwicklung der Stadt haben konnte. 1818 bestimmte die Tagsatzung Thun zum Sitz der Eidgenössischen Militärschule, ein für das Selbstverständnis und das Renommee der Gemeinde sehr wichtiges Ereignis. Der militärische Betrieb dauerte aber jeweils nur von Anfang August bis Ende September, sodass er für das Wachstum der Stadt einstweilen wohl ebenfalls nicht von wesentlichem Belang sein konnte, auch wenn Gewerbetreibende, Gastbetriebe und private Logisgeber temporär profitierten. Und die ersten der in Zusammenhang mit dem Militär stehenden eidgenössischen Betriebe, von denen später bedeutende Impulse für die Belebung der Thuner Wirtschaft ausgingen, wurden erst in den 1860er Jahren eröffnet. Was den Tourismus betrifft, so ist die Entdeckung Thuns – genauer der Thuner «Vorstadt» Hofstetten – als angenehmer Sommeraufenthaltssort durch fremde Gäste zwar ebenfalls in die Zeit um 1820 zu datieren, doch blieb die Reise ins Oberland sehr lange ein Privileg der Vornehmsten und Wohlhabendsten. Obwohl die Eröffnung des



ersten eigentlichen Hotels 1834 und das Erscheinen von Burgeners Reiseführer 1840 das langsam wachsende Interesse für das Landstädtchen mit der prächtigen Sicht in die Alpen und der zeitweise «kriegerischen Miene einer lebhaften Garnisonstadt»¹⁰ illustrieren, blieb das Ausmass des Tourismus vor dem Bahnbau vergleichsweise bescheiden. So gab es beispielsweise 1835 im gesamten Oberland nur rund dreihundert Gästebetten und die Zahl der Schiffspassagiere auf dem Thuner- und Brienersee verharrte bis um 1855 auf gleich bleibend tiefem Niveau.¹¹ Auch der Fremdenverkehr konnte in der ersten Jahrhunderthälfte also wohl nur einem kleinen Teil der Bevölkerung den von Burgener angeführten «Wohlstand» beschert haben.

Die Veränderung des inneren Bildes der Stadt ab dem 1. Viertel des 19. Jahrhunderts dürfte eher mit behördlichen Vorschriften und Massnahmen zusammenhängen. Mit der Bildung eines städtischen Bauamtes und der Ernennung eines Bauinspektors hatte die Gemeinde bereits Anfang des 19. Jahrhunderts begonnen, das Bauwesen zu kontrollieren und zu reglementieren. 1811 wurde ein erstes städtisches Baureglement, integriert in die Polizeiordnung, erlassen, 1822 die immer wieder kritisierte Reihe hölzerner Krambuden an der Oberen Hauptgasse verboten und 1830 im Stadtbezirk Stein als obligatorisches Material für Hauptfassaden und – dies allerdings zum wiederholten Mal – Hartbedachung vorgeschrieben. Gleichzeitig unterstellte man die Errichtung sämtlicher Hoch- und Tiefbauten der Genehmigung durch die Behörden. Zweifellos galt ein Teil der neuen Vorschriften – etwa das Verbot von neuen Scheunen im Stadtbezirk 1830 – der Sicherheit der Be-

völkerung und der Hygiene. Die Vereinheitlichung und Verschönerung der Gassenzüge war aber wohl ebenso als Massnahme zur Förderung des Fremdenverkehrs gedacht. Thun hatte als «Sommerfrische» im Voralpenland nicht nur Luzern, mit dem es sich gern verglich, als Konkurrenten, sondern auch das mächtig aufstrebende und viel näher gelegene Interlaken. Eine Modernisierung des Stadtbildes konnte die Ausgangssituation Thuns im Kampf um die touristische Zukunft nur verbessern.

2.2 Bauen für den Tourismus – die Entstehung des «Fremdenquartiers Hofstetten»

2.2.1 Vom Privathaus zum «professionellen» Hotel

Die Geschichte Thuns als Ferienort begann nicht in der Stadt selber, sondern in dem kleinen Hofstetten am rechten Aareufer, das als Ortsteil «nid dem Wald» zur Gemeinde Goldwil gehörte. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts bestand das idyllisch in Wiesen, Obstgärten und Rebberge eingebettete Dörfchen aus einigen wenigen Häusern entlang der Strasse. Zwischen Hofstetten und der Stadt lag – unmittelbar vor dem Lauitor – das Thuner Gewerbequartier mit Zehntenkeller, Schiefermagazin, Ziegelhütten und Schiffsanlegestellen, ein Konglomerat von Holz- und Steinbauten, Schuppen und Lagergebäuden zwischen Strasse und Aare. Dass sich Hofstetten im Verlauf des 19. Jahrhunderts zum Hotelquartier entwickelte,

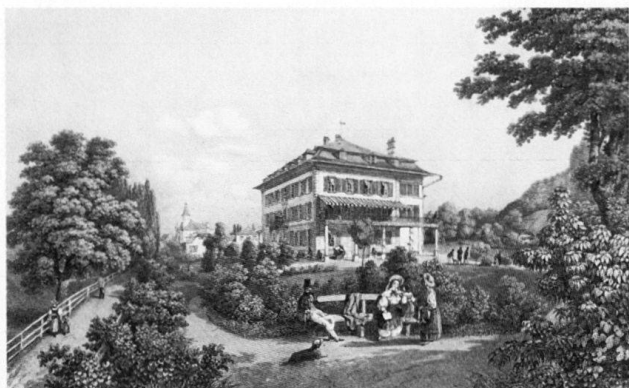


Abb. 28 Das Hotel Bellevue (Göttibachweg 2) um 1835. Lithografie von Jules Louis Frédéric Villeneuve.

hob die Gemeindegrenze weitgehend auf: Das Dorf wurde praktisch zur Thuner Vorstadt, ein Hauptgrund für die offizielle Eingemeindung Goldiwils 1913.

Zwei frühe Einrichtungen des Fremdenverkehrs gab es am untern Ende des Thunersees bereits vor der Entdeckung der Alpen durch das gebildete Europa: 1740 eröffnete Jakob Buschi am Göttibach in Hofstetten für Tagesgäste ein bescheidenes Bad mit Pintenrecht. Angehörige der Oberschicht fanden zwischen 1799 und 1831 eine noble Privatunterkunft: Sie wurden auf Empfehlung im

Landsitz Chartreuse des Privatgelehrten und Politikers Niklaus Friedrich von Mülinen in Hilterfingen beherbergt.¹²

Gegen 1800 erschienen die ersten Reisehandbücher, die praktische Informationen über Strassen, Distanzen und Nachtquartiere im Berner Oberland lieferten. Die empfohlenen Touren begannen und endeten in der Regel in Bern. Zielorte waren das Lauterbrunnental mit dem Staubbachfall und die Gletscher von Grindelwald. Die Reise ging mit der fahrplanmässig verkehrenden Kutsche, der so genannten «Diligence»¹³, bis Thun und von da per Privatboot oder Postschiff ans obere Seeende. Thun diente als Umsteigestation und allenfalls Etappenort, musste doch allein für die Fahrt von Bern bis Unterseen mit mindestens zehn Stunden gerechnet werden.¹⁴ Die 1805 und 1808 am Fuss der Burgruine Unspunnen in der Nähe von Interlaken veranstalteten Alphirtenfeste, die zum ersten Mal grössere Menschenmengen ins Oberland brachten, trugen wesentlich dazu bei, dass sich Thun allmählich den Ruf eines reizvollen Sommeraufenthaltsortes erwarb. Von Bedeutung war zudem das zwischen 1809 und 1814 entstandene Panoramabild des in Basel ansässigen Malers Marquard Woher, das in satten Farben Thun als idyllische Kleinstadt vor grossartiger Alpenkulisse zeigt. Dieses detailgenaue, 39 auf 7,5 Meter



Abb. 29 Auf der Aare das Dampfschiff Bellevue, rechts davon das Bellevue-Areal. Lithografie von Daniel Wegelin.

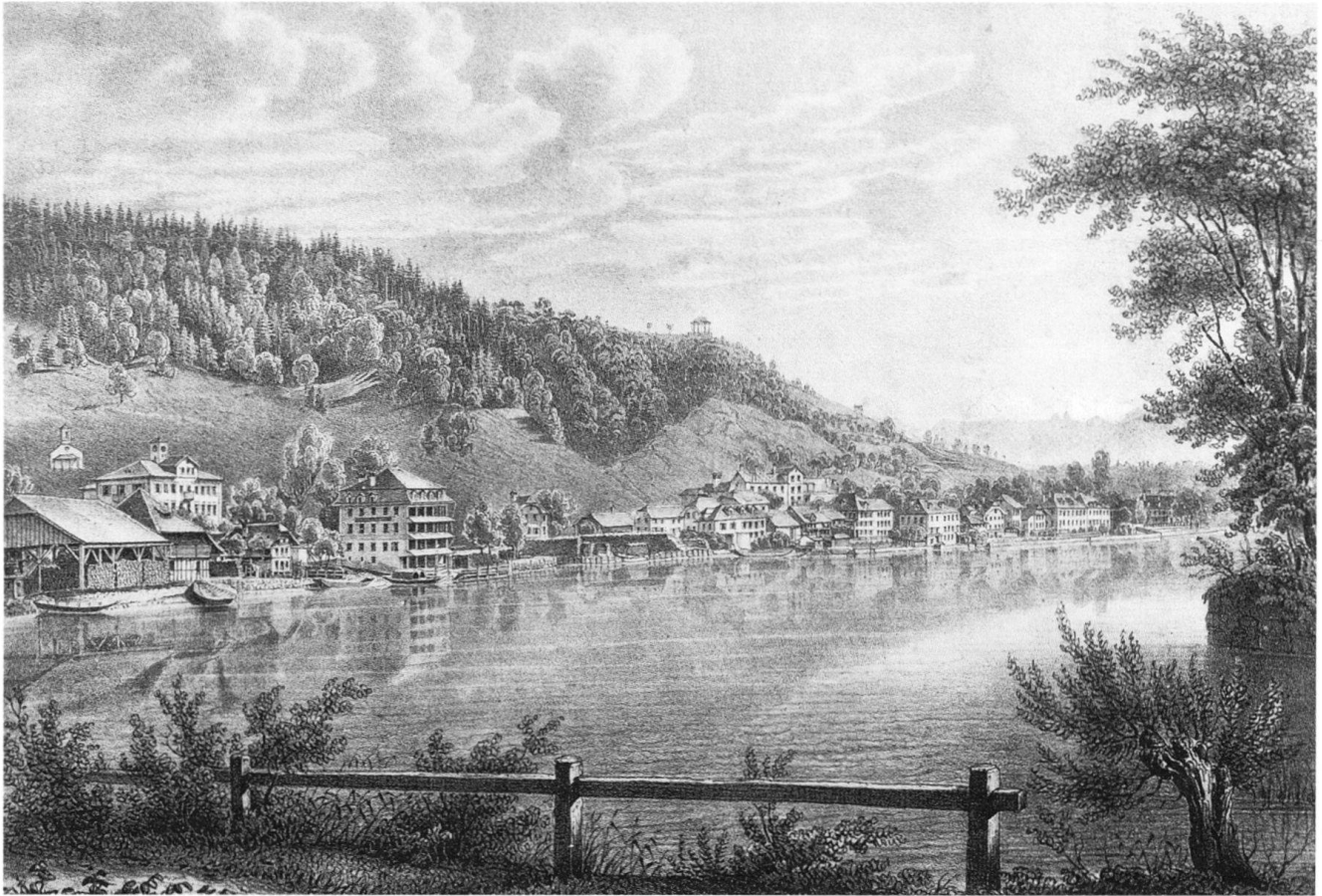


Abb. 30 Blick auf Hofstetten (*Hofstettenstrasse 20* und *33–67*); im Hintergrund die Englische Kirche (*Göttibachstrasse 20*) und der Pavillon auf dem Jakobshübeli (*Obere Wart 20*). Lithografie um 1860 von Johann Friedrich Wagner nach einer Daguerreotypie von Franziska Möllinger.

messende erste Grosspanorama der Schweiz, ab 1814 in einem eigens dafür errichteten Pavillon in der Aeschenvorstadt in Basel ausgestellt, wurde für Thun zum hervorragenden Werbeträger.¹⁵ 1813 begann Jakob Wilhelm Knechtenhofer (1766–1828) mit dem systematischen Ankauf von Landhäusern in Hofstetten und richtete sie nach und nach für die Beherbergung von Fremden ein. Im Sommer 1818 logierten hier erstmals englische Touristen.¹⁶ In dieser Zeit wurde auch auf dem Jakobshübeli, einem Aussichtspunkt über der Aare, ein offener Aussichtspavillon erbaut. Knechtenhofers Söhne Johann Jakob und Johann Friedrich kauften 1831 das so genannte Ländtehaus (*Hofstettenstrasse 20*) und liessen zwischen 1831 und 1834 ein stattliches Gästehaus (*Göttibachweg 2*) erstellen, das sich in seiner äusseren Form kaum von einem herrschaftlichen klassizistischen Landhaus unterschied. Das «Des Bains de Bellevue», ein Parkhotel in einer äusserst grosszügigen Gartenanlage «in englischem Geschmack»¹⁷, gehörte zu den frühesten Hotels im modernen Sinn in der Schweiz. Schon 1840–1842 konnte die Familie Knechtenhofer ihre «Etablissements Bellevue» durch die

Pension Bellevue (*Hofstettenstrasse 33*), formal ein biedermeierlich-ländlicher Gasthof, ergänzen. Gleichzeitig liessen sie für ihre britischen Gäste am Hang hinter den «Etablissements» durch den Burgdorfer Robert Roller (Vater) eine Englische Kirche bzw. Kapelle (*Göttibachweg 20*) erstellen. Hier wird erstmals der Name eines Architekten fassbar. Der schlichte Bau, eine der allerersten Englischen Kirchen der Schweiz, erhöhte den Ruf des Bellevue nicht wenig. Der erste Baedeker reihte das Unternehmen 1844 unter «die besten Hotels der Welt» ein, «deren Einrichtungen nichts zu wünschen übrig lassen»¹⁸. Dazu hatte auch die Anschaffung eines hoteleigenen Dampfbootes beigetragen: 1834 war der linksufrige Weg entlang des Thunersees ausgebaut worden. Vergeblich hatten sich die Gebrüder Knechtenhofer für eine Strassenführung auf dem rechten Ufer eingesetzt.¹⁹ Um den Anschluss ihres Betriebs an den Verbindungsweg ins Oberland nicht zu verlieren, gaben sie bei der Firma Cavé in Paris das erste Thunersee-Dampfschiff in Auftrag. Die Einzelteile wurden in Frankreich gefertigt und in Hofstetten zusammengesetzt. Der Stapellauf am

31. Juli 1835 geriet zum Grossereignis. Die «Bellevue», eine Eisenkonstruktion, war insgesamt gegen 40 m lang und 7,6 m breit, bot 200 Passagieren Platz und bewältigte 19 km in der Stunde.²⁰ Die Reisezeit von Hofstetten zum Neuhaus am oberen Ende des Sees schrumpfte damit auf 1¹/₄ Stunden zusammen. Ab der Saison 1836 verkehrte die «Bellevue» nach regelmässigem Fahrplan und 1837 erhielten die Knechtenhofers das Monopol der Postbeförderung auf dem See. Der Erfolg der Etablissements Bellevue war beispiellos. In den 1850er- und 1860er Jahren riss die Kette der Erweiterungen nicht ab. Die Bauten dieser Phase waren allesamt Chalets «im Berner Oberländer Geschmack»²¹, die einheimisches Kolorit in den gepflegten englischen Park brachten und als Konversations-, Lektüre- oder Billardsalons gesellschaftlichen Zwecken dienten (*Götlibachweg* 2a–2d). Geschmückt sind diese frühen Beispiele des Typs «Schweizerhaus» mit orientalisierendem Holzdekor, einer modischen Zutat, die möglicherweise von historistischen Schlossbauten am Thunersee inspiriert war.²² 1865 wurde die alte Pension Bellevue umgebaut. Dadurch verlor sie den Charakter eines herrschaftlichen Privathauses und entsprach damit auch formal mehr dem – allerdings immer noch sehr ländlichen – «professionellen» Hotel.

Neben den Etablissements Bellevue entwickelte sich früh im Gebiet an der Lauenen ein weiteres bedeutendes Pionierhotel, das «Rüfenacht im Baumgarten». Auch hier stand ein Privathaus am Beginn: Um 1835 richtete Alexander Rüfenacht in einem Landsitz des späten 17. Jahrhunderts eine Pension ein (*Im Baumgarten* 8), die 1868 durch ein komfortables Hotel und einen grossen englischen Park erweitert wurde (*Im Baumgarten* 10). Das Haus erinnerte mit seiner für die 1860er Jahre verspäteten klassizistischen Formensprache sehr stark an das alte Bellevue. Mit der Erweiterung des Hotels 1886 und dem Neubau der Pension 1890 wurde auch hier das behäbige «private» Erscheinungsbild aufgegeben zugunsten einer zu dieser Zeit allerdings ebenfalls überholten spätklassizistischen Architektur.

2.2.2 Die Baugesellschaft und das städtische Quaihotel

1843 wurde die Dampfschiffahrtsgesellschaft Thuner- und Brienersee gegründet und 1859 die Eisenbahnlinie Bern–Thun in Betrieb genommen. Der Standort des Bahnhofs war seit den ersten Bahnprojekten in den frühen 1840er Jahren Dauerthema. Nicht zuletzt um die Reisenden zu zwin-

gen, vom Bahnhof zur Schiffsstation durch die Stadt zu fahren, hatte die Gemeinde gegen den Willen der Bahngesellschaft einen weit abseits des Sees unterhalb Thuns gelegenen Standort durchgesetzt (siehe Kap. 2.3).²³ Das rächte sich jetzt: Die Öffnung der ursprünglich dem Güterumlad vorbehaltenen Bahnstation Scherzligen für den Personenverkehr ermöglichte ab 1863 ein weit bequemeres Umsteigen auf das Dampfschiff nach Neuhaus am oberen Seeende. Dies war einer der Gründe dafür, dass die Touristen nun Thun auf ihrem Weg ins Oberland zunehmend links liegen liessen. Die Stadt musste sich überlegen, wie sie ihre Attraktivität zurückgewinnen konnte.

