

Betriebsicherheit versus Heimatliebe : zwanzig Jahre Planung für einen Schifffahrtskanal in Thun

Autor(en): **Maurer, Ursula**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse =
Arte + architettura in Svizzera**

Band (Jahr): **54 (2003)**

Heft 4: **Planung zwischen Ideal und Wirklichkeit = Le projet entre idéal et
réalité = Pianificazione fra ideale e realtà**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-394256>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Betriebssicherheit versus Heimatliebe

Zwanzig Jahre Planung für einen Schifffahrtskanal in Thun

Die feierliche Eröffnung des Schiffskanals zwischen dem neuen Bahnhof Thun und dem See am 27. Juni 1925 bedeutete das glückliche Ende eines Streites, der mehr als zwanzig Jahre Politiker, Ingenieure und die Presse beschäftigt hatte. Aus ihm ging eine stattliche Anzahl bisher grösstenteils unbekannter Plandokumente hervor.

Der Streit war das Erbe einer vorwiegend dem momentanen Vorteil verpflichteten Verkehrspolitik, die letztlich nur durch die wirtschaftliche Situation der Stadt Thun in der Zeit des beginnenden Fremdenverkehrs erklärt werden kann: Die frühen Oberland-Touristen hatten dem hübschen Aarestädtchen nur wenig Aufmerksamkeit gewidmet; erst gegen 1820 entdeckten sie den pittoresken Thuner Vorort Hofstetten als angenehmen Ort für die Sommerfrische. Der einer kleinen begüterten Schicht vorbehaltene Aufenthalt am Thunersee brachte der Stadt aber vorerst wenig ökonomischen Gewinn. Die lokalen Behörden versuchten deshalb, über den Ausbau der Verkehrswege eine «Hebung Thuns als Fremdenort» zu erreichen.

Grosses Aufsehen erregte 1835 die Aufnahme der Dampfschiffahrt auf dem See. Sie war einer privaten Initiative zu verdanken: Die Familie Knechtenhofer, Besitzerin des Hotels Bellevue in Hofstetten, hatte in Paris den Bau des ersten Thunersee-Dampfers mit Platz für 200 Passagiere in Auftrag gegeben. Das Schiff verkehrte während der Sommermonate zwischen Hofstetten und dem oberen Seeende, ab 1836 mit regelmässigem Fahrplan. 1843 nahm die Dampfschiffahrtsgesellschaft Thuner- und Brienzersee (DSG) ihren Betrieb vorerst mit einem Schiff auf.

1852 schloss der Regierungsrat des Kantons Bern mit der Schweizerischen Centralbahn (SCB) einen Konzessionsvertrag für den Bau einer Eisenbahnlinie von Bern nach Thun ab. Die Stadt Thun verlangte, dass der künftige Bahnhof auf die rechts der Aare gelegene, vom See abgewandte Seite der Stadt zu stehen komme. Grund dafür war die erklärte Absicht, die Reisenden, die von der Bahn aufs Schiff umsteigen wollten, quer durch

die Stadt zu leiten. Zusätzlich forderte die Stadt, der neue Bahnhof müsse Endstation der geplanten Linie bleiben – deren Fortsetzung in Richtung Oberland würde, so befürchtete man, vor allem dem aufstrebenden Interlaken Nutzen bringen. Die SCB dagegen war, um die Kosten eines Aareüberganges zu sparen, an einem Bahnhof auf dem linken Aareufer interessiert und schlug als Standort die Bleichematte vor; von hier aus liess sich zudem die von der Bahngesellschaft von Anfang an intendierte Weiterführung der Strecke leichter realisieren.

1857 erklärte sich der Thuner Gemeinderat bereit, einen linksufrigen Bahnhof zu akzeptieren, falls er am unteren Ende der Stadt errichtet und falls auf eine Streckenfortsetzung wenigstens für den Personenverkehr verzichtet werde. Im November 1858 entschied das Kantonsparlament im Sinne der Stadt; bereits 1859 wurden Bahnlinie und Bahnhof eröffnet (Abb. 1).