Bereits 1862 hatte der Gemeinderat bei Kantonsbaumeister Friedrich Salvisberg (1820–1903) und den Baumeistern Johann Carl Dähler und Friedrich Hopf ein Gutachten über die zukünftige bauliche Entwicklung der Stadt in Auftrag gegeben. Die drei Experten analysierten auch die Situation im Fremdenverkehr und regten an, Hofstetten als modernes Touristenzentrum auszubauen und im Seefeld, damals Eselmatte genannt, ein Sommervillenquartier gehobenen Standards zu bauen (siehe Kap. 2.7.2). Der Vorschlag wurde 1869 aufgegriffen, allerdings nicht von der Einwohnergemeinde, sondern von den Mitgliedern des sich auflösenden «Vereinigten Familiengutes» (der Nachfolgeorganisation der alten Allmend- und Alpkorporation), die ihr beträchtliches Vermögen in die «Hebung Thuns als Fremdenort» zu investieren beschlossen hatten.²⁴ 1871 erwarben sie im Tausch gegen einen Teil der Allmend das Seefeld südlich der Bahnlinie Thun–Scherzligen. Ihre Absicht war, das Grundstück zu parzellieren und stückweise an vermögende Fremde zum Bau von Landhäusern zu verkaufen. Mit der Gründung der Aktiengesellschaft «Baugesellschaft Thun» im Frühjahr 1872 wurde der Schritt von der alten Korporation zur neuen Organisation auch formell vollzogen. Bereits im Dezember des gleichen Jahres beschloss die Aktionärsversammlung, in Hofstetten zusätzlich in eigener Regie ein Luxushotel zu erstellen. Zu diesem Zweck kaufte sie das grosse Terrain der ins Glockenthal verlegten Ziegelei Schräml und des staatlichen Schiefermagazins und lud vier Architekten ein, Ideenskizzen einzureichen. Die Jury bemängelte an den eingegangenen Vorschlägen insbesondere, Disposition und Stil seien zu wenig der Umgebung angepasst. Sie empfahl eine «ländliche, luftige Architektur» und plädierte für die «Vermeidung alles unnützen Aufwandes in Ausstattung und Betrieb»²⁵. Im April 1873 lag der Generalversammlung der Baugesellschaft ein neues Projekt des Berner Architekten Adolphe Tièche (1838–1912) vor. Obwohl er mit seinem

Entwurf eines prächtigen Palasthotels im akademischen Stil die Einwände der Jury beiseite gefegt hatte, ging die Baugesellschaft mit grossem Optimismus an die Ausführung. Am 15. Juni 1875 konnte das «Grandhotel Thunerhof» (*Hofstettenstrasse 14*) eröffnet werden. Die massiv den Vorschlag übersteigenden Baukosten und die nicht den Erwartungen entsprechenden Betriebsergebnisse – daran war unter anderem die wirtschaftliche Depression der 1870er Jahre schuld – führten bereits im Januar 1878 dazu, dass die Einwohnergemeinde den Thunerhof übernehmen musste.

Das Grandhotel Thunerhof unterschied sich erheblich von den bisherigen, im Stil eines herrschaftlichen Landsitzes oder eines ländlichen Gasthofs erbauten Thuner Hotels: Tièche hatte sich am französischen Schloss der Renaissance orientiert und seinen Bau in disziplinierter historistischer Formensprache entworfen. Zum Fluss ausgerichtet, entspricht er dem Typ des städtischen Quaihotels, vergleichbar den Bauten am Schweizerhofquai in Luzern oder den Hotels in Genf und Lausanne-Ouchy.

2.2.3 Tourismusbauten bis 1914

Mit der Eröffnung des Thunerhofes hatte ein neuer, mondäner Geist in Hofstetten Einzug gehalten; die letzten Gewerbebauten zwischen ehemaligem Laitor und Göttibach wurden nun von weiten Kreisen als Schandfleck empfunden. Leserbriefschreiber forderten die Verbreiterung der Hofstettenstrasse und bemängelten gleichzeitig das Fehlen einer angemessenen Quaianlage zwischen Stadt und Hotelbezirk. Im Rahmen der Diskussion um den Standort des Bahnhofes und um den direkten Anschluss an den Schiffsverkehr erwog man zeitweilig einen Brückenbau zwischen Hofstetten und dem gegenüberliegenden Ufer; dieser Gedanke stand auch in Zusammenhang mit der Planung zur Erstellung von Sommervillen im Seefeld.

Während der ehemalige Zehntenkeller bis zum Bau des Hotels Beau-Rivage 1904 stehen blieb, verschwanden die Gewerbeschuppen noch im 19. Jahrhundert. 1889 konnte endlich das Teilstück

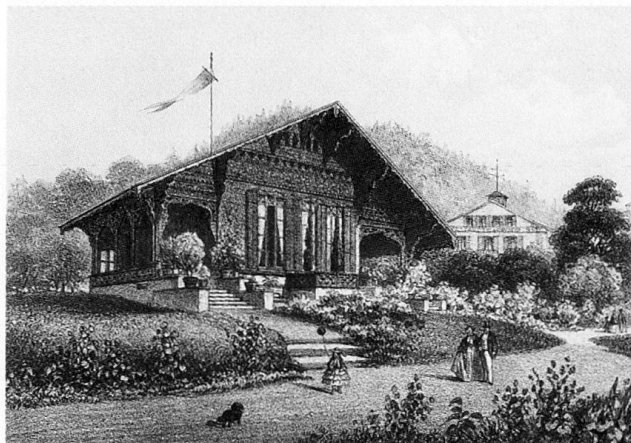
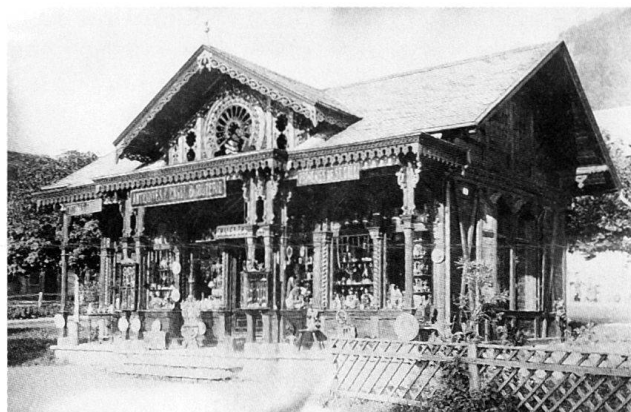


Abb. 31–34 Verkaufspavillon für Souvenirs (Chalet Thunerhof, *Hofstettenstrasse 15*). – Restaurant und Aussichtsturm von Arch. Jacques Gros an der 1. bernischen Industrie-, Gewerbe- und Landwirtschaftlichen Ausstellung (im Bereich von *Frutigenstrasse 1–17*). *Album 1899*. – Der Kursaal mit dem Musikpavillon (links), *Hofstettenstrasse 35*. – Salon de Réunion des Hotels Bellevue (*Göttibachweg 2b*). Souvenir 1865.

der Quaianlage bis zum Thunerhof eröffnet werden. An der Hofstettenstrasse entstand nach und nach eine Reihe von Souvenirläden und Cafés. Der bedeutendste dieser Bauten war ein vierteiliger Reihenvavillon (*Hofstettenstrasse* 15) mit fantastischem Dekor zwischen traditioneller Oberländer Handwerkskunst, venezianischer Gotik und orientalischer Pagodenarchitektur. Solche Chalets im so genannten «Oberländer Styl» können seit der Erstellung der Holzbauten im Bellevueareal als charakteristisch für den Thuner Tourismus gelten. Die Hotels und Gasthöfe mit Gartenanlage verfügten meist über einen Pavillon für eine kleine Kurkapelle oder einen Pianisten (u.a. Freienhof, Pension Itten), eine Trinkhalle (Bellevue, Sädel) oder einen schlicht «Chalet» (Rüfenacht im Baumgarten) genannten Mehrzweckbau dieses Typs. Einen dem Verkaufspavillon an der Hofstettenstrasse vergleichbaren, aber disziplinierten und ohne orientalisches Zubehör durchgestalteten Reihenvavillon mit Läden, Café und Wohnungen hatte Horace Edouard Davinet 1870 auch vis-à-vis der neuen Eidgenössischen Kaserne erstellt (*Allmendstrasse* 36). Zum gleichen Typ gehörten der «Bazar» (Souvenirladen) der Gebrüder Knechtchenhofer (*Hofstettenstrasse* 16a) und die Schiffstationen Bellevue/Hofstetten (*Hofstettenstrasse*, bei Nr. 20) und Freienhof (*Freienhofgasse* 3). Ihren Kulminationspunkt fand diese Spielart der Holzarchitektur im 1895–96 erbauten Kursaal (*Hofstettenstrasse* 35), der ostseits der Pension Bellevue die Kette von Tourismusbauten des 19. Jahrhunderts abschloss. Erwähnung verdient in diesem Zusammenhang auch die «1. bernisch-kantonale Industrie-, Gewerbe- und Landwirtschaftliche Ausstellung» 1899 im Seefeld. Es war sicher kein Zufall, dass ein anerkannter Spezialist für romantisch ver-

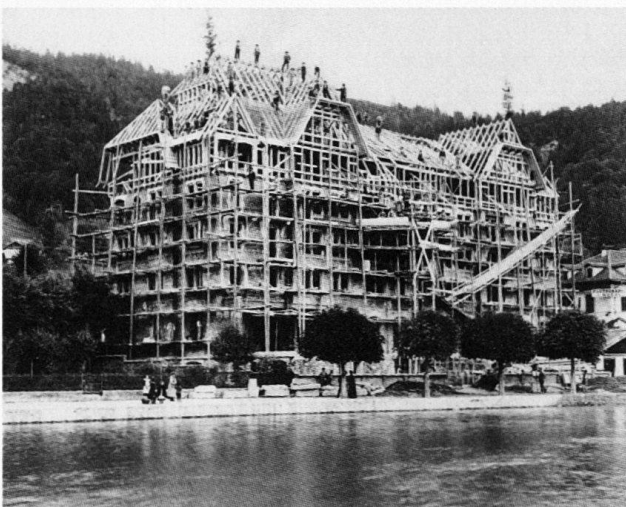


Abb. 35 Aufrichte beim Hotel Beau-Rivage (*Hofstettenstrasse* 6).

spielte Chalets, der Zürcher Architekt Jacques Gros (1858–1922), den landesweit ausgeschriebenen Wettbewerb für die Ausstellungsbauten gewann. Die Schau zeigte unter anderem denn auch, «welcher Entwicklung der Chalet-Styl fähig ist»²⁶ (siehe Kap. 2.7.2). Die Wirkung auf den Bau von privaten Wohnhäusern blieb nicht aus (z.B. *Blümlimattweg* 17 oder *Goldiwilstrasse* 24).

Zwei bedeutende Hotelbauten des frühen 20. Jahrhunderts schliessen die Blütezeit des Thuner Tourismus ab: das Hotel Beau-Rivage (*Hofstettenstrasse* 6) und das «Schlosshotel Freienhof» (*Freienhofgasse* 3), das mit seiner Ausrichtung auf See und Alpen und mit dem grossen «Kurpark» am linken Aareufer vis-à-vis des Hofstettenquartiers im weitesten Sinne ebenfalls zum so genannten «Fremdenquartier Hofstetten» gehörte. Das Beau-Rivage entstand 1904 als monumentaler Palastbau mit höchst anspruchsvoller Detailgestaltung im pittoresken Stil der Zeit um 1900. Es war wie der Thunerhof ein luxuriöses städtisches Quaihotel mit modernster Einrichtung; im Erdgeschoss gab es Läden und ein grosses Café, in den Obergeschossen wurden zusätzlich Mietwohnungen angeboten. Mit dem Beau-Rivage, das als erstes grösseres Hotel Thuns ganzjährig geöffnet war, begann auch der Versuch, Thun als Winterferienort zu etablieren. Bei diesem Plan spielte vor allem das hoch gelegene Dorf Goldiwil als Wintersportort eine Rolle (siehe Kap. 2.7.5). Eine 1906 erschienene Sondernummer des vom Verkehrsverein herausgegebenen *Fremdenblattes für Thun und Umgebung* war ganz diesem Thema gewidmet.

Das 1908/09 als rückseitige Erweiterung des traditionsreichen Gasthofes Freienhof entstandene Schlosshotel Freienhof war gleichzeitig Stadt- und Parkhotel mit prächtiger Sicht auf die Kette der Berner Alpen. Das monumentale Gebäude, das den alten Gasthof um ein Beträchtliches überragte, gehörte zu den ersten und anspruchsvollsten Heimatstilbauten in der Stadt Thun. Mit ihm schloss die Periode der mondänen Hotelpaläste. Der Kriegsausbruch 1914 leitete eine lang andauernde, nie mehr ganz überwundene Krise in der Hotellerie ein.

2.3 Bauen für den Verkehr – der Kampf um den Standort des Bahnhofs

Als der Berner Regierungsrat 1852 mit der Schweizerischen Centralbahn (SCB) einen Konzessionsvertrag für den Bau einer Eisenbahnlinie von Bern nach Thun abschloss, wurde ausdrücklich festgehalten, dass den Interessen der Anliegerge-

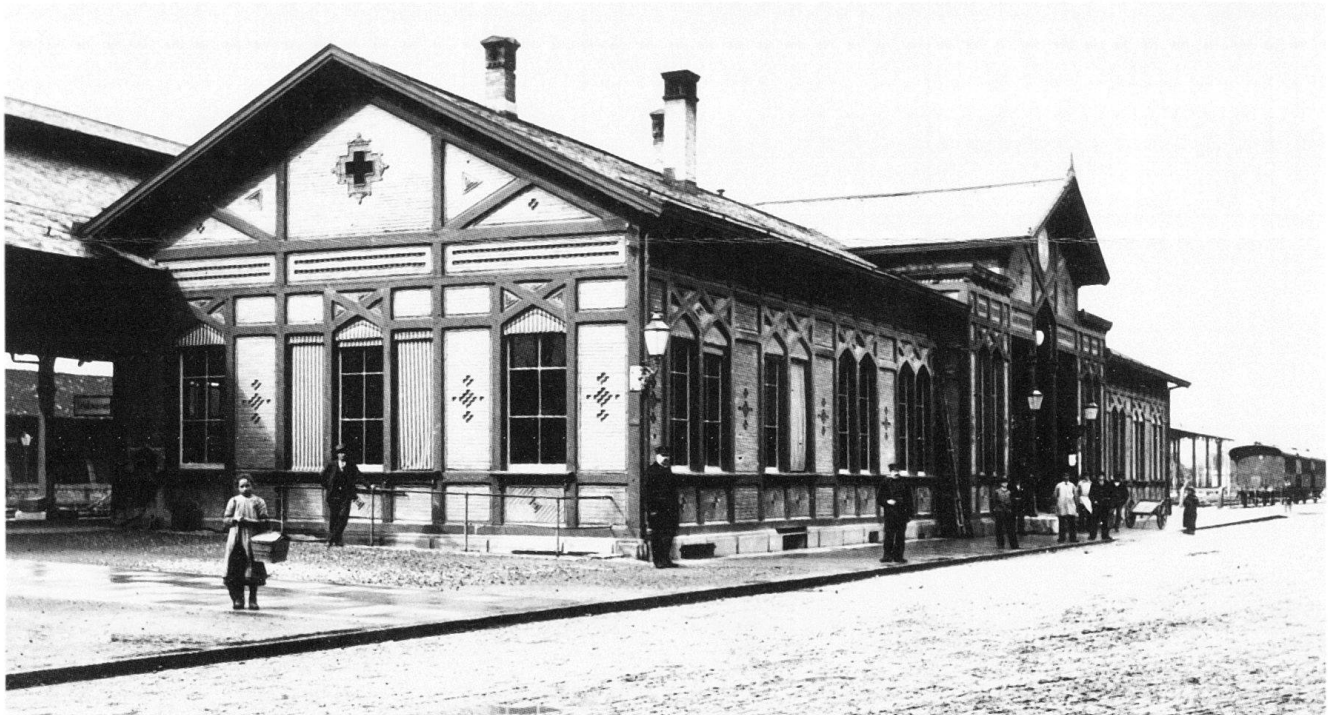


Abb. 36 Aufnahmegebäude des ersten Bahnhofs Thun (*Gewerbestrasse 6*), um 1900.

meinden Rechnung zu tragen sei. Die SCB sah, hauptsächlich um die Kosten eines Aareüberganges zu sparen, den Standort des künftigen Bahnhofs Thun in der Bleichematte auf dem linken Aareufer vor, von wo die Linie später problemlos bis zum See hätte weitergeführt werden können. Ein Thuner Gemeindebeschluss von 1854 wollte ihn dagegen auf das rechte Aareufer ins Gebiet vor dem Berntor legen, um die Oberlandreisenden auf dem Weg vom Bahnhof zur Schiffsstation Hofstetten durch die Strassen der Stadt zu leiten. Jegliche Weiterführung der Strecke in Richtung Oberland wurde von vornherein abgelehnt. 1857 rang sich der Gemeinderat dazu durch, einen Bahnhof auf dem linken Aareufer zu akzeptieren, unter der Bedingung, dass er so nah wie möglich bei der Allmendbrücke am untern Ende der Stadt erbaut werde. Im Frühjahr 1858 bewilligte der Regierungsrat das Gesuch der SCB für eine Streckenverlängerung bis Scherzligen für den Gütertransport und sprach sich gleichzeitig für den Bahnhofstandort Bleichematte aus. Gegen diesen Entscheid reichte die Einwohnergemeinde beim Grossen Rat Beschwerde ein. Sie machte geltend, der gesamte Verkehr zwischen einem Bahnhof Bleichematte und den Schiffsstationen Freienhof und Hofstetten sowie den Hotels müsste über die enge Scherzligbrücke geleitet werden, was zu gefährlichen Situationen führen würde. Ausserdem befürchtete sie eine Entwertung der Grundstücke in der Stadt. Namentlich dem Bälliz, das durch ei-

nen Bahnhof Allmendbrücke zum ersten Quartier der Stadt werden könne, würde jegliche Entwicklungsmöglichkeit genommen. Auch der Bau der geplanten Kaserne innerhalb der Stadt sei gefährdet, wenn die für Stallungen, Waffenmagazine und Kasernenhöfe benötigte Bleichematte vom Bahnhof überbaut werde.²⁷ Ein von der Gemeinde bei Emil Schmid, Ingenieur der Schweizerischen Ostwestbahn, in Auftrag gegebenes Gutachten unterstützte diesen Standpunkt.²⁸ Am 19. November 1858 entschied das Kantonsparlament zugunsten der Stadt Thun für den Standort Allmendbrücke.

Die Pläne für das Aufnahmegebäude und die Peronhallen wurden, wie sämtliche anderen Stationsgebäude der neuen Linie auch, vom Chefarchitekten der SCB, dem Basler Ludwig Rudolf Maring (1820–1893), in Zusammenarbeit mit dem Bahningenieur Friedrich Wilhelm Pressel entworfen. Im Wesentlichen handelte es sich um die Übernahme des Projektes für den ersten Bahnhof Luzern, der ebenfalls 1858–59 entstand.²⁹ Im Aufriss wurde «Einfachheit resp. Wohlfeilheit angestrebt, ohne deswegen Solidität und eine gewisse Eleganz auszuschliessen.»³⁰ Die lang gezogene Anlage entsprach mit ihrem Satteldach und dem reichen Holzdekor dem Schweizerhaustyp internationaler Ausstellungen und schien somit geeignet, den anreisenden Gästen den ersten Eindruck gepflegter «einheimischer» Architektur zu vermitteln.

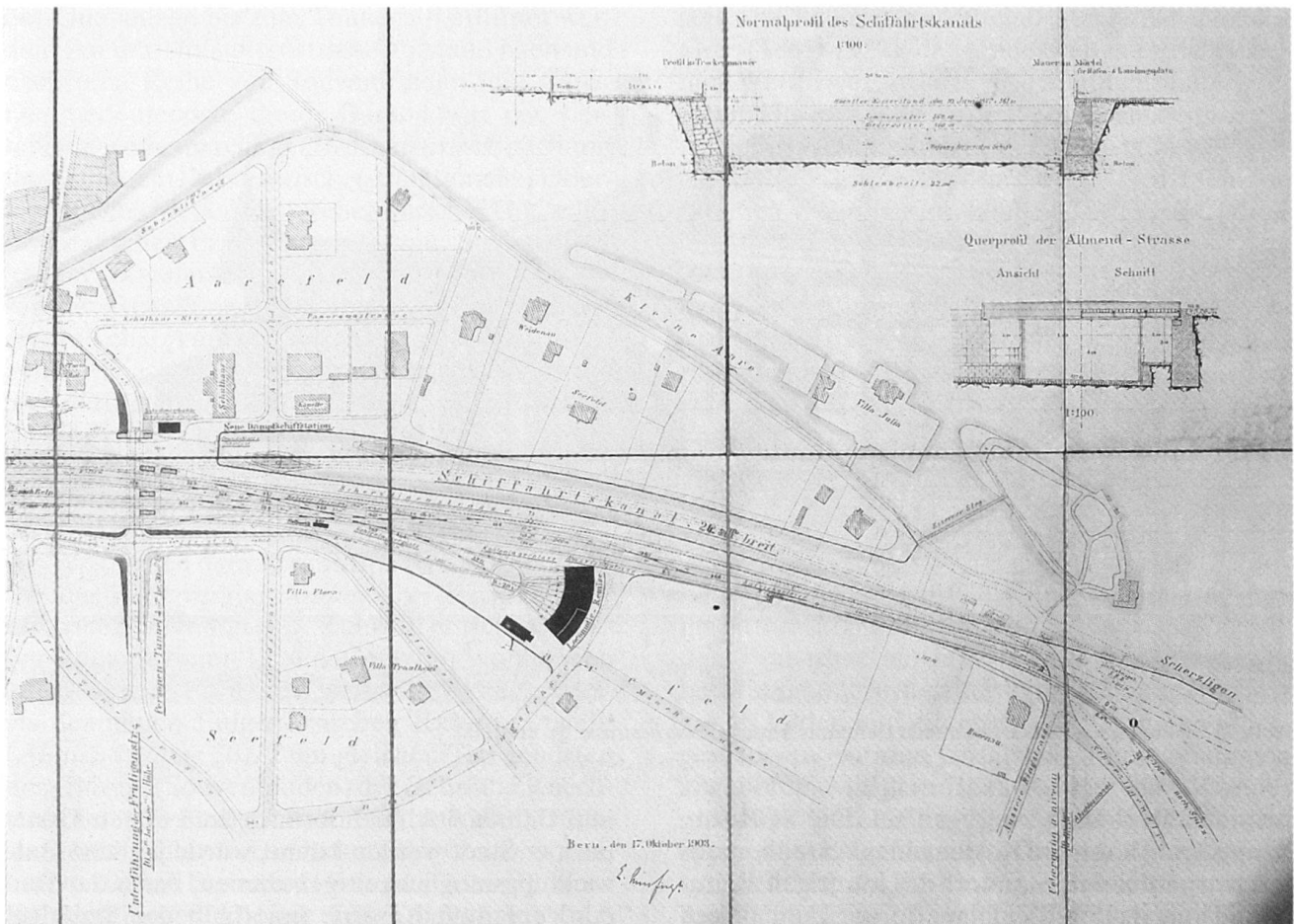


Abb. 37 Kanalprojekt von Emil Auer, 1903.

Die Eröffnung des Bahnhofs hatte für die städtische Siedlungsentwicklung weit reichende Folgen: Im Bereich der neuen Bahnhofstrasse (*Gewerbstrasse*) – einer quer durch das Bälliz und über die Allmendbrücke geführten Verlängerung der Marktgasse – wuchs zwischen 1860 und 1900 ein bedeutendes Wohn-, Gewerbe- und Industriequartier. Die Firmen Gerber, Lanzrein, Schweizer und Selve bauten im Gebiet von *Allmend- und*

Scheibenstrasse Lagerhallen und Industrieanlagen, an der Bahnhofstrasse entstanden Hotels und Cafés, und die Grabenstrasse (*Aarestrasse*) verwandelte sich vom Feldweg mit Schuppen und Ställen am alten Graben zur Durchgangsstrasse mit Wohnhäusern und Gärten. Auch im *Bälliz*, bisher im Vergleich zu *Freienhof- und Hauptgasse* ein Wohn- und Gewerbequartier zweiten Ranges, begann eine rege Bautätigkeit.

Während Industrie und Gewerbe vom Bahnhof offensichtlich profitierten, erfüllten sich die Erwartungen der Hoteliers längerfristig nicht. Thun blieb nur wenige Jahre Endstation der Eisenbahn im Berner Oberland. Gleichzeitig mit dem Thuner Bahnhof war in Scherzligen eine Güterumladestation eröffnet worden war. Schon 1863 gelang es SCB und Dampfschiffahrtsgesellschaft gegen den Widerstand der Stadt, sie in einen Personenbahnhof mit direktem Schiffsanschluss umzuwandeln. Aber auch sonst entwickelte sich der Eisenbahnverkehr zunehmend zu Ungunsten der touristischen Entwicklung der Stadt Thun: 1888 wurde das erste Teilstück der Brünigbahn von Alpnachstad nach Brienz und ein Jahr später die Verlängerung bis Luzern eröffnet. Das Oberland

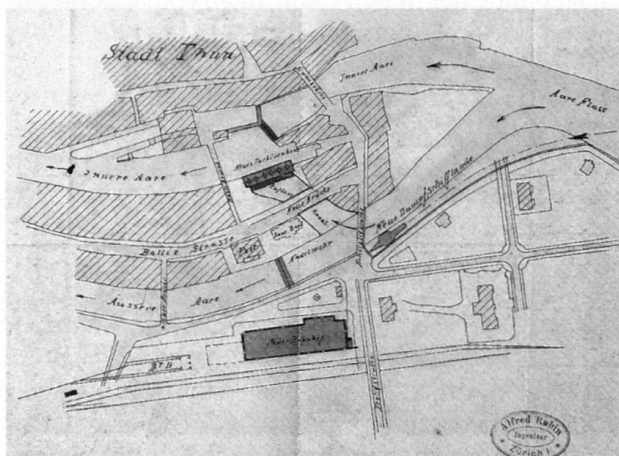


Abb. 38 Projekt Central-Bahnhof von Hermann Sommer, 1903.

war nun auch ohne Thun ans internationale Eisenbahnnetz angeschlossen. Ausserdem stand zu befürchten, dass – insbesondere im Zusammenhang mit einem Alpendurchstich – die Kopfstation Scherzligen zum Ausgangspunkt für neue Bahnlinien ausgebaut und dadurch der Bahnhof Thun zur Bedeutungslosigkeit absinken werde. 1893 nahm die Thunerseebahn (TSB) zwischen Scherzligen und Därligen den Betrieb auf. Damit war die Lücke zwischen dem Netz der SCB und der bereits 1872 eröffneten Strecke der «Bödelibahn» von Därligen nach Interlaken geschlossen und der Schiffsverkehr auf dem Thunersee verlor an Bedeutung. Thun musste einsehen, dass es seine komplizierten Verkehrsverhältnisse zu vereinfachen hatte, wenn es als Touristenort konkurrenzfähig bleiben wollte. Verschärft wurde das Problem dadurch, dass die Schiffsstation Freihof – immerhin einiges näher beim Bahnhof als Hofstetten – wegen der Grösse der Dampfer ab 1896 nicht mehr bedient werden konnte.

Ein beim Münchner Ingenieurbüro Lindtner zur Thuner Verkehrssituation in Auftrag gegebenes Gutachten legte 1900 dar, der Anschluss der Schiffe an die Bahn müsse wegen der starken Strömung der Aare im Schutz der Inseln bei der Weidenau gesucht werden – ein Gedanke, der auch schon früher aufgetaucht war.³¹ Eine Brücke sollte die Verkehrseinrichtungen mit den Hotels in Hofstetten verbinden. Die SCB war aber zu einem Bahnhofneubau in der Weidenau nicht bereit, hatte sie doch 1898 im Zusammenhang mit der Eröffnung der Gürbetalbahn und der Strecke Burgdorf–Thun ein Erweiterungsprojekt für die

bestehende Anlage vorgelegt. Auch in Thun stiess der exzentrische Standort – ausgenommen beim Verkehrs- und Kurverein – auf heftige Opposition. Im März 1903 legte der St. Galler Ingenieur Hermann Sommer ein Projekt vor, das Bahnhof, Schiffsstation, Post und Kantonalbank im Gebiet Bleichematte rechts und links der Äusseren Aare bündelte.³² Der Bahnhofstandort entsprach in etwa dem von der SCB in den 1850er Jahren favorisierten. Um den Schiffsverkehr bis hierher zu ermöglichen, wollte Sommer die so genannten Oberen Schleusen abbrechen und eine neue Wehranlage mit Flussübergang unterhalb der Scherzligbrücke bauen. Hier sollte gleichzeitig ein Teil des Wassers in ein städtisches Elektrizitätswerk im Bälliz geleitet werden. Im Oktober 1903 präsentierte Ingenieur Emil Auer (1860–1912), Betriebsdirektor der Thunerseebahn, ein Gegenprojekt, das die Verkehrseinrichtungen ebenfalls im Gebiet der Bleichematte zusammenfasste, für den Schiffsverkehr aber einen Stichkanal zwischen Scherzligen und dem Aarefeld vorsah.³³ Diese Idee fand in Thun sofort breite Unterstützung.

Obwohl der vom Gemeinderat Thun befragte Eisenbahnexperte A. Laubi riet, mit der endgültigen Wahl eines Bahnhofstandortes abzuwarten, bis die Frage geklärt sei, wo dereinst der geplante Durchstich der Berner Alpen erfolgen werde,³⁴ beauftragte der Bundesrat die Schweizerischen Bundesbahnen SBB – die SCB war 1902 in den Besitz der Eidgenossenschaft übergegangen – mit der Ausarbeitung eines eigenen Zentralbahnhofprojekts. Da der Dampfschiffahrtsgesellschaft die finanziellen Mittel zum Bau eines Kanals fehlten,

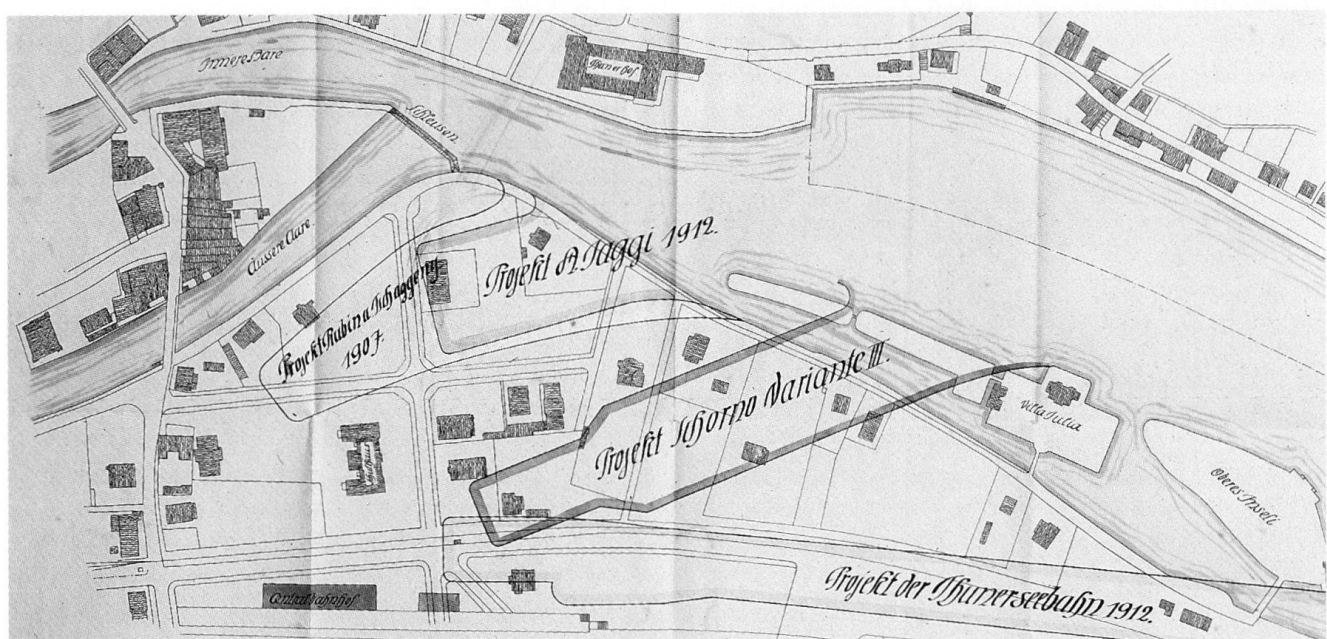


Abb. 39 Vier Projektvarianten des Schiffskanals in der Darstellung des Stadtbauamtes, 1912.

kam die Generaldirektion der SBB zum Schluss, ein Bahnhof mit direktem Schiffsanschluss sei nur in Scherzligen zu realisieren. Für den Thuner Stadtbahnhof hätte das praktisch eine Degradierung zur Durchgangsstation bedeutet, was die Gemeinde unter allen Umständen zu verhindern trachtete.

1906 einigten sich die Bahnen und die Dampfschiffahrtsgesellschaft mit den Vertretern von Bund, Kanton und Stadt auf ein durch die SBB modifiziertes Projekt Auer in der Bleichematte mit einem Bahnhof nach dem Vorbild des 1894–1896 erbauten zweiten Luzerner Aufnahmegebäudes und einem Schiffskanal zwischen Scherzligen und dem Aarefeld. Dagegen regte sich jetzt aber Widerstand in Thun: Die Schönheiten der Stadt könnten von einem Kanal aus nicht wahrgenommen werden; ausserdem beeinträchtigte ein künstlicher Wasserweg das neue Wohnquartier im See- und Aarefeld zu stark, bemängelte insbesondere der Verkehrsverein. Obwohl ein Gutachten des Aarauer Ingenieurs und Wasserbauexperten Conradin Zschokke (1842–1918) einen Kanal als einzig vernünftige Lösung empfahl,³⁵ verlangte die Gemeindeversammlung 1907 einen Schiffsanschluss durch die Aare. In den folgenden Jahren jagten sich Gutachten, Gegengutachten und teilweise reichlich abenteuerliche Projekte.³⁶ Eine nicht signierte Skizze wollte beispielsweise zwischen der Oberen Schleuse und der Scherzligbrücke ein das ganze nördliche Aarefeld einnehmendes Hafenbecken erstellen.³⁷ Um die Einfahrt zu ermöglichen, hätte das nördliche Ende des Unteren Inselis abgetragen werden müssen. Der Scherzligweg wäre als schmale Hafencul-de-sac erhalten geblieben. Gleich den grössten Teil des Unteren Inselis samt der Villa Julia zugunsten einer Hafeneinfahrt abtragen wollte das so genannte Juliaprojekt der Dampfschiff-

fahrtsgesellschaft.³⁸ Obwohl auch dieser Plan, wie alle, welche die Bahnhofzufahrt über die Aare suchten, von Sachverständigen als unausführbar abgelehnt wurde, wehrte sich vor allem der Verkehrsverein weiterhin gegen den Bau eines Kanals. Er war überzeugt, dieser würde die Interessen der Stadt aufs Schwerste schädigen und versprach, alles zu tun, «damit Thuns Altar nicht niedergerissen wird.»³⁹ Eine allfällige Beseitigung des idyllischen Unteren Inselis schien ihn indessen nicht zu stören.

1911 legten die SBB das Projekt eines Zentralbahnhofes vor, dessen Aufnahmegebäude südlich des bestehenden Bahngeleises in der Mitte zwischen Frutigengasse und Seefeldstrasse lag.⁴⁰ Den direkten Schiffsanschluss gewährleisten sollte ein Kanal mit Einfahrt hinter dem Oberen Inseli bei der Station Scherzligen. Sowohl 1912 als auch 1913 lehnte die Thuner Gemeindeversammlung aber die Anträge des Gemeinderates auf Erstellung eines Kanals Scherzligen–Aarefeld mit grossem Mehr ab. Das von der kantonalen Eisenbahndirektion vorgelegte Konzept mit einer Bahnhofzufahrt über die Weidenau fand dagegen Zustimmung und wurde den Ingenieuren Epper, Meyer & Co. (Bern und Thun) zur Ausarbeitung übergeben. Das Projekt sah ebenfalls vor, einen Teil des Unteren Inselis zu beseitigen. Problematisch war zudem, dass die Schiffe rückwärts in den fast rechtwinklig von der Aare abzweigenden Hafen hätten einfahren müssen.⁴¹

Obwohl mit der Eröffnung des Lötschbergtunnels 1913 der Bahnhof Thun beträchtlich an Bedeutung gewann und die Situation für alle Beteiligten unhaltbar wurde, wollten die Bundesbahnen mit dem Baubeginn für einen neuen Bahnhof so lange zuwarten, bis das Problem des direkten Schiffsanschlusses gelöst war. 1914 erklärte sich die Berner Alpenbahngesellschaft Bern–Lötschberg–



Abb. 40 Der neue Bahnhof (Seestrasse 2) im Bau.

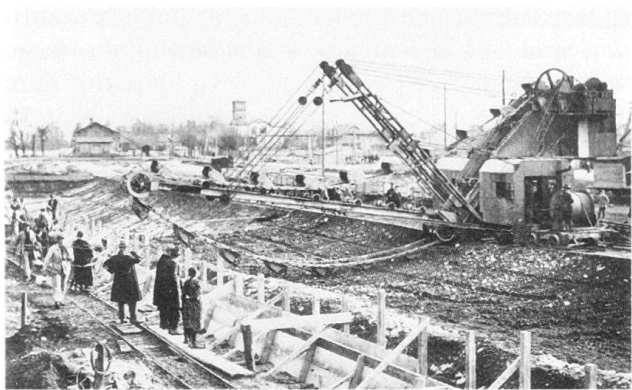


Abb. 41 Der Schiffskanal im Bau 1924–25. Im Hintergrund die Seestrasse mit der Station Scherzliggen und der Villa Rosenau (Seestrasse 16).

Simplon (BLS), welche inzwischen die Thunerseebahn übernommen hatte, zwar grundsätzlich bereit, das Hafenprojekt der Eisenbahndirektion auszuführen, sah sich aus finanziellen Gründen dazu aber vorläufig ausser Stande. Als Provisorium schlug sie das so genannte Inseli-Projekt vor, bestehend aus einer schlichten zweiplätzigen Schiffsanlegestelle am Unteren Inseli.⁴² Dieser preisgünstigen Minimalvariante stimmte nach der Stadt Thun und dem Kanton Bern am 3. August 1916 auch der Bund zu. Bereits am folgenden Tag suchten die SBB um die Baugenehmigung für ihren Zentralbahnhof nach. Der Standort – seit 1903 trotz des Thuner Widerstandes kontinuierlich in Richtung See geschoben – befand sich jetzt noch etwas weiter ostwärts über der Verzweigung von Seefeld- und Niesenstrasse. Im Herbst 1920 begannen die Aushubarbeiten.