Thun blieb vier Jahre Kopf der Eisenbahn im Oberland; 1863 gelang es SCB und DSG, die bisherige Güterumladestation Scherzligen in einen Personenbahnhof mit direktem Schiffsanschluss umzuwandeln. Auch sonst entwickelte sich der Schienenverkehr zu Ungunsten der Stadt. Gravierend war insbesondere die Eröffnung der Brünigbahn 1888/89, die das Berner Oberland über Luzern ans internationale Eisenbahnnetz anschloss. 1893 war auch die Bahnverbindung von Bern nach Interlaken komplett; damit verlor der Schiffsverkehr auf dem Thunersee massiv an Bedeutung. Zudem genügte der kleine Bahnhof von 1859 den Anforderungen des Verkehrs längst nicht mehr. Die Stadt sah sich gezwungen, ihre bisherige Verkehrspolitik zu überdenken.

Im März 1903 reichte der St. Galler Ingenieur Hermann Sommer den Behörden das Projekt eines neuen Bahnhofs im Gebiet der Bleichematte ein,¹ an dem Standort also, den die SCB 1852 vorgeschlagen hatte. Die Hauptfassade des Gebäudes war auf die Äussere Aare hin orientiert, in der die Schiffe in Zukunft anlegen sollten. Dies hätte den Abbruch der so genannten Oberen Schleuse bei der Ausmündung der Äusseren aus der Inneren Aare und ihre Verschiebung flussabwärts bedingt. Sommers Vorschlag wurde durch den von der Stadt mit einer Expertise beauftragten

Direktor der Schweizerischen Südostbahn A. Laubi, der die starke Strömung oberhalb einer Schleuse für eine Landestelle als viel zu gefährlich erachtete, abgelehnt.

Im Oktober desselben Jahres legte der Berner Ingenieur Emil Auer, Betriebsdirektor der Thunerseebahn, den Entwurf eines schiffbaren Stichkanals zum geplanten Bahnhof vor (Abb. 2). Er begann bei der Station Scherzliggen, lief dem Gleis entlang und endete wenige Meter vom Bahnhof entfernt. Mit 24,5 Metern Breite war er für das gefahrlose Kreuzen zweier Schiffe reichlich knapp bemessen.² Das war denn auch der Hauptgrund für die Ablehnung durch Laubi, der das Projekt aber insgesamt «für annehmbarer» als das Sommer'sche erklärte.³

Mit diesen beiden Vorschlägen waren die Positionen in der Auseinandersetzung der nächsten zwanzig Jahre abgesteckt: Die Stadt Thun, der Verkehrsverein und die Hoteliers in Hofstetten vertraten die Meinung, der Anschluss der Schiffe an die Bahn müsse möglichst weit flussabwärts über die Aare gesucht werden, damit die Touristen freien Blick auf die Stadt und das Schloss hätten, während Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften einen Stichkanal zwischen Scherzliggen und dem künftigen Bahnhof empfahlen. An der zeitweise sehr emotional geführten Diskussion beteiligten sich Ingenieure und Wasserbauexperten aus der ganzen Schweiz. Insgesamt liegen in den Archiven rund dreissig mehr oder weniger ausgearbeitete Vorschläge. Ein grosser Teil der Entwürfe, meist ein Hauptvorschlag mit mehreren Varianten, war weder von der Stadt noch von den Verkehrsbetrieben in Auftrag gegeben worden – schon Sommer und Auer hatten «blosse Privatarbeiten»⁴ vorgelegt.

Im Dezember 1907 erhielt der ehemalige Professor für Wasserbau am Polytechnikum Zürich, Karl Emil Hilgard, von der

Baudirektion des Kantons Bern den Auftrag, das skizzenhafte «Projekt einer neuen Schiffs-Zufahrts-Variante für den Centralbahnhof in Thun» zu begutachten (Abb. 3). Es war von Alfred Rubin, Ingenieur in Zürich und Thunburger, eingereicht worden und hatte den Beifall des Gemeinderates gefunden, der hoffte, «damit [bei der Baudirektion] die Bahnhoffrage wieder in Fluss zu bringen».⁵ Es zeigt ein trichterförmiges Hafenbecken mit Einfahrt unmittelbar neben der Oberen Schleuse. Für die Realisierung hätte die ganze flussseitige Hälfte des Aarefeldes ausgebagert werden müssen; nur der zwischen Scherzliggenbrücke und Schleuse bestehende Uferweg wäre als schmale Hafenmole mit Quaianlage erhalten geblieben.⁶

Hier tauchte zum ersten Mal die Idee einer grösseren Hafenanlage im Aarefeld auf. Das Haupthindernis eines jeden solchen Vorhabens bildeten die idyllisch in der Aare gelegenen Inseln: Wollte man die Einfahrt aus dem Gefahrenbereich der Oberen Schleuse bringen, war das mindestens teilweise Abtragen einer dieser Inseln unumgänglich. Auch Rubins Skizze sah das Abgraben eines Stücks des so genannten Unteren Inselis vor.