1922 – der Bau des neuen Bahnhofs war schon weit fortgeschritten – legte die BLS überraschend ein neues Projekt für einen Kanal Scherzliggen–Aarefeld vor. Als Antwort liess der Gemeinderat Thun den Plan der Eisenbahndirektion von 1913 aktualisieren. Ein Gutachterteam erklärte aber jetzt, es sei aus Sicherheitsgründen «gänzlich ausgeschlossen», die Schiffe nachts oder bei ungünstiger Witterung rückwärts aus der stark strömenden Aare in einen schmalen Hafen einlaufen zu lassen.⁴³ Daraufhin zog der Gemeinderat das Inseli-Projekt wieder in Erwägung. Die Direktion der BLS, die es unter völlig anderen Voraussetzungen zu Kriegsbeginn vorgeschlagen hatte, legte aber am 30. Mai 1923 in einem Brief an den Regierungsrat dar, wenn der Bau eines Kanals gemäss ihrem Plan von 1922 nicht sofort in Angriff genommen werde, müsse sie den seit Jahren defizitären Schiffsverkehr auf dem Thunersee einstellen.⁴⁴

Am 1. Juni 1923 fand die Einweihung des neuen Bahnhofs statt. Die Einsicht, dass die begonnene Zentralisierung des öffentlichen Verkehrs nicht

auf halbem Wege stehen bleiben dürfe und die Drohung der BLS machten möglich, was beinahe undenkbar geworden war: Am 14. September 1924 akzeptierten die Thuner Stimmbürger auf Antrag des Gemeinderates das Vorhaben der BLS und bereits am 27. Juni des folgenden Jahres konnte der neue Schiffskanal dem Betrieb übergeben werden.

Die Eröffnung des Zentralbahnhofs hatte grosse Umstrukturierungen im Quartier zur Folge: Die Scherzliggbrücke wurde abgebrochen und, ausgerichtet auf die palastartige Fassade des Bahnhofes, als Bahnhofbrücke wieder aufgebaut. Als Verbindungsstrasse zwischen der Brücke und dem Aufnahmegebäude entstand die schräg auf den Bahnhofplatz zulaufende Bahnhofstrasse. Die alte Frutigenstrasse wurde ostwärts verschoben, sodass sie den Anschluss an den Aareübergang wieder fand. Da die neuen Geleiseanlagen von SBB und BLS nicht nur wesentlich breiter waren als die bisherigen, sondern auch etwas südlicher lagen, mussten ganze Häuserzeilen im Bereich der Neuen Eisenbahnstrasse und am Nordrand des repräsentativen Villenquartiers im Seefeld abgebrochen werden. In unmittelbarer Nachbarschaft des Industriegebietes entstand gleichzeitig im Bereich der bisherigen Bahnhofanlage der neue Güterbahnhof. Und die ursprünglich als repräsentative Allee für den Empfang der Sommergäste konzipierte erste Bahnhofstrasse Thuns wurde – umbenannt in Gewerbestrasse – zur Gasse im Industriequartier.

2.4 Bauen für das Militär – der lange Weg zur neuen Kaserne

2.4.1 Vom Zeltlager zum Palazzo

Die Tagsatzung beschloss 1817, eine «Eidgenössische Central-Militärschule», eine Kadenschmiede für Offiziere und Unteroffiziere, zu errichten. Bern, Lenzburg, Luzern und Zürich bewarben sich um den Sitz der künftigen Zentralschule und den zugehörigen Waffenplatz der Artillerie. Im folgenden Jahr fiel die Entscheidung jedoch zugunsten Thuns, das mit der weitläufigen Allmend die besten Voraussetzungen für einen Truppenübungsplatz hatte, und 1819 fand bereits der erste, acht Wochen dauernde Kurs statt. Die Infrastruktur war noch rudimentär. Die Offiziere logierten privat, für die Mannschaft liess der Kanton Bern einen Teil des Bällizkornhauses umbauen und daneben ein Küchengebäude errichten, als Munitionsdepot diente der Strättlirturm⁴⁵, und die

Scherzlikirche wurde für katholische Gottesdienste eingerichtet. Auf der von der Bürgergemeinde gemieteten Allmend wurde ein so genanntes «Polygon» errichtet, eine Geschützstellung als Übungs-Festungswerk in der Tradition der Schanzenanlagen des 18. Jahrhunderts⁴⁶. Die «Eidgehörigen Übungs-lager» wurden alle zwei Jahre während der Monate August und September abgehalten; von vierzehn fanden deren sechs in Thun statt. Die jeweils bis zu 5000 Mann mussten in Zeltlagern auf der Allmend campieren. Auf Grund vermehrter Truppenbelegungen wurden in der Bällizkaserne 1827 und 1842 zwar weitere Unterkunfts-räume eingerichtet. Grössere Mannschaf-tbestände, längere Kurse und gestiegene hygienische Ansprüche erforderten aber dringend einen Neubau. Die Mängel waren offensichtlich: feucht und ungesund, keine Erschliessungsgänge oder Fluchtwege, kein Kasernenplatz, was zeitaufwendige Fussmärsche zur Allmend bedingte. Es fehlten «[...] Räumlichkeiten für Cantinen, sodass die Mannschaft an die in der Stadt gelegenen zerstreuten Wirthschaften gebunden ist»⁴⁷, es entstanden laufend Kosten für private Unterkünfte der Kader und für in Gasthöfen zu mietende Theoriesäle. Dies war allerdings nicht zum Nachteil der Bevölkerung, der daraus Verdienstmöglichkeiten erwachsen, was den Widerstand der Gemeindebehörden gegen eine Verlegung erklärt. Denn schon 1841 hatte die Tagsatzung die Allmend als Übungsplatz angekauft, und es stellte sich nun die Frage, ob der alte Platz im Bälliz oder die Allmend geeigneter waren – und damit ent-

spann sich ein jahrelanger Disput um den richtigen Standort, der mit jenem um die Bahnhoffrage vergleichbar war (siehe Kap. 2.3). Dass mit dem Verkauf der Allmend bereits ein für die weitere Entwicklung Thuns viel wichtigerer Entscheid gefallen war, erkannte man zu diesem Zeitpunkt noch nicht: Die Stadt vergab damit nämlich einen grossen Teil ihrer Landreserven und eine bauliche Ausdehnung nach Westen war künftig nicht mehr möglich.

1849 wurden bei den Berner Architekten Karl Eduard Funk und Johann Carl Dähler erste Pläne und Devis für eine Bälliz- und eine Allmendkaserne für 2000 bis 4000 Mann eingeholt, beim Zürcher Ferdinand Stadler (1813–1870) solche für das Zeughaus. Das diesbezügliche Gutachten vom Herbst 1852 stellt klar,⁴⁸ dass ein erneuter Umbau der Bällizkaserne nicht in Frage komme und der bisherige Standort vorzuziehen sei. Wenn auch gewisse militärische Belange für die Allmend sprächen, so könnten «[...] die wenigen Minuten, welche dem Bürger-Soldaten und besonders dem Graduierten zur Erholung und Zerstreuung übrig bleiben, [...] in einer isolierten Caserne auf der Allmend nicht auf zusagende Weise benützt werden, was für manchen höchst lästig wäre [...]». Hygienische Aspekte sprachen zudem gegen eines der Umbauprojekte: «Grosse Säale zu 170 und mehr Betten fördern Reinlichkeit und Ordnung nicht».⁴⁹

Sobald aber die Linienführung der SCB feststand, die dereinst Bällizkaserne und Übungsgelände trennte, entschied sich der Bundesrat für einen



Abb. 42 Zeltlager als Truppenunterkunft anlässlich eines Manövers. Links Polygonallee, rechts Allmendstrasse. Fotografie um 1870.



Abb. 43 Neue Kaserne (*Militärgebiet* Nrn. 243–248), Rückfront mit Hofbereich; am rechten Bildrand die Stallungen (Nrn. 204, 206–209). Fotografie um 1868.

neuen Standort auf der Spitalmatte, also südseitig des Bahntrassees, und schrieb 1858 einen Projektwettbewerb für eine Kaserne für nur noch 800–1000 Mann aus, «[...] der Rest kampirt auf der Allmend, wie bisher»⁵⁰. Obwohl der einheimische Baumeister Friedrich Hopf, ex-aequo mit Kaspar Joseph Jeuch aus Baden, siegreich aus dieser Konkurrenz hervorging⁵¹, hielt die Stadt weiterhin am alten Bauplatz fest, und die ungeklärte Frage um den Standort des Bahnhofs verhinderte ohnehin einen raschen Entscheid. Zwischen 1859 und Mai 1863 wechselten Umbauprojekte von Hopf mit Gutachten und Gegengutachten ab. Bundesrat Jakob Stämpfli, der klar für eine Verlegung eintrat, forderte Pläne neuer Kasernenbauten Englands und Preussens an. Zwischenzeitlich bot die Einwohnergemeinde bezüglich der Leistungen, die sie zu erbringen hatte, dem Bund drei Varianten an – ein «Kompromiss», der deutliche Züge eines eidgenössischen Diktats trug.⁵² Gemäss der ersten Variante hätte die Stadt Thun eine neue Kaserne nach Projekt Hopf am alten Platz, inklusive Brücke, Theoriesaal im Waisenhaus und Stallungen auf der Studermatte⁵³ erstellt. Im zweiten Fall hätte der Bund die Ausführung des Neubaus im Bälliz übernehmen sollten. Der dritte Vorschlag sah den Standort der Neubauten auf der Allmend vor, wobei die Stadt der Eidgenossenschaft Grund und Boden überlassen, die öffentliche Strassenbeleuchtung inklusive Gasleitung übernehmen und dem Bund bezüglich der Pläne freie Hand lassen sollte; die alte Bällizkaserne würde dafür der Stadt abgetreten. Dass die Eidgenossenschaft ohne lange Diskus-

sionen auf letztere Variante eintrat, vermag nicht weiter zu erstaunen. Der Platz südseits von Bahnlinie und Bahnhof sei in jeder Beziehung der geeignetste, weil er «auch nahe genug der Stadt [liegt], um die Bequemlichkeiten, welche diese dem militärischen Leben und Bedürfnissen bieten kann, zu benutzen», die Kaserne «komme in die Nähe [...] bereits vorhandener Militäretablissemments⁵⁴ zu stehen, [...] die künftige Entwicklung bleibe frei, [...] und endlich ist für die bauliche Schönheit die Lage eine solche, wie sie in Thun nirgends besser ausgewählt werden kann».

Im Juli 1863 erteilte der Bundesrat dem Genfer Kantonsingenieur Leopold Stanislaus Blotnitzki (1817–1879) und dem St.Galler Architekten Felix Wilhelm Kubly (1802–1872) direkt den Auftrag, einzeln oder gemeinsam Pläne für eine neue Mannschaftskaserne auf der Allmend und Stallungen für 400 Pferde zu entwerfen.

Das Bauprogramm zeigt den Willen, aus der Routine auszubrechen: Das Kloster- und Gefängnisartige bisheriger Kasernenbauten sei aufzugeben und auf freundliche, luft- und lichtfreie, wohnliche Bauart hinzustreben; Ordnung und Disziplin müssten aufrecht erhalten werden, ohne die Soldaten hinter Gitter und verriegelte Türen zu stellen; die inneren Gänge seien durch äussere, nordseitig verschliessbare Lauben zu ersetzen; die Höfe seien zu begrünen und es mögen Alleeen gepflanzt werden. Zwar solle «die Kaserne [...] in einem heiteren idealisierten ländlichen Styl gehalten werden, um in Harmonie mit der Gegend zu sein», was sich auf den wichtigsten Baugedanken bezog, nämlich die offenen Laubengänge, die dem riesigen Bau-

körper das Monumentale nehmen und für gesunde Lüftung sorgen sollten. Aber «zur Charakterisierung [...] sind Mittelbau sowie Endflügel je auf den Ecken als crenelierte Thurmbauten behandelt»⁵⁵ – eine beliebte zeittypische Formel für militärische Bauten, was der gesamten Anlage letztlich doch ein kastellartiges Erscheinungsbild verlieh. Als innovativ galten die vom Hauptbau abgesetzten Latrinentürme vor der Südfront. Im November 1863 genehmigte der Bundesrat die Pläne, die hauptsächlich Blotnitzki, unter Beratung durch Kubly, verfasst hatte. 1864–1868 wurde die stattliche Kaserne, «[...] welche nicht eines gewissen luxuriösen Stils ermangelt, ohne jedoch in ihrer inneren Einrichtung als Muster gepriesen zu werden [...]», unter Blotnitzkis Leitung ausgeführt.⁵⁶ Parallel zur Kaserne, mit dieser einen Hof ausscheidend, entstanden gleichzeitig die geforderten Stallungen mit zwei Reitbahnen (Nrn. 218–238)⁵⁷ sowie die raumschliessend platzierte Geschützhalle (Nr. 262). 1901–02 schliesslich wurde die Offizierskaserne (Nr. 241) erbaut, ein wuchtiger Gebäuderiegel in kräftigen, für die Bauzeit allerdings bereits konservativen Historismusformen.

Das Jahr, in dem die neue Kaserne als erster eidgenössischer Grossbau projektiert wurde, brachte nicht nur das Ende der kantonalen Militärhoheit in Thun; 1863 war auch das Eröffnungsjahr zweier eidgenössischer Betriebe, die die einheitliche Bewaffnung des Heeres sicherstellen sollten.

2.4.2 Die Eidgenössischen Betriebe

«Solange, bis wir keine eidgenössische Constructionswerkstätte haben, bleiben wir à la merci jedem beliebigen Giesser oder Handwerker, der unsere Bestellung gerade dann ausführen kann, [...] wenn es ihm wohlgefällt»⁵⁸. Nach der Zentralisierung der Ausbildung drängte sich eine solche bezüglich Produktion, Wartung, Reparatur und Unterbringung des umfangreichen Materials auf, über welches das Hauptkontingent der Truppen, vorwiegend Artillerie, verfügte. Da diese mehrheitlich in Thun ausgebildet wurden, war es nahe liegend, die notwendigen Anlagen ebenfalls zentral in dieser Stadt zu errichten. Seit dem Bahnanschluss verfügte Thun ja über optimale Verkehrsverbindungen und konnte zudem auf der Allmend genügend Landreserven ausweisen, die spätere Erweiterungen zuliessen. Die Bundesversammlung beschloss daher 1861 den Bau einer Mechanischen Werkstätte und eines Feuerwerkerlaboratoriums in Thun (seit 1874 Eidg. Konstruktionswerkstätte K+W bzw. Eidg. Munitions-



Abb. 44 Fourgons im Fabrikhof der Eidg. Konstruktionswerkstätte (Militärgebiet Nrn. 402 und 403). Fotografie um 1900.

fabrik M+F). 1862–63 entstanden im Bereich des Aareknies zwischen Fluss und Allmendstrasse die beiden Betriebe (Nrn. 402 und 403) sowie wenig später die Munitionskontrolle (Nr. 706) und die Hülsenfabrik (Nr. 343). Aus dem 1861 erbauten Kriegsdepot entwickelte sich schrittweise eines der wichtigsten Zeughäuser der Schweiz: Streng orthogonal ausgerichtete Lagerhallen vergleichbarer Grösse prägen dieses um 1890 westlich der K+W angelegte Areal zwischen Bahnlinie und Allmendstrasse. Die teilweise mit Sichtfachwerk gestalteten voluminösen Baukörper unter Flachdächern vermitteln mit ihren klaren, kubischen Formen den einheitlichsten Raumeindruck im vielfältig strukturierten Militärgebiet.

1863 entstand ausserdem die Dampfzentrale (Nr. 342), die anfänglich die Antriebsenergie über Transmissionsriemen zu den einzelnen Werkstätten lieferte. 1883 nahm eine Turbinenanlage (Nr. 347) den Betrieb auf, die über den gleichen Gewerbekanal wie jene des städtischen Elektrizitätswerks (*Scheibenstrasse 22*) gespiesen wurde, und 1901 folgte das Eidgenössische Elektrizitätswerk (Nr. 348). Zwischen Aare und Bahnlinie dehnte sich der gesamte Komplex der Regiebetriebe bis zum Ende des Ersten Weltkriegs über einen halben Kilometer sukzessive in Richtung *Lerchenfeld* (siehe Kap. 2.7.4) aus. Vom Aareknies aufwärts, auf der stadtnahen Seite des Areals, wurden einige der für den gesamten Waffenplatz zuständigen Verwaltungsgebäude, unter anderem jenes des Bauführers der Eidgenössischen Baudirektion (Nr. 309), platziert. Es sind teilweise aufwendig instrumentierte Solitäre unterschiedlicher Grösse und Stilrichtung, deren prägendster Baukörper die Speiseanstalt ist (Nr. 338). Die reich gegliederten und farbig gefassten Fassaden in pittoresken Formen der Jahrhundertwende – die ein-

zigen dieser Stilrichtung im Areal – sind mit jenen des Hotels Beau-Rivage (*Hofstettenstrasse 6*) vergleichbar.

Die ersten nach 1860 entstandenen Gebäude waren wie die Mannschaftskaserne in ihrer stilistischen Ausprägung aktuell, beeinflusst von historischen Tendenzen, mit mehr oder weniger ausgeprägten Neurenaissanceformen gehalten (z. B. Nr. 412). Die gepflegt durchgestaltete Erscheinung war Programm, denn die Bauten hatten auch Repräsentationsfunktion. Dies galt für alle Verwaltungs- und Bürogebäude, unabhängig vom Baudatum (z. B. Nrn. 403, 501, 309, 701). Charakteristisch für die architektonische Ausgestaltung der meisten Werkstätten, Produktions- und Lagerhallen ist jedoch eine währschaft-konservative Grundhaltung, die wie ein Leitgedanke erscheint. Kräftige Historismusformen mit zeittypischer Materialvielfalt prägen die zwischen 1880 und 1900 entstandenen Gebäude. Die interessanteste Gruppe umfasst eine Serie von dreiteilig gestuften Bauten nach 1900, die dem gleichen Konzept folgen, aber formal abwechslungsreich gestaltet sind (Nrn. 319, 348, 402, 742). Formal glitten diese Stilrichtungen, vor allem bei untergeordneten Gebäuden, aber bisweilen ins Banale ab und wurden um 1920 nur noch als ausdruckslose Formeln appliziert.⁵⁹

Ausserhalb des eigentlichen Militärgebiets ist 1850 an der *Aarestrasse 14 Ost-14d* neben der schon bestehenden Reitschule die Eidgenössische Pferderegieanstalt gegründet worden, die den Schulen und Kursen jeweils Pferde zur Verfügung stellte. Als 1870 die Regieanstalt in den Schwäbis (Gemeinde Steffisburg) verlegt wurde, zog die Pferdekuranstalt in die frei gewordenen, hofartig gruppierten Gebäude. Die unpräzisen, verputzten Satteldachbauten stellten lange Zeit den grössten Baukomplex an der sparsam bebauten *Aarestrasse* dar.