Gutachter Hilgard lehnte das Projekt klar ab. Es sei für die Schiffe viel zu gefährlich, den für die Einfahrt in das Hafenbecken nötigen scharfen Richtungswechsel in der starken Strömung direkt vor der Schleuse vollziehen zu müssen. Ausserdem bemängelte er die unzuweckmässige Grundrissform und die «nutzlose [...] Verschwendung an gut gelegenen und in seinem Wert durch die Nähe eines Bahnhofes und einer Hafenanlage zweifellos sehr steigerungsfähigem Grundeigentum».⁷

Gleichzeitig mit seinem Gutachten reichte Hilgard dem Gemeinderat eine von ihm selbst weiter entwickelte Idee des Thuner Bezirksoberingenieurs Johann Neuhaus ein (Abb. 4). Der



Bahnhof war weiter seewärts geschoben als in den bisherigen Projekten; das Hafenbassin lag seitlich vor der Front des geplanten Aufnahmegebäudes. Während Neuhaus der Hafeneinfahrt einen Teil des Unteren Inselis opfern und den Rest durch Aufschüttung ans Festland anbinden wollte, liess Hilgard die Inseln unberührt; im Bericht an den Gemeinderat äusserte er die Absicht, sie zu einer «Promenade» zusammenzubinden. Dahinter sollten die Schiffe in ruhigem Wasser in das Hafenbassin geleitet werden. Eine neue Bahnhofstrasse liess die Stadt buchstäblich links liegen – sie führte in der Achse des Aufnahmegebäudes an die Aare und über eine Brücke direkt ins Hotelquartier Hofstetten.

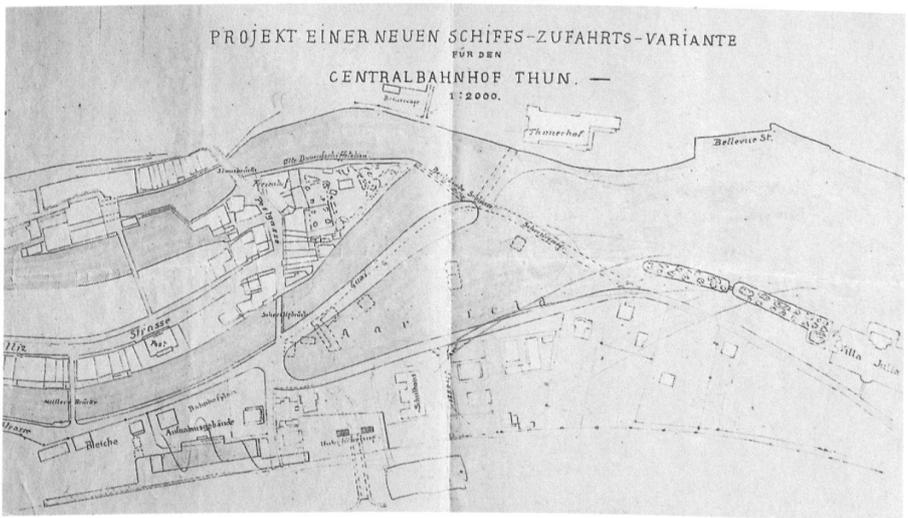
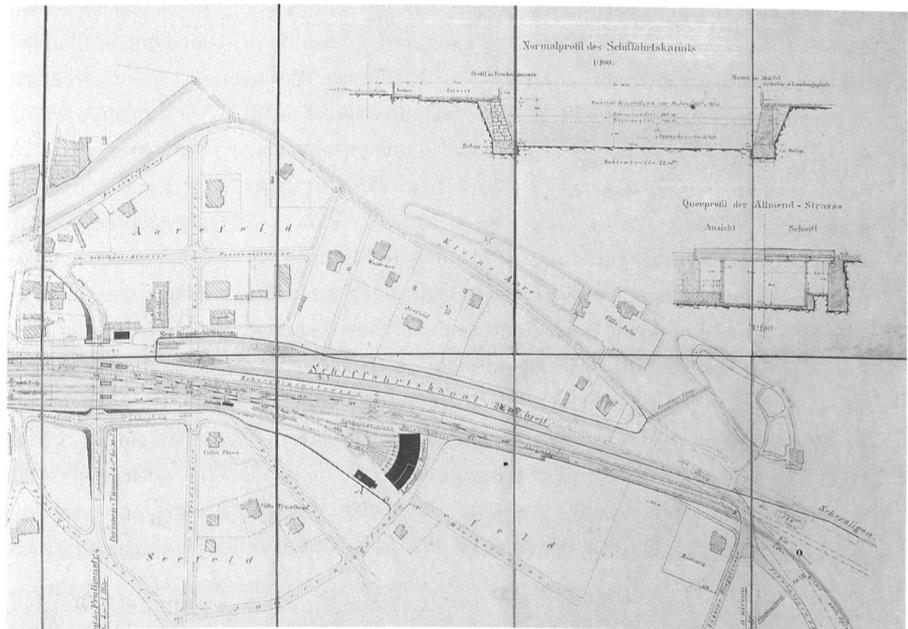
Die DSG wandte sich heftig gegen den Vorschlag: Zwar sei er vom schiffahrtstechnischen Standpunkt her prüfenswert, aber die Schiffe könnten von den ankommenden Eisenbahnpassagieren nicht gesehen werden. Die Reisenden, welche mit den verkehrsgeografischen Verhältnissen der Gegend nicht vertraut seien, würden deshalb irrtümlich in der Bahn sitzen bleiben, denn «der Anblick des Schiffes vom einfahrenden Zuge aus ist von viel grösserem orientierendem Werte als das Rufen der Kondukteure <zum Dampfboot umsteigen.>»⁸

Nachdem sein Projekt von 1903 abgelehnt worden war, hatte Hermann Sommer seinen Vorschlag gründlich überarbeitet und ihn anschliessend ad acta gelegt. Erst 1911, als die Stadt Thun

1 Übersichtplan des Stadtkreises Thun, 1893, Archiv Oberingenieur Kreis I, Thun. – 1: Schiffsstation Hofstetten. – 2: Von der Stadt Thun ursprünglich gewünschter Bahnstandort; 3: Bleichematte; 4: Bahnhof von 1859; 5: Bahn- und Schiffsstation Scherzligen; 6: Scherzligenbrücke; 7: Standort des Bahnhofs von 1923.

2 Thun, Projekt für einen Schiffahrtskanal von Emil Auer, 1903, Direktion Bau und Liegenschaften der Stadt Thun.

3 «Projekt einer neuen Schiffs-Zufahrts-Variante für den Centralbahnhof Thun» von Alfred Rubin, 1907, Archiv BLS Bern.

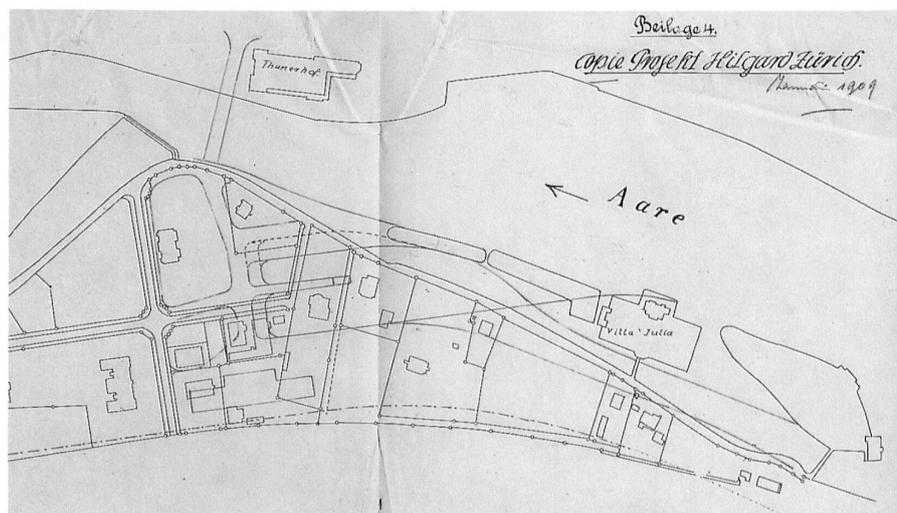


an eine Subvention für den künftigen Bahnhof die Forderung knüpfte, die Schiffszufahrt müsse zwingend über die Aare erfolgen, präsentierte er die Neufassung den Behörden (Abb. 5, 6).⁹ Das in den Plan von 1903 eingezeichnete Projekt sah zwei Schiffsanlegestellen unmittelbar oberhalb der Scherzligenbrücke vor, eine auf der Bahnhof- und eine auf der Stadtseite. Eine Verlängerung der Bällizstrasse mitten durch das Freienhofquartier sollte die Stadtstation zugänglich machen und am Flussufer als «Alpenterrasse [...] mit einer kleinen Promenade geschmückt» werden. Die Obere Schleuse wollte Sommer durch «ein eisernes Schützenwehr» unterhalb der Scherzligenbrücke ersetzen und die Ausmündung der Äusseren aus der Inneren Aare auf sechzig Meter verbreitern. Das Projekt basierte «auf dem Prinzip, mit Hilfe eines armierten Betonbodens die Strömung von den Schiffen fern zu halten, wodurch eine Zweiteilung des Bettes der äusseren Aare entsteht: Im oberen Teil kursieren die Schiffe in ruhigem Wasser, im unteren Teil strömt das überflüssige Wasser in besonderm Ablaufkanal fort. [...] Das Hafenbassin ist somit über den Ablaufkanal hinübergeschoben.»¹⁰ Sommers Vorschlag wurde weder von der Stadt noch von der DSG in Erwägung gezogen.

Ende August 1911 beauftragte die kantonale Eisenbahndirektion den Berner Ingenieur Karl Schorno mit allgemeinen Studien für die Machbarkeit einer Schiffszufahrt zum Bahnhof. Schorno untersuchte die bisherigen Projekte der DSG, der Schweizerischen Bundesbahnen SBB – die SCB war 1902 in den Besitz der Eidgenossenschaft übergegangen – sowie der Stadt Thun und entwarf eine Anzahl von Vermittlungsvarianten. Mit einer Ausnahme bedingten alle diese Vorschläge das Abtragen einer Aareinsel. Schorno war der Ansicht, dies könne durch die