Thun schrieb bis 1950 auch in der Militäraviatik Geschichte. Das weite ebene Terrain der Allmend erschien dem Generalstab der Armee geeignet für einen Militärflugplatz, weshalb er 1913 mit dem Gemeinderat Verhandlungen aufnahm. Ein wesentlicher Impuls dazu dürfte von Emil Messner, von 1909 bis 1923 Instruktor und Kommandant der Ballontruppen der Armee und seit 1911 Direktor der Metallwerke Selve & Cie., ausgegangen sein. Als 1915 die K+W die staatliche Flugzeugproduktion aufnahm, wurde der Werkflug-

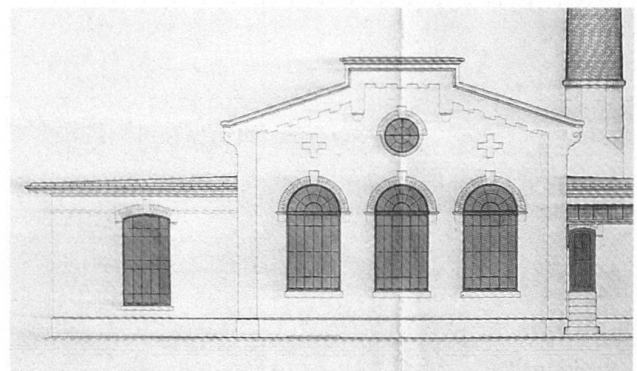
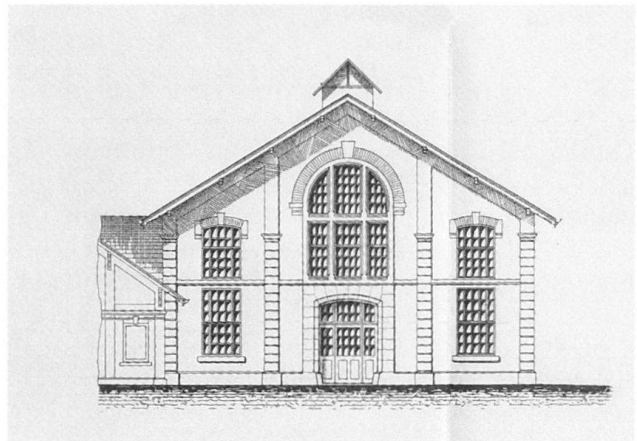
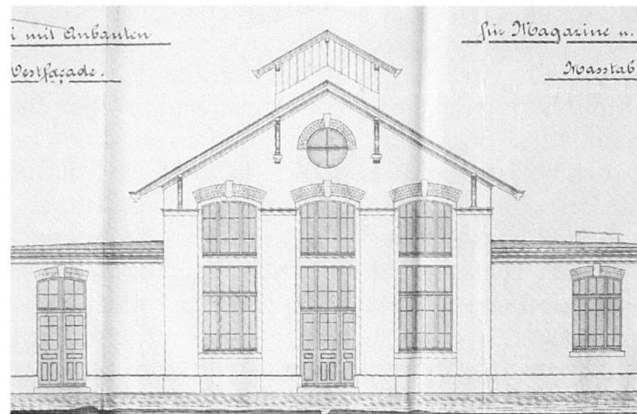
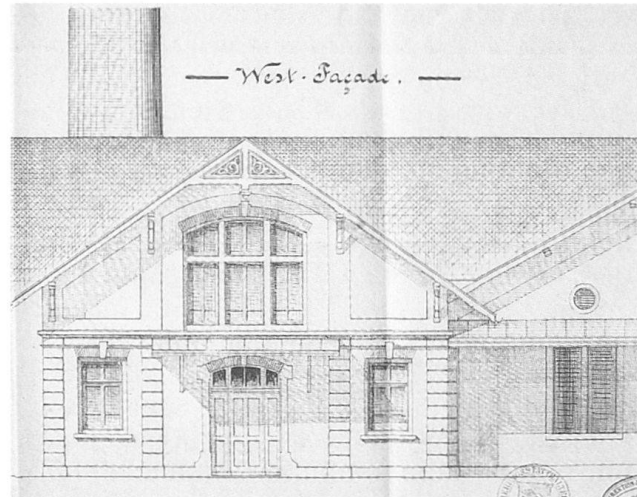


Abb. 45–48 Fassadenaufrisse von Werkgebäuden und Energiezentralen im Militärgebiet: Nr. 402 (1906). – Nr. 742. – Nr. 402 (1915). – Nr. 348.

platz auf der vorderen Allmend eröffnet. 1918 entstanden an der *Rütlistrasse* mehrere Hangars sowie ein Konstruktionsgebäude (Nrn. 291–296) als schlichte, holzverschalt Ständerbauten unter breiten, von Hetzerbindern getragenen Satteldächern. 1923 folgte der Bau der neuen Flugzeughalle auf der mittleren Allmend (Nrn. 924–928). Ein kurzes Kapitel blieb allerdings der Wunsch nach einem Zivilflughafen. Auf Initiative des Thuner Gemeinderats wurde 1919 eine Studie für einen internationalen Zentralflughafen in Auftrag gegeben. Dieser sollte nebst dem Flugfeld im Gebiet Neufeld/Gwatt in der Lachen eine Seestation für Wasserflugzeuge aufweisen. Das Projekt wurde durch die Verkehrsvereine und Hoteliers des Berner Oberlandes wärmstens begrüsst, weil sie sich wieder mehr Touristen und damit einen wirtschaftlichen Aufschwung erhofften. Auch die Bürgergemeinde Strättligen als Besitzerin der Seeallmend hatte nichts dagegen einzuwenden, aber die Landwirte opponierten energisch gegen eine potenzielle Landabtretung. Als das eidgenössische Luftamt die Verlegung in die Gegend von Allmendingen vorschlug, befürchtete die Waffenplatzverwaltung Zwischenfälle über dem nahen Schiessgelände der Artillerie. Das Gesuch wurde vom Generalstab schliesslich abgelehnt – und der Stadt blieb damit eine weitere mit der Bahnhof- oder der Kasernenplanung vergleichbare Auseinandersetzung erspart.

2.5 Bauen für Industrie und Gewerbe

Die Eisenbahn erreichte 1859 mit Thun eine bernische Landstadt, die weitgehend noch ein regionales Marktzentrum mit traditionellen, auf die Stadt und ihr Umland ausgerichteten Gewerbe- und Handelsbetrieben war. Es entstanden zahl-



Abb. 49 Areal an der *Scheibenstrasse*; am linken Bildrand das Gaswerk (Nr. 13), im Vordergrund die ehemalige Gewehrfabrik von Erlach & Co. (Nr. 4). Fotografie um 1865.

reiche Cafés und Pintenwirtschaften, Fotografen und Kunstmaler eröffneten Ateliers, und Souvenirhändler boten Oberländer Holzschnitzereien, Thuner Majolika und Veduten feil. Auch mehrere Waffenhersteller hatten sich in Thun niedergelassen, allerdings in bestehenden Liegenschaften, so zum Beispiel die beiden Bernburger Robert von Erlach und Wilhelm von Steiger, die im 1861 erworbenen Schützenhaus (*Scheibenstrasse* 4) die Gewehrfabrik Rob. von Erlach & Comp. einrichteten. Grössere Gewerbebetriebe, die im Ortsbild architektonische Merkmale gesetzt hätten, gab es nicht. Selbst die 1854 vom Mechanikermeister Karl Rubin gegründete Werkstätte «[...] zu Fabrikation von allerlei façonirten Eisen und Messingwaren»⁶⁰ mit dem sprechenden Firmennamen «Industrielle Aktiengesellschaft» richtete sich in einem bereits bestehenden Sägereigebäude ein (*Mühleplatz* 2). Einen ersten wirtschaftlichen Aufschwung brachten ab 1861 die Gründung der eidgenössischen Militärbetriebe (siehe Kap. 2.4.2) und die städtischen Gas-, Licht- und Wasserwerke.

2.5.1 Die städtischen Werke

Die rund zwei Dutzend Öllaternen, die um 1860 die Gassen der Stadt erleuchteten, mögen zwar ein romantisches Licht verbreitet haben, in den Augen vieler Hoteliers waren sie aber nicht länger tragbar, zumal die Konkurrenz in Luzern schon 1858 die Gasbeleuchtung eingeführt hatte. 1859 ernannte der Gemeinderat eine Kommission unter der Leitung des initiativen Ziegeleibesetzers und Instructors Carl Schräml. Diese konnte 1861 einen der führenden Unternehmer der Branche, L. A. Riedinger aus Augsburg, zum Bau einer Gasanstalt auf der Schützenmatte (*Scheibenstrasse* 11, 13) verpflichten. Das schon im folgenden Jahr eröffnete Werk war der Initialbau für die industrielle Entwicklung in dieser stadt- und bahnhofnahen Areal. Die erste mit Leuchtgas gespeisene Laterne wurde im Oktober 1862 auf dem Rathausplatz aufgestellt und Ende Jahr gab es bereits 80 Gasbezüger mit 467 Flammen, vorwiegend in öffentlichen Gebäuden und den Hotels in Hofstetten. Das Werk ging 1866 an die Einwohnergemeinde über, die den sparsam spätklassizistisch beeinflussten Industriebau vor dem Ersten Weltkrieg durch einen Neubau in verhaltenen Heimatstilformen ersetzte.

Dass ohne Privatinitiative die Entstehung der städtischen Infrastruktur in jenen Aufbruchjahren nicht denkbar gewesen wäre, zeigt das Beispiel der Wasserversorgung. Dem zunehmenden Wasserverbrauch auf Grund des Bevölkerungszuwachses

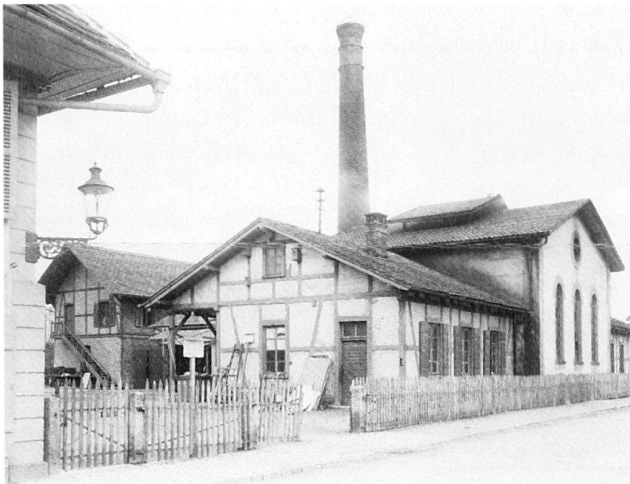


Abb. 50 Gaswerk (*Scheibenstrasse 13*). Fotografie um 1870.

seit Mitte des 19. Jahrhunderts waren die wenigen laufenden Brunnen nicht mehr gewachsen, denn das Quellgebiet am Grüsisberg hinter der Launen lieferte bloss 120 Minutenliter. Die Diskussionen um den Bau der neuen Kaserne (siehe Kap. 2.4.1) führten ab 1862 im Gemeinderat auch zu Überlegungen nach effizienter Beschaffung von zusätzlichem Trinkwasser und nach der Eröffnung der ersten Militärbetriebe war auch die Eidgenossenschaft an der Erschliessung neuer Quellen interessiert. Um 1869 gelang es Ingenieur Bernhard Studer und Mechaniker Jakob Aeschlimann, in den Gemeinden des Hinterlands ergiebige Quellen zu erwerben und damit der Stadt umfangreiche Wassermengen zu sichern. Wie beim Gaswerk schloss die Stadt auch für die Trinkwasserversorgung mit Privaten einen Vertrag ab. Studer und Aeschlimann übernahmen die Erstellung eines Reservoirs für 2000 Minutenliter an der Launen sowie eines Verteilnetzes, das auch das Militärareal bediente. 1870 wurden die ersten fünfzehn öffentlichen Brunnen eingeweiht (siehe Kap. 3.2). Für deren Beschaffung reisten Bauinspektor Johann Zürcher und der Architekt Joseph Merz, beide Mitglieder der Wasserversorgungs-Kommission, nach Solothurn, um bei Urs Bargetzi & Cie. und bei Architekt W. Tugginer die benötigte Anzahl Schalen und Stöcke zu besorgen.⁶¹ 1873 wurden die gesamten Anlagen von der Stadt übernommen und in der Folge mit jenen des Gaswerks zu den Gas- und Wasserwerken vereinigt. Mit dem Ausbau des Verteilnetzes in private Haushalte stieg der Wasserverbrauch kontinuierlich, weshalb 1883 ein Grundwasserpumpwerk (*Scheibenstrasse 22*) erstellt wurde. Die Turbinen der Pumpanlagen wurden mit Aarewasser, das über den eigens erstellten Gewerbekanal (hinter *Scheibenstrasse 10*) geleitet wurde, angetrieben.

Damit in Zusammenhang steht der Bau des städtischen Elektrizitätswerks (*Scheibenstrasse 20*), denn mit dem überschüssigen Wasser des erwähnten Kanals konnte günstig Energie produziert werden, die 1885 per Transmission an die Schiefer- tafelfabrik Schüpbach & Karlen (*Scheibenstrasse 4–6*) als erster Abnehmerin geliefert wurde. Die erste Thuner Freileitung führte fünf Jahre später zur Cartonnagefabrik Hoffmann (*Panoramastrasse 1–7*). Der Bedarf an elektrischer Energie stieg rasch, sodass die Einwohnergemeinde 1896 ein neues Werk erstellte (*Scheibenstrasse 22*). Die erste öffentliche Kohlenbogen-Lampe brannte wiederum auf dem Rathausplatz⁶² und bis Ende des Jahres wurden weitere 40 Leuchten auf Plätzen, an Strassenkreuzungen, Brücken und Stadteingängen aufgestellt. Der zunehmende Verbrauch der industriellen Betriebe erforderte 1906 den Bau einer Dampfzentrale, die bei Wassermangel eingesetzt wurde, und 1917 die Errichtung zusätzlicher Kraftwerke (*Scheibenstrasse 24, 47*). Während die alten Energiezentralen mit ihrem Mauerwerk aus Sichtbackstein und dem teilweise verspielten Dekor das Formenrepertoire des Historismus widerspiegeln, zeugt die 1917 eingeweihte Turbinenhalle in Konstruktion und Grundstruktur von neuen, sachlichen Tendenzen in der Architektur. Sie passt sich aber mit traditionalistischem Walmdach und Grobverputz dem zwischenzeitlich gewachsenen Ensemble von repräsentativen Werkhallen der Selve & Cie. an.

2.5.2 Private Industrie-, Gewerbe- und Handelsbetriebe

Mit dem Bahnanschluss und der Entwicklung der städtischen Werke waren günstige Voraussetzungen für die Erweiterung oder Neuansiedlung von privaten Gewerbe- und Industriebetrieben geschaffen worden, die nun zunehmend das sich wandelnde Stadtbild mitprägten. Nach dem Brand der Werkstätten der Industriellen Aktiengesellschaft erwarb Müllermeister Adolf Lanzrein, seit 1866 Besitzer der benachbarten Mühlen, das Terrain und baute in mehreren Phasen eine Grossmühle. Das Konglomerat aus spätklassizistisch geprägten Satteldachhäusern mit reicher Sägebrettzier, blockhaftem Mahlwerk und voluminösem Sichtbacksteinkubus entwickelte sich zum grössten, auf Grund seiner Lage allseits gut einsehbaren Baukomplex mitten in der Altstadt (*Mühleplatz 1, 2*).

Es waren namentlich drei Firmen, die sich in einer zweiten Industrialisierungsphase ab etwa 1890 rasch entwickelten und den guten Ruf Thuns als

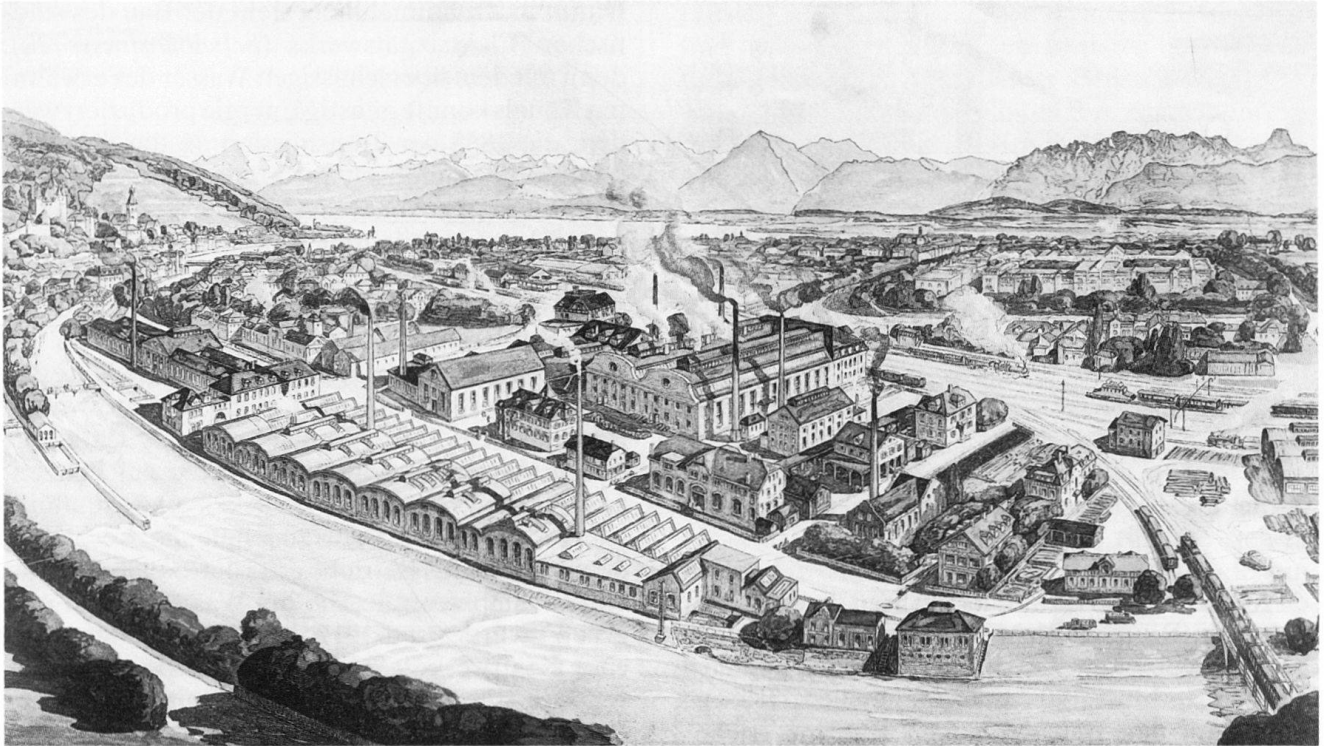


Abb. 51 Vogelschauerspektive des Selve-Areals. Farblithografie um 1925.

Industriestandort festigten: die Cartonnagefabrik Hoffmann AG und die Schweizerischen Metallwerke Selve & Cie., beide als Zulieferbetriebe für die Militärbetriebe gegründet, sowie die Schachtelkäsefabrik Gerber & Co. Letzterer, seit 1856 in Thun ansässig und im Handel und Export von Emmentaler Laibkäsen tätig, gelang 1911 erstmals die Herstellung von Schmelzkäse. Damit konnten Haltbarkeit und Qualität des Ausgangsprodukts auch bei langen Transportwegen nach Übersee gewährleistet werden. Der in Etappen bis 1927 in währschaften Heimatstilformen erstellte Produktionstrakt (*Allmendstrasse 3*) prägt seither die Südseite der Allmendstrasse.

Lieferantin der für die Verpackung der Schmelzkäse benötigten Weissblechdosen war die Cartonnagefabrik. Im Auftrag der Munitionsfabrik (M+F) entwickelte 1890 Eduard Hoffmann Patronen-Ladeschachteln aus geformtem Karton mit Blecheinfassung für das neue schweizerische Armeegewehr. Aus der Konkursmasse der Magenbitter- und Likörfabrik Denner & Amstutz konnte Hoffmann noch im gleichen Jahr das Fabrikgebäude (*Panoramastrasse 1–7*) erwerben, das mit seinem reich applizierten Sägebrettdekor zu den wichtigsten, stilistisch mit den Tourismus-pavillons in Hofstetten (*Hofstettenstrasse 15*) vergleichbaren Gewerbebauten des Schweizer Holzstils gehörte. Nach Übernahme der Produktion durch den Bund erfolgte 1897 die Umstellung auf

Karton- und Blechverpackungen. Die in der Folge mehrfach erweiterten Fabrikanlagen belegten nach und nach ein ganzes Geviert des Aarefeldes.

Als mit der Einführung von Patronenhülsen aus Messing vermehrt Halbfabrikate importiert werden mussten und der zügige Ausbau des einheimischen Elektrizitäts- und Telegrafennetzes grössere Mengen an Kupfer- beziehungsweise Bronzedraht benötigte, war das Eidgenössische Militärdepartement bestrebt, von Importen unabhängig zu werden. Der deutsche Buntmetallfabrikant Gustav von Selve, schon bisher Lieferant an die M+F, eröffnete 1895 an der *Scheibenstrasse 10* eine Schweizer Niederlassung. Durch den stetigen Ausbau von Walzwerken, Drahtziehereien, Gies-

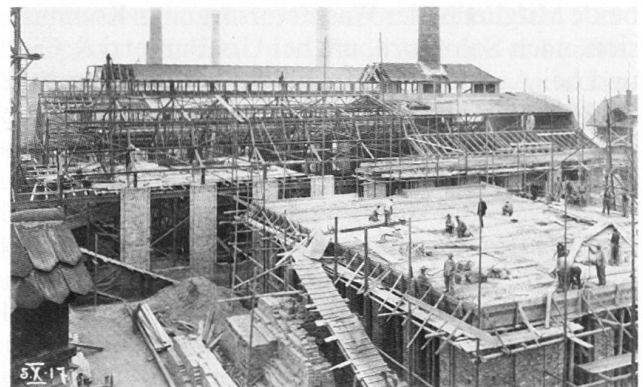


Abb. 52 Metallwerke Selve. *Scheibenstrasse 21 und 27* im Bau. Fotografie vom 5. Oktober 1917.

sereien und Maschinenfabrik wurde die Schützenmatte etappenweise überbaut und die Selve & Co. etablierte sich, vor allem mit der Ausbauphase während des Ersten Weltkriegs, als grösster Arbeitgeber in der Region. Als Hausarchitekt wirkte Alfred Lanzrein, der den zahlreichen Werkhallen ein einheitliches Gepräge gab. In der Konstruktion mit Tragstrukturen aus Stahl und Eisenbeton an sich zeitgemäss, kleidete er sie in grob verputztes Mauerwerk mit neubarock und neuklassizistisch beeinflussten Wandgliederungen, was dem Erscheinungsbild des einst ausgedehnten, entlang der *Scheibenstrasse* aufgereihten Ensembles eine repräsentative Note gab.

Im Gebiet der traditionell landwirtschaftlich geprägten Gemeinde Strättligen schliesslich hatten sich nur vereinzelt industrielle Betriebe angesiedelt, so in der Nähe der Station Gwatt zwei Maschinenfabriken (*Eisenbahnstrasse* 58 und 95). Zu dieser Entwicklung kam es aber erst, als sich die Eingemeindung nach Thun abzeichnete – und damit ein günstigerer Steuerfuss in Aussicht stand (siehe Kap. 2.7.6).

2.6 Thun um 1920 – Wandel und Tradition

Die Bahnverlegung von 1920–1923 führte buchstäblich zu einschneidenden Veränderungen im Stadtbild (siehe Kap. 2.3), zumindest im Bereich zwischen Kaserne und ehemaliger Gemeindegrenze bei Scherzligen. Dass diese Umwälzungen aber auch für die Bausubstanz in der Altstadt direkte Folgen hatten, wird erst auf den zweiten Blick klar. Dem Bau der neu ausgerichteten Bahnhofbrücke und der damit verbundenen Korrektur der *Freienhofgasse* mussten sowohl der spätmittelalterliche Gasthof Zum Weissen Kreuz (*Bälliz* 64) als auch die gegenüber liegenden, teilweise bedeutenden Bürgerhäuser⁶³ mitsamt den letzten Resten der Bällizbefestigung weichen. Da durch die Verlagerung und Zunahme des Publikumsverkehrs die Achse *Freienhofgasse*–*Lauter* an Bedeutung gewinnen würde, hatte die Stadt 1921 in diesem Bereich neue Baulinien festgelegt. Die bestehenden Häuserfluchten wurden dadurch zum Teil massiv beschnitten und damit in absehbarer Zeit Neubauten wahrscheinlich. Nach der Krise in der Hotellerie im Zusammenhang mit dem Ersten Weltkrieg und der grossen Arbeitslosigkeit durch den massiven Abbau an Arbeitsplätzen in den Eidgenössischen Betrieben herrschte wieder Aufbruchstimmung. Einzelne Geschäftsinhaber begannen grössere Bauvorhaben zu projektieren.



Abb. 53,54 *Untere Hauptgasse* vor und nach dem Abbruch des Berntors (1876) und den nachfolgenden Neufassadierungen auf dem begradigten Aligement.

Obwohl die meisten dieser Entwürfe letztlich Papier geblieben sind,⁶⁴ dokumentieren sie nicht nur den Willen zum grossen Denken, sondern vor allem das Weiterleben des neubarocken Heimatstils in der Fassadengestaltung. Mit seinem opulent applizierten Dekor wäre zum Beispiel das von Hans Tschaggeny entworfene Geschäftshaus

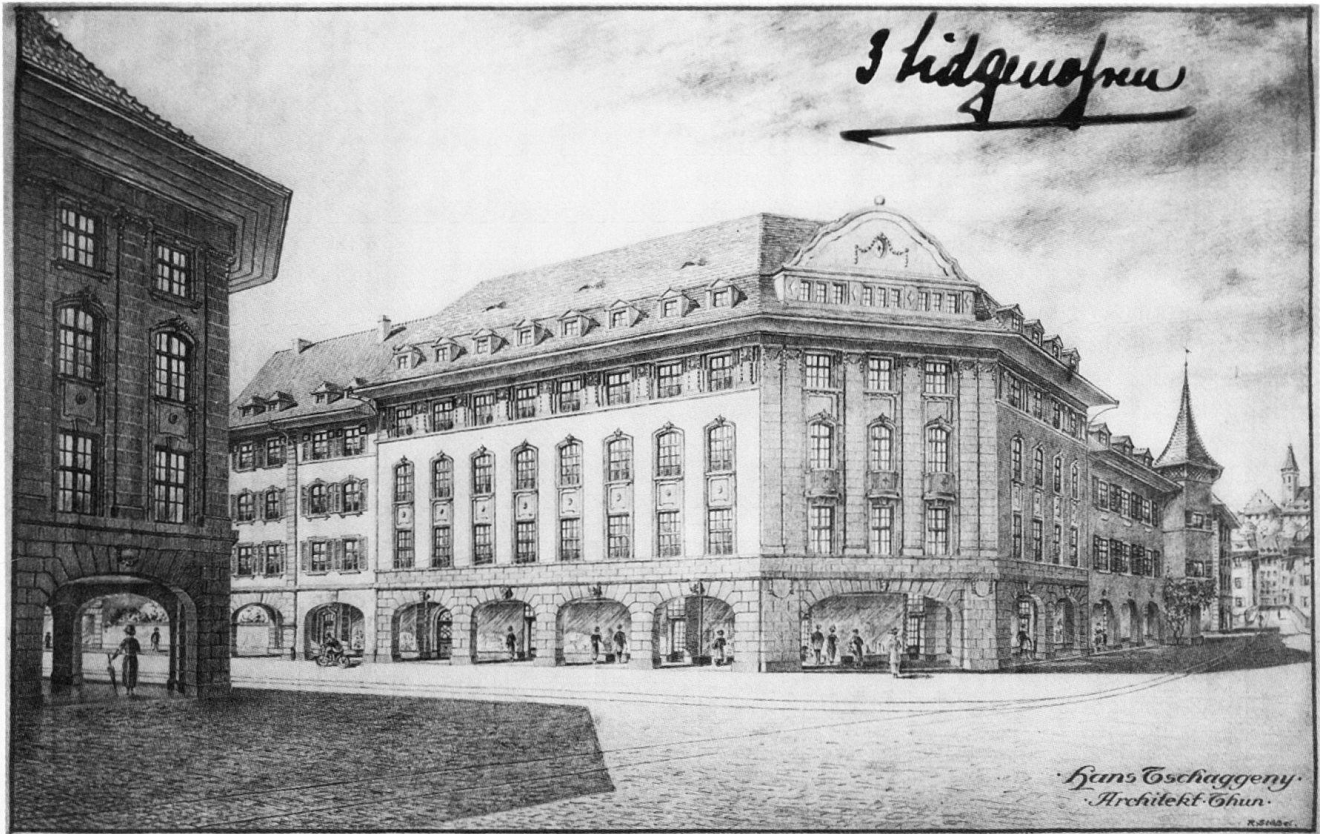


Abb. 55 Projekt von Architekt Hans Tschaggely für ein Warenhaus an der Einmündung des Bälliz in die *Freienhofgasse*, um 1920. Zeitgenössische Fotografie des verschollenen Schaubilds.

im Oberbälliz⁶⁵ zu einem prominenten Point-de-vue-Objekt in der Achse der neuen *Bahnhofstrasse* geworden, in seiner selbstbewussten Haltung dem Schlosshotel Freienhof (*Freienhofgasse 3*) durchaus ebenbürtig. Vom gleichen Architekten stammt der Vorschlag für einen monumentalen Neubau der Liegenschaften *Freienhofgasse 17, 21 und 23*. Eine monoton mit Stichbogenfenstern und rustiziertem Sockel gegliederte Gebäudemasse wird durch einen schlanken Erker – eine Kopie jenes des von May-Hauses (*Freienhofgasse 20*) – zaghaft aufgelockert. Auch für den 1875–1877 schon einmal sanierten Bereich um die Kreuzgasse (*Freienhofgasse 1, Obere Hauptgasse 70–74*), der dem zunehmenden motorisierten Verkehr bereits nicht mehr gewachsen war, gab es bis in die 1940er Jahre laufend Ideen für Flächensanierungen mit anschließendem Wiederaufbau «in barockem Styl»⁶⁶. Ab etwa 1910 wurde der Heimatstil mehrheitlich als gültige Formensprache für Um- und Neubauten im Altstadtbereich empfunden. Nach dem Brand der Samenhandlung Schweizer 1912 wurden das Lagerhaus und der angrenzende Gasthof Bären (*Marktgasse 5 und 7*) mit einem mächtigen Walmdach umgestaltet und die Fassaden in üppiger Werkbund-Ornamentik mit Putzfeldern ver-

ziert. Der *Berner Oberland Express* urteilte, dass «bei diesen baulichen Veränderungen [...] einmal verdientlich des Heimatschutzgedankens rechtzeitig und plangemäss Rechnung getragen worden [ist], und Thun bald um eine stattliche Baute reicher [ist], welche unserer Stadt im Knotenpunkt des Marktverkehrs zur Zierde gereichen wird.»⁶⁷ Ein vergleichbares Umbauverhalten wurde 1913, ebenfalls nach einem Dachstockbrand, beim gegenüber liegenden Gasthof Sternen gewählt (*Schwäbischgasse 1 Ost*). Dass der noch wenige Jahre zuvor zelebrierte Historismus zunehmend als theatralisch empfunden wurde, zeigte sich noch auf einer weiteren, subtileren Ebene: Die meisten der in den Jahren zwischen 1880 und 1900 ausgeführten historistischen Fassadenmalereien begann man um 1920 mit abgetöntem Grobverputz zu über-tünchen.⁶⁸

Im näheren Umfeld der Stadt verlagerte sich durch die Bahnverlegung die Bautätigkeit aus dem Bereich *Mittlere Strasse–Stockhornstrasse* in südlicher Richtung und entwickelte sich etappenweise entlang von *Pestalozzistrasse, Länggasse und Frutigenstrasse*. Das grosse Geviert zwischen *Rütlistrasse* und *Mittlerer Strasse*, im Bebauungsplan von Karl Gerber 1914 noch mit streng orthogo-

nalem Strassennetz belegt, hatte inzwischen merklich an Attraktivität eingebüsst. Dieses Areal hinter den Kasernenstallungen ist denn in der Folge auch gar nicht mehr parzelliert und überbaut worden.⁶⁹

Auf Teilen der Besitzung der früheren Pension Itten (*Länggasse* 18) entstanden mehrere Genossenschaftssiedlungen (*Flurweg* 3–10, *Fischerweg* 1–25) zur Linderung der grossen Wohnungsnot unmittelbar nach dem Ersten Weltkrieg.⁷⁰ Die zentral gelegene Klosematte, die bisher als freier Terrainspiktel das Seefeld vom Westquartier (siehe Kap. 2.7.2–3) trennte, wurde gegen Ende der 1920er Jahre mit Ein- und Mehrfamilienhäusern überbaut. Um 1930 erreichte das zunehmend verknüpfte, mit seinen vielen unbebauten Zwischenräumen aber immer noch heterogen strukturierte Siedlungsnetz die ehemalige Gemeindegrenze zu Strättligen und damit die noch vor 1920 angelegten Einfamilienhausquartiere nördlich vom Dürrenast (siehe Kap. 2.7.6).

Das System der strassenweise genehmigten Aligemente⁷¹ ohne übergeordnetes Siedlungskonzept (siehe Kap. 2.7.3) hatte sich vorerst durchgesetzt. Die mit der Eingemeindung gewonnene weitläufige und topfebene Baulandreserve schien noch unbegrenzt, was dem haushälterischen Umgang mit Grund und Boden nicht förderlich war. Andererseits ist es eben dieser grosszügigen offenen Bauweise zu verdanken, dass sich der ausgesprochene Gartenstadtcharakter flächendeckend durchsetzen konnte und die starke Durchgrünung als räumliche Qualität nicht nur auf das Villenquartier im Seefeld beschränkt blieb.

Auch in diesem Bereich war in der Architektursprache bis weit in die 1930er Jahre eine konservative Grundhaltung kennzeichnend, der Heimatstil allgegenwärtig. Besonders der so genannte Berner Landhausstil, eine neubarocke Variante des Villenbaus, die sich an der Bernischen Campagne des späten 18. Jahrhunderts orientiert, war äusserst beliebt. Leitfunktion kam dabei den grossbürgerlichen Villen zu, die Alfred Lanzrein, der wohl bedeutendste Vertreter der Heimatschutzbewegung im Berner Oberland, entworfen hatte. Neben den frühen Werken im Seefeld (*Mittlere Ringstrasse* 8) und bei der Bächimatt (z. B. *Riedstrasse* 2) beeindruckten vor allem die bisweilen opulent instrumentierten Landhäuser in Scherzligen (*Seestrasse* 47, 49 und 53) und im Ried (*Riedstrasse* 7). Für den konventionellen Wohnungsbau bot dieser Haustyp – kubisch, axialsymmetrisch und mit Knickwalmdach versehen – unzählige Variationsmöglichkeiten. Formal auf das Minimum reduzierte Beispiele (z. B. *Niederhornstrasse*, *Scheffelweg*) weisen dann ab Mitte der 1920er

Jahre auf zeitgemässere Architekturströmungen, die in Thun allerdings nur schwer Fuss fassen konnten.

Ein tief greifender, auf den ersten Blick aber selten wahrgenommener Wandel hat in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts im Bereich der Bau- und Konstruktionsmaterialien stattgefunden. Massivbauten wurden bis um 1860 in der Regel in Bruchsteinmauerwerk ausgeführt, die Fassaden verputzt und selbst so beliebte Gliederungselemente wie gefugte Ecklisenen nur als Putzstruktur appliziert; lokale Ziegeleien in Hofstetten und im Glockental (Gemeinde Steffisburg) florierten als Backsteinlieferanten. Für Gebäudesockel und dekorative Teile an repräsentativeren Bauten fand allenfalls Alpenkalk aus dem Berner Oberland Verwendung, der auf dem Wasserweg in die Stadt transportiert werden konnte. Eine eigentliche Hausteintradition wie in vergleichbaren bernischen Städten hat es in Thun damals nicht gegeben. Sandstein wie in Bern und Burgdorf oder grauer Jurakalk beziehungsweise gelber Hauteriveststein wie in Biel waren als Baumaterialien weitgehend unbekannt.⁷² Erst der Einzug der Eisenbahn führte nach 1860 zu einer Diversifizierung, und vor allem der günstige und leicht zu bearbeitende Sandstein wurde als vornehmer Werkstoff, sei es für ganze Fassaden (z. B. *Obere Hauptgasse* 19, *Scherzligweg* 5), sei es für Gliederungselemente (z. B. *Schulhaus Aarefeld*, *Aarefeldstrasse* 16) entdeckt.