Aufschüttung einer breiten Quaianlage rechts der Hafeneinfahrt «reichlich kompensiert» werden, ja, es bedeute «gegenüber dem jetzigen Zustand entschieden eine Verbesserung und Verschönerung.»¹¹ Die Stadt Thun sprach sich für das so genannte Julia-Projekt aus (Abb. 7), die Variante, welche die Insel mit der Villa Julia beseitigen wollte;¹² eine Kanal- oder Hafeneinfahrt an dieser Stelle schien weit genug von der Gefahrenzone der Schleuse entfernt und doch so nahe bei der Stadt, dass «den mit dem Dampfboot dort anlangenden Fremden das sehr hübsche Stadtbild vor Augen geführt werden» könne.¹³ Bei einer «nautischen Expertise» am 31. Juli 1912 zeigten sich aber gravierende Mängel. Bei drei der vier Probefahrten mit der Stadt Thun misslang – trotz vollständig geschlossener Schleuse und dadurch verminderter Strömung – die Einfahrt in den vorgesehenen Kanaleingang, und die beiden Versuche mit dem wesentlich grösseren Salondampfer Blümlisalp offenbarten, dass eine Einfahrt nur gelingen konnte, wenn die Kanalachse um fünfzig Meter flussaufwärts verschoben wurde, aber auch das nur bei optimalen Witterungsbedingungen.

Daraufhin ersuchte die Stadt Thun den Pionier der Schweizerischen Rheinschiffahrt, Rudolf Gelpke aus Basel, um eine Stellungnahme. Gelpke kam zum Schluss, die Einfahrten seien misslungen, weil die Hafeneinfahrt beim Julia-Projekt flussaufwärts gerichtet sei. Bei Flusshäfen müsse die Achse aber flussabwärts orientiert sein; so könnten die Schiffe rückwärts den Hafen passieren, stoppen und Bug voran einfahren. Auf Grund von Gelpkes Angaben erarbeitete der Arlesheimer Ingenieur Alfred Jaggi im Auftrag der Thuner «Spezialkommission für eine Schiffshafenanlage» ein Projekt, das im Januar 1913 vorlag (Abb. 8).¹⁴ Es zeigt einen rechtwinklig vom Fluss abzweigenden Hafen,



der seitlich des geplanten Bahnhofplatzes endet. Da kein zentraler Schiffssteg geplant war, konnten nur zwei Schiffe gleichzeitig unabhängig voneinander bedient werden. Vor der Oberen Schleuse waren die von Gelpke empfohlenen Abwehrpfähle vorgesehen, «um ein Aufprallen eines Schiffes, sei es bei unrichtiger Manövrierung, Versagen der Steuerung, oder durch einen Defekt zu vermeiden.»¹⁵

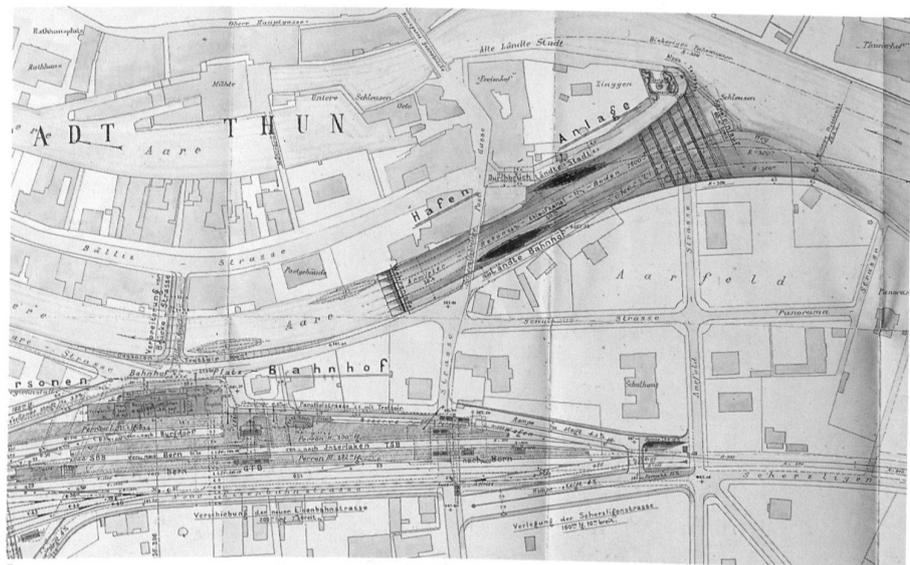
Das Projekt wurde im Februar 1913 von der Thuner Gemeindeversammlung einstimmig angenommen. Es sei, so das *Oberländer Tagblatt*, nicht etwa nur «ein Mittel zur Förderung wirtschaftlicher Interessen, sondern es bedeutet ein Stück Heimatliebe.» Eine neuerliche nautische Expertise kam allerdings zum

Schluss, das Projekt sei zu Gunsten eines Kanals abzulehnen, und auch bei der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS), inzwischen Betreiberin der Schifffahrt auf dem Thunersee, stiess es auf wenig Begeisterung: Die Zahl der in Thun und Scherzligen eingestiegenen Passagiere habe sich seit 1900 verdoppelt und an schönen Sommersonntagen müssten meist Doppelkurse geführt werden. Ein zweckdienlicher Hafen brauche deshalb mindestens vier zum direkten An- und Abfahren eingerichtete und voneinander unabhängige Landungsstellen, sonst komme es unweigerlich zu grossen Verspätungen im Schiffs- und Bahnverkehr. Das sei aber nur von sekundärer Bedeutung gegenüber der mangelhaften Betriebssicherheit.¹⁶