2.7 Siedlungsräume und Quartiere

2.7.1 Das Bälliz

Das Bälliz umfasst das Gebiet der zweiten kyburgischen Stadterweiterung aus der Zeit um 1300. Es wurde zur Insel, als man 1717 im Zusammenhang mit der Einleitung der Kander in den Thunersee den südwestlichen Stadtgraben zur Äusseren Aare ausbaute. Sein spätmittelalterliches Erscheinungsbild mit der Ringmauer und den Holzbrücken vor dem Allmend- und dem Scherzligtor behielt es bis weit ins 19. Jahrhundert hinein bei. Lange diente das Bälliz der Stadt als Landreserve. Um 1814 war gemäss dem Plan des Geometers Caspar Fisch ungefähr die Hälfte der Grundstücke im Bälliz noch unbebaut. Bereits 1810 hatte der Schriftsteller Gabriel Friedrich Studer angeregt «... wo jetzt Düngerhaufen liegen, wäre Raum für Bürgertempel.»⁷³ Abseits der Freienhofgasse mit dem Gasthaus Freienhof, der barocken ehemaligen Landschreiberei und dem spätgotischen «Rosengarten», einem vornehmen Bürgerhaus, prä-



Abb. 56 Thun von Südosten. In der Bildmitte zwischen den Aareläufen das Bälliz, links der Aare das Aarefeld, im Vordergrund das Bellevueareal und das Gewerbequartier an der *Hofstettenstrasse*. Fotografie um 1863.

ten aber noch um 1850 Scheunen, Schweineställe, Schuppen und Gemüsegärten das Bild. Daneben hatten sich kleine Gewerbebetriebe angesiedelt. Bekannt sind unter anderem Küfer- und Töpferwerkstätten, Schmieden, Gerbereien, eine Schleiferei, eine Öle, eine Bandweberei und eine Kerzenfabrik.⁷⁴ Der nobelste Bau war das Manufakturegebäude des Berner Seidenfabrikanten Nägeli von 1786, seit 1836 burgerliches Waisenhaus, der imponierendste das aus dem ausgehenden 17. Jahrhundert stammende und später erweiterte obrigkeitliche Kornhaus⁷⁵, seit 1819 Eidg. Kaserne. Die ebenfalls «Bälliz» genannte Strasse durch die Insel wird noch 1840 als ungepflästert bezeichnet.⁷⁶

Die Veränderung des Bälliz von der spätmittelalterlichen Vorstadt zum städtischen Wohn- und Geschäftsquartier erfolgte in mehreren Schüben. Der erste setzte ein mit dem Abbruch der Ringmauer, der den Anstössern ab 1844 – vorerst nur bis zur halben Höhe – gestattet wurde, und der Beseitigung von Scherzlig- und Allmendtor 1853. Die zweite grosse Veränderung begann mit dem Bau des Bahnhofs 1859 in der Nähe der Allmendbrücke. Die städtischen Behörden knüpften grosse Erwartungen an die Auswirkung des Bahnverkehrs auf die Entwicklung des Bälliz, die sich – mindestens teilweise – auch erfüllten. Entstanden

zwar von 1859 bis 1862 noch vorwiegend kleinere Gewerbegebäude, wurden zwischen 1863 und 1872 vornehmlich Wohnhäuser errichtet oder bestehende mit neuen Steinfassaden ausgestattet und aufgestockt. Das Bälliz erhielt dadurch bis zu den 1880er Jahren das vollständig neue Gesicht einer geschlossenen städtischen Gasse. Auf der Rückseite der neuen Gebäude, an den Ufern der Inneren und der Äusseren Aare, gab es allerdings weiterhin zahlreiche Wasch- und Ofenhäuser, Schweineställe, Pflanzgärten, kleine Treppen zum Wasser, Holzschuppen sowie diverse Werkstätten und Gewerbebetriebe. Kantonsbaumeister Friedrich Salvisberg hatte 1862 in seinem Gutachten zur künftigen Thuner Stadtentwicklung am Ufer der Äusseren Aare die Anlage eines Quais zwischen Scherzlig- und Allmendbrücke vorgeschlagen. «Es ist klar,» schrieb er, «dass auch hier die ganze anstossende Häuserlinie eine neue Hauptfront erhielt und dadurch an Wert zunehmen müsste. Schon dadurch, dass diese Seite der Eisenbahn zugekehrt wurde, gewann dieselbe an Bedeutung, um so mehr wird dies eben durch eine davor anzulegende Strasse sich erweisen.»⁷⁷ Diese Quaianlage wurde aber nie erstellt und die Situation eines ländlichen Hinterhofs blieb im rückwärtigen Bälliz lange erhalten. Eine der Aare zugewandte

zweite Hauptfassade erhielten erst die Bauten der Zeit unmittelbar vor und nach 1900, der eigentlichen Blütezeit des Quartiers. Eingeleitet wurde diese Periode mit dem Abbruch des Kornhauses (beziehungsweise der Kaserne) 1891 und dem Bau des neuen Post- und Telegrafengebäudes an seiner Stelle (*Bälliz* 60, erbaut 1891–92). Die Stadt hatte sich lange gegen die Verlegung der Kaserne in die Allmend gewehrt – auch Salvisberg hatte in seinem Gutachten noch 1862 anstelle des Altbaus eine grosse dreiflügelige Kasernenanlage und dahinter eine breite Brücke über die Äussere Aare vorgesehen – unterlag aber gegen die Interessen einer breiteren Öffentlichkeit (siehe Kap. 2.4): Bereits 1863 beschloss die Bundesversammlung, die neue Kaserne in der Allmend zu erstellen. Die anspruchsvollen Repräsentationsbauten des beginnenden 20. Jahrhunderts entstanden auf der Südseite der breiten Strasse, die sich durch das Bälliz zieht, so die Spar- & Leihkasse (*Bälliz* 12, erbaut 1901–02), die Kantonalbank (*Bälliz* 62, erbaut 1905), der Gasthof Falken (*Bälliz* 46, prägend umgebaut 1906–07) und die grossen Kaufhäuser *Bälliz* 40 (erbaut 1895) und 26 (erbaut 1909). Sie alle verwenden die Formensprache des Historismus, sorgfältig durchgestaltet und bereichert durch Elemente des Jugendstils und des Sezessionismus.

2.7.2 Das Seefeld

Die Entstehung des Seefeldquartiers hängt eng mit der Geschichte des Thuner Tourismus zusammen. 1862 hatten Kantonsbaumeister Friedrich Salvisberg und die Baumeister Friedrich Hopf und Johann Carl Dähler in einem vom Gemeinderat in Auftrag gegebenen Gutachten zur städtebaulichen Entwicklung vorgeschlagen, das unbebaute, feuchte Terrain des Seefeldes aufzufüllen und hier ein repräsentatives Sommervillenquartier für wohlhabende Feriengäste zu erstellen. Als besonders passend für die Gegend empfahlen sie Holzbauten im Stil des Berner Oberländer Chalets, regten aber an, daneben «dürfte es dem Auge wohlthuend sein, Anwendungen aus der besseren Zeit der Renaissance und dann mitunter auch jene strengen Formen des Schlosscharakters zu sehen, wie sie bereits schon an den Ufern des Sees in manigfacher Art erscheinen.»⁷⁸ Das war unter anderem eine Anspielung auf die nahe gelegenen historistischen Schlossneubauten der Schadau (1848–1852) an der *Seestrasse* 45 und der Hünegg (1861–1863) in Hilterfingen. Wichtig war den Gutachtern die möglichst quadratische Form der künftigen Bauparzellen. Deshalb

lag ihrem Plan ein orthogonales Raster zugrunde, dessen Ausrichtung die maximale Ausnutzung von Sonneneinstrahlung und gesundem Nordwind ermöglichen sollte. Das Herzstück der Anlage bildete eine rechtwinklig zur Bahnlinie verlaufende, luxuriöse Geschäftsstrasse mit zwei grösseren Plätzen. Südlich davon war eine parkartig gestaltete Zone mit repräsentativen Landhäusern und Ökonomiebauten vorgesehen, nördlich davon hingegen ein Bezirk mit bescheideneren Gasthäusern und Pensionen.

1871 gelangte das Seefeld an die spätere «Baugesellschaft Thun» (siehe Kapitel 2.2.2.), welche die Idee des Sommervillenquartiers verwirklichen wollte. Sie parzellierte das Terrain allerdings nicht nach dem von Salvisberg vorgesehenen System, sondern nach einem für das dreieckige Grundstück wesentlich günstigeren fächerförmigen Raster und verzichtete auf die Geschäftsstrasse. Dieses formal recht ungewöhnliche Strassensystem, dessen Erfinder nicht überliefert ist, kann für schweizerische Verhältnisse als innovativ angesehen werden. Ab 1871/72 legte die Baugesellschaft die von Norden nach Süden verlaufenden Alleen an und schrieb grosszügig bemessene Parzellen zum Kauf aus. Bedingt durch den Deutsch-Französischen Krieg und die wirtschaftliche Depression der 1870er-Jahre lief das Unternehmen aber nur stockend an: Ein einziger Bauplatz (Villa Rosenau, *Seestrasse* 16) konnte bis Ende 1873 abgesetzt werden, fünf weitere bis Ende 1875.⁷⁹ Auch nach dem Bau der *Inneren Ringstrasse* 1876 blieb das Ergebnis enttäuschend.

Mit dem Grandhotel Thunerhof gelangte 1878 auch das Seefeld an die Einwohnergemeinde, die für eine wesentlich kleinteiligere Parzellierung sorgte. Nicht ein Ferien-, sondern ein anspruchsvolles Wohn- und Gartenquartier sollte jetzt entstehen. Die Besiedlung erfolgte zuerst zwischen *Seefeld-* und *Niesenstrasse* sowie zwischen *Frutigen-* und *Blümlisalpstrasse*. Bis 1900 war rund ein Dutzend der Grundstücke durch Villen und herrschaftliche Mehrfamilienhäuser mit grosszügigen Gartenanlagen überbaut. In den folgenden Jahren wuchs das Quartier jahrringartig nach aussen. Erst gegen 1930 war die Bebauung im Wesentlichen abgeschlossen, ohne dass stilistisch ein Bruch stattgefunden hätte. Der Übergang von der historistischen Villa der 1880er Jahre zum neubarocken Heimatstilbau aus der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg hatte sich nahtlos vollzogen. Das Ergebnis war eine einheitliche, parkartige Gesamtanlage mit ausgeprägt traditionellem Charakter.

1920–1923 dezimierten die Verlegung des Bahnhofes und die Verbreiterung der Geleiseanlagen das originale Strassennetz um einen breiten Land-

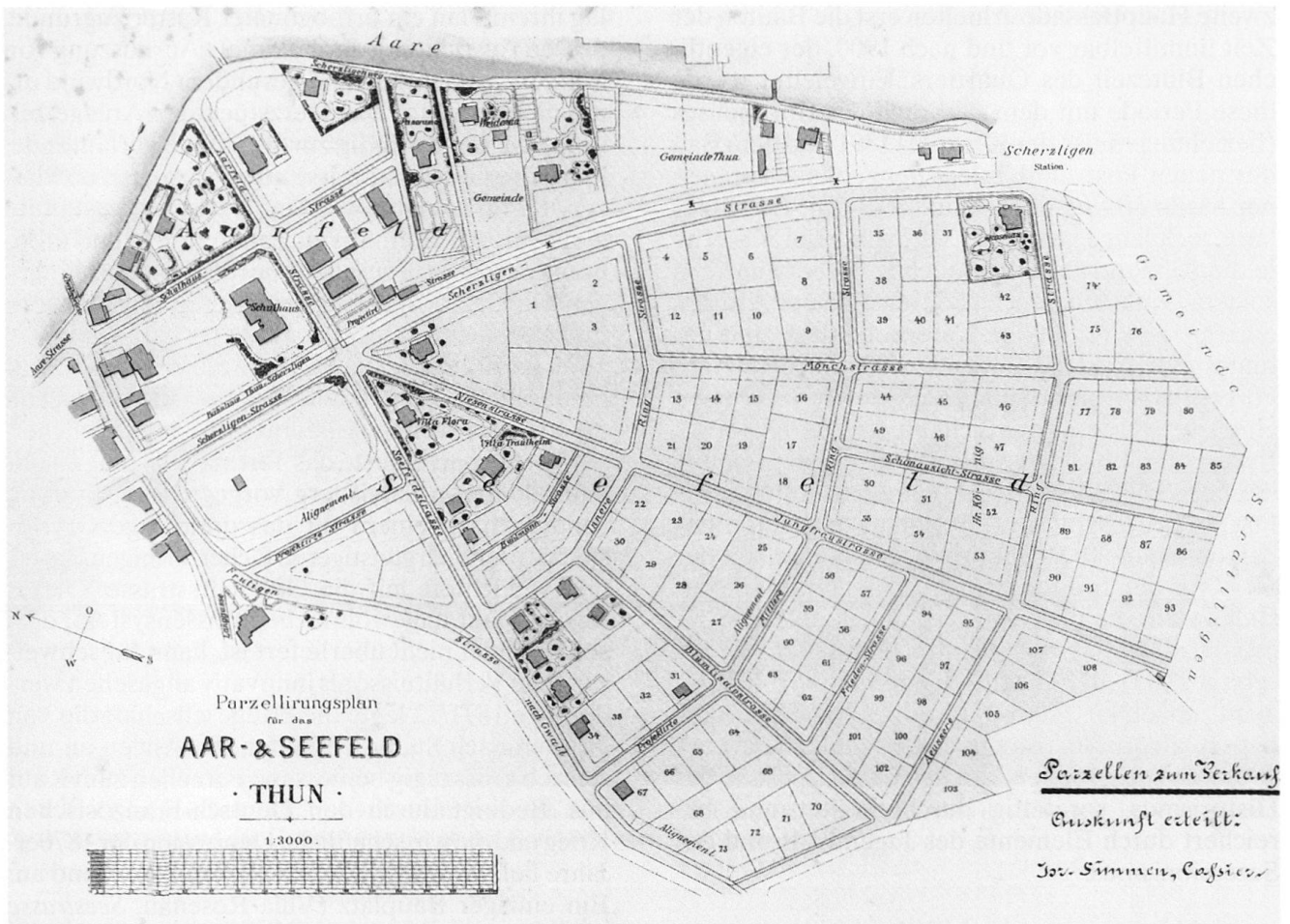


Abb. 57 «Parzellierungsplan für das Aar- & Seefeld». 1897.

streifen. Ein Teil der frühen Villen wurde dabei abgebrochen.

Eine besondere Bedeutung hatte das dreieckige Terrain zwischen Bahnlinie, *Seefeld-* und *Frutigenstrasse*, das, nachdem es 1878 in den Besitz der Einwohnergemeinde übergegangen war, als Festplatz und Velorennbahn diente, was dem Terrain den Namen «Velomatte» eintrug. Hier fanden zahlreiche eidgenössische und kantonale Veranstaltungen statt, von denen die 1899 durchgeführte «1. bernisch-kantonale Industrie-, Gewerbe- und Landwirtschaftliche Ausstellung» besondere Erwähnung verdient. Mit ihrer grossflächigen Anlage sprengte sie nicht nur das hier sonst übliche Mass, sondern widerspiegelte auch so etwas wie Aufbruchstimmung. Für die Ausstellungsbauten wurde gar ein landesweiter Wettbewerb ausgeschrieben, den der Zürcher Architekt und renommierte Holzbau-spezialist Jacques Gros mit einem für die Jahrhundertwende bemerkenswert disziplinierten Bau vor Heinrich Meili-Wapf, Luzern, gewann. Die mit Horace Edouard Davinet und dem Zürcher Stadtbaumeister Arnold Geiser prominent besetzte Jury

hob besonders Gros' virtuose Beherrschung des «Holzstils»⁸⁰ hervor. Sein Projekt vereinigte Burgenromantik mit Zweckmässigkeit: Türme und Waffensaal standen neben lang gezogenen Ausstellungshallen mit breiten Galerien, Obergadenbelichtung und offenem Dachstuhl. Ein Aussichtsturm und das Restaurant, beides filigrane Holzkonstruktionen, ergänzten das architektonische Programm. Die Bauabteilung der Ausstellung zeigte neben einer vom Architektenverein der Stadt Bern organisierten Schau über die bauliche Entwicklung der Bundesstadt sinnigerweise eine Übersicht über die Möglichkeiten des modernen Chaletbaus.

Die Überbauung der Velomatte 1914 und 1922–23 durch grosse Wohn- und Geschäftshäuser des neubarocken und neoklassizistischen Heimatstils brachten erstmals einen städtischen Zug in das Gebiet südlich der Bahnlinie. Das Dreieck zwischen *Frutigen-* und *Seefeldstrasse* wurde zum Keil zwischen dem parkartigen Villenquartier im Osten und der bescheideneren, heterogenen Bebauung im Westen.

2.7.3 Das Westquartier

Den entscheidenden Impuls zur Entstehung des Westquartiers lieferten Eisenbahn und Militäranstalten. Bis um 1860 war der stadtnahe, auch mit Studermatte und Zelgmatten bezeichnete Bereich der Allmend weitläufiges, ebenes Weideland, gefasst von den beiden alten Ausfallachsen, der *Allmendstrasse* nach Utendorf und der *Länggasse* nach Allmendingen. Einzige Binnenerschliessung war die *Mittlere Strasse*, wie die Länggasse gesäumt von einzelnen vorstädtischen Bauernhäusern. Das Trasse der SCB trennte damals diesen Bereich von der Altstadt ab, die Kaserne setzte gegen Norden definitive Grenzen. Vor allem Unterhalt und Betrieb von Kaserne und Stallungen führten innert kurzer Zeit zu einem starken Zuzug, der ab etwa 1865 einen phasenweisen Ausbau zum Arbeiter- und Beamtenquartier bewirkte. Als zweckmässige Verbindung von Zeughaus und Reithallen mit Bahnhof und Stadt wurden um 1864, noch während des Baus der Militäranstalten, die *Kasernen-* und das nördliche Teilstück der *Stockhornstrasse* angelegt, worauf sich als erstes der Zwickel bis zur *Mittleren Strasse* füllte. Es folgten Areale entlang der *Schönaustrasse* bis auf die Höhe des 1873 angelegten Friedhofs sowie die Bleichmatten südlich des Bahngleises. Vor dem Ersten

Weltkrieg wurden weitere freie Restflächen überbaut und das isolierte Quartier an *Feldheim-* und *Mattenstrasse* im Gebiet südwestlich des Friedhofs angelegt. «Noch frappantere Beispiele von Preissteigerungen innert kurzer Zeit zeigen sich im Casernenquartier, [...]».⁸¹ Das Tempo der wirtschaftlichen und bevölkerungsmässigen Entwicklung dürfte dazu geführt haben, dass die Stadtbehörden immer wieder situativ reagierten und die jeweils strassenweise festgelegten Alignemente mehr den Erschliessungswünschen einzelner Grundeigentümer denn gezielter Stadtplanung folgten.⁸² Städtebauliche Leitgedanken und ein übergeordnetes Konzept wie im benachbarten *Seefeld* (siehe Kap. 2.7.2) sind jedenfalls bis zum Ersten Weltkrieg nicht erkennbar. 1914 versuchte zwar Karl Gerber, Kreisgeometer, mit einem Bebauungsplan⁸³ dem wenig strukturierten Gebiet Halt zu geben, doch zielte dieser Plan offenbar an den tatsächlichen Bedürfnissen vorbei, denn viele der ausgeschiedenen Baufelder wurden nie überbaut. Zudem wurden grosse Freiflächen für öffentliche Bildungsanstalten reserviert (Pestalozzischulhaus 1909; Waisenhaus 1916; Turnhalle Ittenmatte 1921; Progymnasium, Wettbewerb 1925, Ausführung 1928–1930). Diese Entwicklung wurde auch von den Architekten und Bauunternehmern vor Ort mitverantwortet, die einzelne zusammenhän-



Abb. 58 Westquartier um 1900. In der Bildmitte die Bebauung an der *Mittleren Strasse*, die nahe der Aare das Geleise der SCB und die begleitende *Eisenbahnstrasse* kreuzt.

gende Gebiete erwarben und sukzessive nach eigenen Entwürfen überbauten, so etwa Fritz Senn an *Alpen- und Mittlerer Strasse*, Grütter & Schneider an der *Mattenstrasse* oder die Gebrüder Hopf auf der Bleichematte (*Bleichestrasse, Finkenweg, Hopfenweg* und *Neue Gasse*).