4 Thun, Projekt von Karl Emil Hilgard, 1909, Archiv BLS Bern.

5 Thun, Projekt für einen Schifffahrtskanal von Hermann Sommer, 1904 bzw. 1911, Archiv BLS Bern.

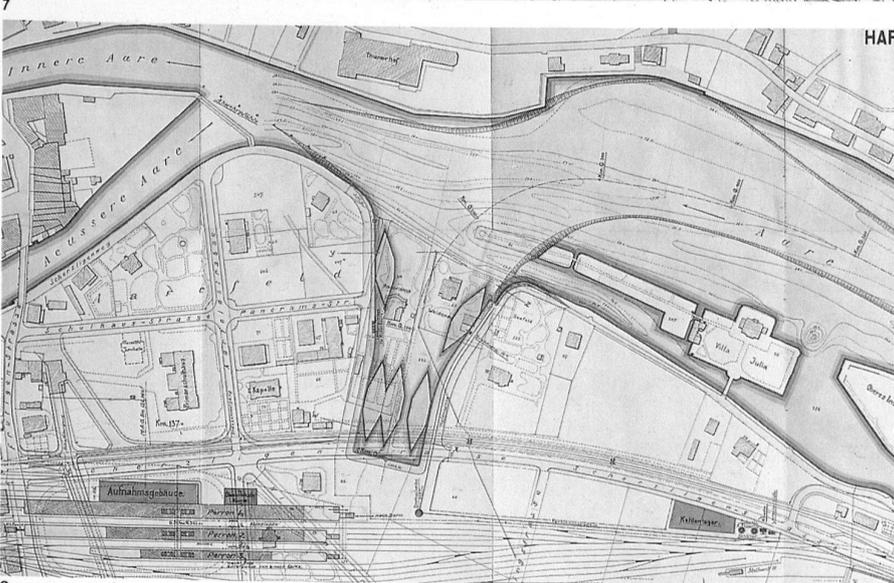
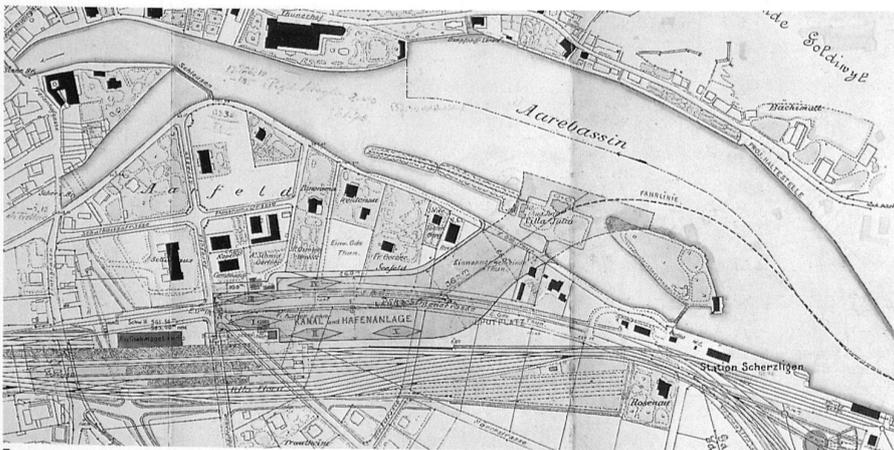
6 Thun, Projekt für einen Schifffahrtskanal von Hermann Sommer (Querschnitt), 1904 bzw. 1911, Archiv BLS Bern.



Nach dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges 1914 ging die Zahl der Touristen massiv zurück. Die Parteien einigten sich deshalb im Sommer 1916 auf eine kostengünstige Minimalvariante mit zwei Schiffsanlegestellen am Unteren Inseli;¹⁷ die SBB, reichten daraufhin das Baugesuch für einen Bahnhofneubau im nahen Aarefeld ein. Der Baubeginn verzögerte sich bis 1920; die Schiffsanlegestellen blieben unausgeführt.

Nach Kriegsende wurde die Diskussion um die «Hafenfrage» sofort wieder aufgenommen. Im Frühjahr 1923 erklärte die BLS, sie sehe sich gezwungen, den seit 1915 defizitären Schiffsverkehr einzustellen, falls nicht sofort eine Lösung gefunden werde.¹⁸ Die Drohung wirkte: Im September 1924 akzeptierten die Thuner

Stimmbürger auf Antrag des Gemeinderates das Vorhaben der BLS für einen Stichkanal zum Bahnhof mit Einfahrt in Scherzli-Gen. Noch im gleichen Jahr begannen die Aushubarbeiten und bereits am 27. Juni des folgenden Jahres – fast auf den Tag genau zwei Jahre nach der Einweihung des neuen Bahnhofs – fand die offizielle Eröffnung statt (Abb. 9). Der Kanalverlauf entspricht in etwa dem in Emil Auers Projekt von 1903.



7 Thun, «Julia»-Projekt für einen Schifffahrtskanal von Karl Schorno, 1912, Archiv BLS Bern.

8 Thun, Hafenprojekt von Alfred Jaggi, 1913, Archiv BLS Bern.

9 Thun, Kanal, Aufnahme 4. Mai 1925, Archiv BLS Bern. – Für die offizielle Eröffnung am 27. Juni 1925 wurde der Kanal geflutet; die Bauarbeiten dauerten bis Mai 1926.

Résumé

Dans les années 1850, la ville de Thoune impose que la gare – à l'époque terminus de la ligne Berne–Thoune – soit construite aussi loin que possible du débarcadère afin que les voyageurs soient obligés de traverser la ville pour aller prendre le bateau. Avec la construction de la liaison ferroviaire menant dans l'Oberland bernois en passant par le col du Brünig, le trafic sur le lac de Thoune perd beaucoup de son importance. Dès lors, pour rester concurrentiel, Thoune désire centraliser la gare et le débarcadère. Les transports publics recommandent de construire un canal du lac à la gare, la ville préférerait un accès par l'Aar. Des ingénieurs de toute la Suisse participent au débat; une trentaine de projets sont élaborés. Ce n'est qu'en 1924, suite à la menace de la BLS de cesser toute activité de transport par le lac, que les partis en cause se mettent d'accord pour construire le canal actuel.