In stilistischer Hinsicht bietet das Westquartier denn auch einen abwechslungsreichen Architekturlehrpfad. Im «Casernenquartier» herrschen spätklassizistische Satteldachhäuser mit teilweise reicher Sägebrettzier vor (*Frohsinnweg, Mittlere Strasse*), der Bereich um das Eigenheim von Fritz Senn (*Mittlere Strasse 41*) ist mit repräsentativen Wohnhäusern des Schweizer Holzstils belegt. Johann Matdies und Hans Tschagggeny zeigen eine breite Palette an vielgliedriger Historismusarchitektur mit malerischen Elementen, die allerdings zeitweilig konservative Züge aufweist, und Grütter & Schneider weisen den Weg in den Heimatstil. So heterogen die formale Entwicklung auch verlaufen ist, verfügt das Westquartier doch über ein wesentliches Strukturmerkmal, das für die bauliche Gestalt der Stadt als Ganzes bestimmend geworden ist: den Gartenstadtcharakter. Von den Arbeiter- und Gewerbequartieren zwischen Kasernenstrasse und Bleichematte, die grundsätzlich mit Nutzgärten ausgestattet waren, bis zu den Wohnhäusern des Mittelstands mit baumbestandenen Ziergärten ist das gesamte Westquartier von einer dichten Grünpflanzung durchzogen, die im *Seefeld* (siehe Kap. 2.7.2) ihre Fortsetzung findet. Die zu jener Zeit in anderen Städten vergleichbarer Grösse zu beobachtende Tendenz, auf Bevölkerungsdruck und Wirtschaftswachstum mit Blockrandbebauungen zu antworten, zeitigte in Thun kaum Folgen.

2.7.4 Das Lerchenfeld

«Die Rossweide wird unserem Zwecke [...] nicht dienen; allein der Anschlagspreis ist ein verhältnismässig billiger.»⁸⁴ Für die Thuner Baugesellschaft scheint die Rossweide – so hiess noch bis um 1910 das Weideland zwischen der Kleinen Allmend und der Gemeindegrenze zu Uetendorf – eine zwar günstige, aber ungeliebte Zugabe zum Seefeld gewesen zu sein. Das abgelegene, durch die Eidgenössische Allmend mit den Militärbetrieben und Truppenübungsplätzen von der Stadt getrennte Terrain eignete sich nicht zur Hebung Thuns als Fremdenverkehrsort (siehe Kap. 2.2), dem statutarischen Zweck der Gesellschaft. Als infolge des schlechten Geschäftsgangs die Aktionäre beruhigt werden mussten, tönte es plötzlich anders: In der Rossweide entstehe ein freundli-

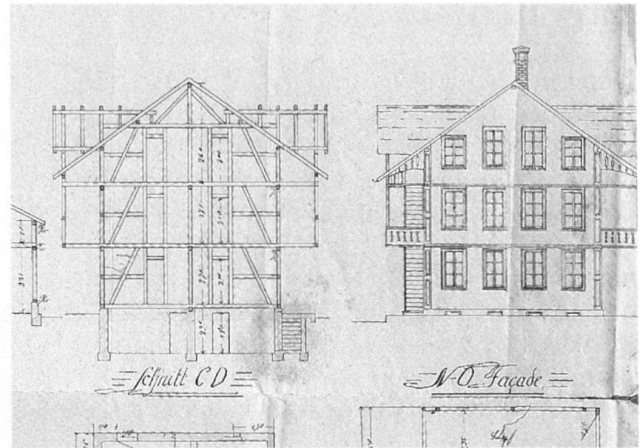


Abb. 59 Lerchenfeld. Beispiel eines quartiertypischen Mehrfamilienhauses (*Lerchenfeldstrasse 46*).

ches Arbeiterquartier, die Baugesellschaft habe einen schönen Anfang gemacht – bis Ende 1875 wurden aber nur gerade fünf Parzellen verkauft – und es bleibe ihr noch die Vollendung der Anlage.⁸⁵ Auch dieser Punkt war Wunschdenken, denn die Wirtschaftskrise legte für längere Zeit die Bautätigkeit lahm. Doch «[...] der Werth dieses Besitzes kann nur zunehmen, indem 1. Culturland um Thun herum wegen stetiger Vergrösserung des Waffenplatzes immer seltener wird [...]. 2. Aus dem nämlichen Grunde Plätze für Arbeiter-Wohnungen mit einigem Pflanzland in der Nähe der eidgen. Werkstätten immer gesuchter werden» und dass ferner «[...] die Gesellschaft von jeher in uneigennützig Weise nur die Wohlfahrt des Ortes zu fördern gesucht, [...] trotz der Ungunst der Zeiten [...]»⁸⁶ Der Verwaltungsrat hatte den Wert des Terrains tatsächlich erkannt und schon 1873, anscheinend auf mehrfache Anfragen Privater hin, einen Parzellierungsplan erstellt und allgemeine Bauvorschriften erlassen.⁸⁷

Als die Rossweide 1862 aus Bürgerbesitz an die Einwohnergemeinde kam, war das Gebiet mit Ausnahme des Zollhauses unbebaut. 1874–75 entstanden im Bereich der Abzweigung der *Lerchenfeldstrasse* von der *Allmendstrasse* die ersten Häuser. Um 1885 begann die Bebauung am andern Ende der *Lerchenfeldstrasse*, nahe der Bahnlinie. Eine grössere Bautätigkeit setzte aber erst nach der Jahrhundertwende – die Baugesellschaft war längst aufgelöst⁸⁸ – ein. Im Quartier, das noch um 1920 nur von den drei parallel geführten *Feuerwerker-, Lerchenfeld-* und der *Langestrasse* erschlossen war, entstanden auf den langen schmalen Parzellen etappenweise Wohnhäuser für zwei bis drei Familien, oft mit Kleingewerbe oder Laden und angebautem Ökonometeil. Die Anlage folgte in der Regel dem gleichen Schema: Vorgarten, giebelständiges Haus, baumbestandene Hofstatt und

ein Stück Acker- oder Weideland. Dies ergab im rückwärtigen Teil der Parzellen eine parallel zur Quartierstrasse verlaufende Grünzone, die zu einem charakteristischen Strukturelement des Lerchenfelds wurde. Die meist schmucklosen Satteldachbauten sind in einem zwanzig bis dreissig Jahre verspäteten Spätklassizismus gehalten. Entlang der schnurgeraden Strassen giebelständig aufgereiht, bilden die Einzelvolumen vor allem an der Lerchenfeldstrasse ein Ensemble von grosser Geschlossenheit. Diesen Charakter verdankt das Quartier auch dem Umstand, dass ein Grossteil der Häuser vom selben Baumeister stammt: David Messerli eröffnete 1906 an der *Feuerwerkerstrasse* 38 ein Geschäft, das in dieser ersten, bis etwa 1914 dauernden Aufschwungphase florierte. Bis um 1920 blieben grosse Teile des Lerchenfelds Weideland. Im Nachhinein behielt der Verwaltungsrat der Baugesellschaft aber Recht: Für Angestellte der Eidgenössischen Betriebe war das Lerchenfeld ideal gelegen. Nach dem Ersten Weltkrieg wurde das Quartier auf streng orthogonalem Strassensystem kontinuierlich weiter ausgebaut. 1926 wurden ein eigenes Schulhaus erstellt (*Langenstrasse* 47) und eine Haltestelle der Gürbetalbahn eröffnet, was die Attraktivität des Lerchenfelds als Wohnlage erheblich steigerte.

2.7.5 Goldiwil

Das auf den 1. Januar 1913 in die Stadt Thun eingemeindete Goldiwil bestand aus zwei nach Lage, Entwicklung und Zusammensetzung der Einwohner sehr unterschiedlichen Teilen: Dem hoch gelegenen Bauerndorf «ob dem Wald» und den Quartieren Lauenen, Hofstetten und Ried «nid dem Wald». Hofstetten begann sich dank der reizvollen Lage und der Nähe zur Stadt Thun in den 1830er Jahren zu einem bedeutenden Fremdenort zu entwickeln und wurde schon bald als eigentliche touristische Vorstadt Thuns betrachtet (siehe Kap. 2.2). Dagegen blieb Goldiwil «ob dem Wald» bis um 1900 ein reines Bauerndorf. Sein Erscheinungsbild wurde geprägt durch verstreut liegende Hofgruppen und Einzelhöfe, zumeist Bohlenständerbauten mit Teilwalmdächern, Bruchsteinsockeln und Lauben. Diese traditionelle Bauweise änderte sich zwischen 1800 und 1900 nicht, nur in der Gestaltung der Details (Laubenbaluster, Haustüren, Treppengeländer u. a.) sind feine Unterschiede stilistischer Art auszumachen. Auffallend ist die durchwegs hohe Qualität der Zimmermannsarbeit. Die Zeit des Heimatstils – sie ist hier zwischen 1910 und 1930 anzusetzen – brachte diverse Neufassadierungen älterer Bauernhäuser



Abb. 60 Goldiwil «ob dem Wald». Im Vordergrund das *Melli* mit Käserei und Schulhaus (Nrn. 1 und 8). Fotografie um 1930.

mit schwungvollen Ründen und behäbig-ausladenden Lauben sowie eine Anzahl kleinerer Ferienhäuser (z. B. *Trüelmatt* 1–11), fast durchwegs in der ortsüblichen Holzbauweise erstellt.

1870–1874 wurde zwischen Thun und Goldiwil eine neue Strasse angelegt. Sie bildete eine wichtige Voraussetzung für die Etablierung Goldiwils «ob dem Wald» als über dem Nebel gelegener Höhen- und Luftkurort. 1896 erhielt das Dorf denn auch seine ersten Hotels, die Blümlisalp (*Dorfstrasse* 88) und die (allerdings schon 1903 wieder abgebrannte) Alpenruhe (*Dorfstrasse* 37). Wenn sie sich als chaletartige Satteldachbauten auch an die ortsübliche Bauweise anlehnten, so führten sie mit ihrer pittoresk verspielten Detailgestaltung doch eine neue Stilrichtung ein. 1907 wurde das Waldpark (*Dorfstrasse* 44) eröffnet, ebenfalls ein grosses Chalet mit malerischen Elementen. Das bedeutendste «Fremdenetablissement» war das noble «Schlosshotel Jungfrau» (*Dorfstrasse* 37), 1905–06 anstelle der Alpenruhe erstellt, das – obwohl weit weniger monumental – formal und stilistisch an das Thuner Beau-Rivage (*Hofstettenstrasse* 6) erinnert. Mit seiner prächtigen Lage auf einem Hügelsporn über dem Dorf war es ein Aussichtshotel par excellence.

Nachdem 1905 das Beau-Rivage als erstes Hotel in der Stadt Thun den Ganzjahresbetrieb eingeführt hatte, spielte Goldiwil im Konzept des Kur- und Verkehrsvereins insbesondere eine Rolle als Wintersportort. Seine «reine, ozonreiche, absolut staubfreie Luft»⁸⁹ machte Goldiwil aber auch zum Kinderkurort. Die Kurheime Freudenberg (*Tschabold* 14) und Sonnalp (*Hohle* 1, 1a), eröffnet nach dem Ersten Weltkrieg, boten mit ihren grosszügigen Lauben, Terrassen und verglasten Veranden das Bild ländlicher Kleinsanatorien.

Goldiwil «ob dem Wald» blieb trotz Wintersport, Luft und Sonne als Fremdenort in Anspruch und Bedeutung immer weit hinter Hofstetten zurück. Das hing vor allem damit zusammen, dass hier traditionellerweise weit weniger enge Beziehungen zur Stadt Thun bestanden als im Dorfteil unten am See, wo zahlreiche Stadtbürger Grundeigentum besaßen oder als Hoteliers wirkten. Es waren denn auch vor allem die Einwohner Hofstettens, welche den politischen Anschluss Goldiwils an die Stadt Thun förderten. Nach der Eingemeindung am 1. Januar 1913 erstellte die Stadt diverse Infrastruktureinrichtungen. So wurden beispielsweise die Gebiete «nid dem Wald» ans Gasverteilungsnetz angeschlossen. Mit der Gründung der Autoverkehr AG Thun–Goldiwil–Heiligenschwendli erhielt auch der Dorfteil «ob dem Wald» 1918 den Anschluss an den öffentlichen Verkehr.

2.7.6 Strättligen

«Die Schadau ist eine von Menschenhand geschaffene Perle, gefügt in das Diadem der Alpenlandschaft, das die Natur hier in fröhlichster Stunde geschaffen.»⁹⁰ Das 1846–1852 im «anglo-gallischen Styl» erbaute Schloss (*Seestrasse* 45), im nordöstlichen Zipfel der bis 1920 selbständigen Gemeinde Strättligen gelegen, wurde bald zur viel bewunderten, auf der Scherzlig-Promenade von der Stadt aus bequem zu erreichenden Sehenswürdigkeit, zumal der Bauherr in den zugehörigen Ökonomiegebäuden (*Seestrasse* 26, 26a und 34–50) einen landwirtschaftlichen Gutsbetrieb eingerichtet hatte und die Kirche Scherzligen nach der Wahl Thuns als eidgenössischer Waffenplatz (1819) bis zum Bau der St. Marienkirche (*Göttibachweg* 7) für katholische Gottesdienste genutzt wurde. In den Reiseführern der Zeit finden ausser der Schadaubesitzung aber allenfalls noch der mittelalterliche Strättlilturm und die Villa des Marquis de Turenne (*Grenzweg* 27b), beide am Südrand der Gemeinde, Erwähnung;⁹¹ das dazwischen liegende Gebiet galt als touristisches Brachland.

Noch um 1860 war die weitläufige Gemeinde spärlich bebautes Weideland mit Einzelhöfen und den kleinen Dörfern Allmendingen, Buchholz, Gwatt, Scherzligen und Schoren. Der Baubestand entsprach der Lage Strättligens am Übergang vom Mittelland ins Berner Oberland: Vorherrschend waren währschaft Holzständerkonstruktionen mit schwach geneigten Satteldächern oder Vielweckhäuser unter Teilwalmdach mit Ründe. Erstere wurden um die Mitte des 19. Jahrhunderts öfters durch einen überhohen Scheunenteil ergänzt (*Buchholzstrasse* 124), blieben sonst aber ohne direkte Nachwirkung. Letztere fanden nach 1850 zunehmend als Fachwerk- oder Massivbauten Verbreitung. Unter dem Einfluss der Heimatschutzbewegung entstanden ab etwa 1910 einige anspruchsvolle Bauernhäuser dieser Stilvariante, die auch vom Landwirtschaftlichen Bauamt in Brugg als Modell propagiert wurde (*Schorenstrasse* 42 und 72, *Zelglistrasse* 12).

Einen neuen Impuls brachte die nach 1860 einsetzende Industrialisierung von Thun. Der kontinuierliche Ausbau der eidgenössischen Betriebe und die Entstehung von Zulieferwerken (siehe Kap. 2.5) führte zwischen 1860 und 1890 zu einer Verdoppelung der Bevölkerung. Die damit verbundene Bautätigkeit konzentrierte sich nach 1874/76, als die Allmenden parzellenweise verkauft wurden, auf die stadtnahen Gebiete in Allmendingen, auf der Vehweid (seit 1910 Neufeld genannt) und im Dürrenast, das um 1900 Schoren als Schwerpunkt der Gemeinde ablöste.



Abb. 61 Strättligen. Gwattstrasse im Dürrenast. Postkarte um 1910.

Die Verlagerung vom Primär- zum Sekundärsektor erfolgte phasenweise. Früher selbständige Kleinbauern und Handwerker wurden zu Tagelöhnern, die – wie zahlreiche der Neuzuzüger – nur noch zur Selbstversorgung nebenbei Landwirtschaft mit Kleintierhaltung betrieben. Als Strättligen ab etwa 1880 zunehmend zum Arbeitervorort von Thun wurde, hielt ein neuer Bautyp Einzug, der dem spätklassizistischen Satteldachhaus verpflichtet war: Schlichte, oft als Zwei- oder Dreifamilienhaus konzipierte Fachwerkbauten mit kurzem Scheunenteil. Vielfältige Varianten – verputzt, mit Schindelmantel oder auf Sicht, schmucklos oder mit Zierwerk im Schweizer Holzstil – verbreiteten sich bis etwa 1910 entlang der Strassenachsen (*Frutigen-, Gwatt-, Schul- und Neufeldstrasse*) und im Bereich der Gemeindegrenze zu Thun (*Talacker- und Schadaustrasse, Postgässli und Allmendingen-Allee*).⁹² Im südlichen Bereich der Gemeinde wurden auch zu klein gewordene Bauernhäuser ersetzt oder umgebaut (*Schorenstrasse 37*). Nach dem Ersten Weltkrieg entstanden vermehrt Ein- und Zweifamilienhäuser, neben malerischen Heimatstilbauten vielfach schmucklose, äusserst bescheidene Kleinstwohnhäuser mit Minimalgrundrissen (*Neufeldstrasse 1, Schulstrasse 38*), die auch die lokale Sozial- und Wirtschaftsstruktur widerspiegeln. Diese Situation ist der Gemeinde Strättligen denn auch zum Verhängnis geworden: Nach dem bis Ende 1918 gültigen kantonalen Steuergesetz waren die Einkommenssteuern am Arbeits- und nicht am Wohnort zu entrichten. Strättligen trug somit nur die Lasten des Bevölkerungswachstums. Die Gemeinde konnte die neuen Schulhäuser (*Im Dorf 2, Schulstrasse 35 und 37*), den Bau der Wasserversorgung ab 1910

sowie weitere Infrastrukturleistungen nicht mehr bezahlen und hatte sich hoch verschuldet.⁹³ 1915 beschloss deshalb die Gemeindeversammlung, Fusionsverhandlungen mit der Stadt Thun aufzunehmen. Diese war ihrerseits an städtischem Entwicklungsgebiet und Baulandreserven interessiert, da im Westen die Militäranstalten eine Ausdehnung verhinderten, das rechte Seeufer samt Hinterland mehrheitlich für Villenbauten reserviert war und sich die Bewohner des *Seefelds* und des *Westquartiers* (siehe Kap. 2.7.2–3) vehement gegen die Ansiedlung neuer Gewerbeanlagen wehrten. Im Hinblick auf das neue Steuergesetz und die Eingemeindung, die am 1. Januar 1920 vollzogen wurde, liessen sich schon 1918/19 die beiden ersten Industriebetriebe im Gwatt nieder (*Stationsstrasse 19, Eisenbahnstrasse 95*) und nach 1920 entstanden in rascher Folge neue Wohnquartiere im Dürrenast (Tannenhofquartier) und im Neufeld. Auch Scherzligen konnte sich baulich weiterentwickeln. Hier war während Jahrzehnten kein Ausbau denkbar, da die Familie de Rougemont fast sämtliches Land bis zur Lachen und zur Frutigenstrasse akquiriert hatte. Erst der Verkauf der Besitzung 1917 an ein Baukonsortium, dem unter anderen der Architekt Alfred Lanzrein angehörte, ermöglichte die Parzellierung der Seematte. Diese wurde nach der Eingemeindung zur begehrten Wohnlage und bald mit grossbürgerlichen Villen in ausgeprägt neubarockem Heimatstil überbaut (*Seestrasse 47–53*). Das Schloss Schadau aber blieb stilistisch und bezüglich seiner Stellung in der Landschaft einzigartig: Der zum See hin orientierte Solitär gehört eigentlich nicht zur nahe gelegenen Stadt, sondern ist Teil des Kranzes herrschaftlicher Schlösser und Villen rund um das untere Thunerseebecken.⁹⁴