Riassunto

Negli anni fra il 1850 e il 1860 la città di Thun aveva imposto alla stazione ferroviaria – all'epoca capolinea della linea Berna-Thun – un'ubicazione il più distante possibile dall'imbarcadere, così che per cambiare mezzo di trasporto i passeggeri dovevano attraversare la città. Con l'apertura della linea ferroviaria del Brünig, la navigazione sul lago di Thun perse importanza. Per restare concorrenziale, la città di Thun decise allora di centralizzare stazione ferroviaria e imbarcadere. L'azienda dei trasporti pubblici consigliò la costruzione di un canale tra il lago e la stazione, la città preferiva invece un collegamento sull'Aar. Le discussioni, alle quali parteciparono ingegneri da tutta la Svizzera, portarono complessivamente a una trentina di progetti diversi. Solo nel 1924, dopo che la compagnia Berna-Lötschberg-Sempione (BLS) aveva minacciato di sospendere il trasporto via lago, i due fronti si accordarono infine sulla costruzione dell'attuale canale.

ANMERKUNGEN

- 1 · Stadtbibliothek Thun (SBT), Hermann Sommer, *Projekt Scherzligbrücke und Erläuterungsbericht zum Bahnhofumbau Thun*, 4.3.1903, in: Quellensammlung Lohner zu Verkehrsfragen.
- 2 · Direktion Bau und Liegenschaften der Stadt Thun, Emil Auer, *Generelles Projekt für einen Zentralbahnhof Thun*, 1903.
- 3 · A. Laubi, *Gutachten über die Erweiterung und den Umbau des Bahnhofes in Thun erstattet an den dortigen Gemeinderat*, Wädenswil 1903, S. 34.
- 4 · Ebd., S. 27; ebenso: Sommer 1903 (wie Anm. 1), S. 2.
- 5 · Stadtarchiv Thun (SAT), Protokoll der Gemeinderatssitzung vom 12.11.1907.
- 6 · Alfred Rubin, *Projekt einer neuen Schiffs-Zufahrts-Variante für den Zentralbahnhof Thun*, Beilage 1 zum Gutachten Hilgard (siehe Anm. 7).
- 7 · Archiv BLS Bern (BLS), Karl Emil Hilgard, *Gutachten*, Januar 1909.
- 8 · BLS, Direktion der Dampfschiff-Gesellschaft Thuner- und Brienzersee an Eisenbahndirektion des Kantons Bern, 27.9.1909.
- 9 · BLS, Hermann Sommer, *Bahnhof Thun. Umbauprojekt*, 15.9.1903 und 22.2.1904.
- 10 · BLS, Hermann Sommer, *Die Hafenanlage in Thun und Die Abflussregulierung des Thunersees*.

Bericht zum überarbeiteten Projekt von 1904, 31.10.1911.

- 11 · BLS, Protokoll des Augenscheins vom 11.9.1911.
- 12 · BLS, Karl Schorno, *Generelles Projekt für einen Schiffahrtskanal und Hafenanlage in Thun, Vermittlungsvariante IV rot*, 20.1.1912.
- 13 · BLS, *Bericht über die am 31. Juli 1912 vorgenommene nautische Expertise*.
- 14 · BLS, Alfred Jaggi, *Hafen in Thun*, Januar 1913.
- 15 · SAT, Alfred Jaggi, *Technischer Bericht zum Projekt*, 30.1.1913.
- 16 · BLS, *Bericht BLS-Dampfschiffbetrieb an BLS-Direktion*, 13.9.1913.
- 17 · BLS, Projektskizzen. – Ein ähnlicher Vorschlag war vom Gemeinderat schon 1909 diskutiert worden.
- 18 · BLS, *Bericht der Direktion BLS an den Regierungsrat des Kantons Bern*, 30.5.1923.

ABBILDUNGSNACHWEIS

1: Denkmalpflege des Kantons Bern (Gerhard Howald). – 2: Direktion Bau und Liegenschaften der Stadt Thun (Christian Helmle). – 3–9: Archiv BLS Bern (Christian Helmle)

ADRESSE DER AUTORIN

Ursula Maurer, lic. phil I,
Architekturhistorikerin, Autorin
des INSA, Bd. 9 (Stadt Thun),
Kieselgasse 9, 8008 Zürich

