

Zeitschrift: Jahrbuch / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (2013)

Artikel: Die schönen Folgen des Kanderdurchstichs : (alternatives Ende)
Autor: Gartentor, Heinrich
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095938>

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: 24.03.2026

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

Die schönen Folgen des Kanderdurchstichs (alternatives Ende)

Wir fahren im Sommer öfter mit unserem Motorboot vom Thuner Strandbad, wo wir einen Bootsplatz besitzen, «in die Kander» – wie wir das Kanderdelta nennen – zum Bräteln und Baden. Ein schöner Flecken ist das, der einzig wilde Ort am unteren Thunersee.

Schwemmholz fürs Feuer gibt es immer genug, die Kinder sammeln besonders schön gezeichnete Steine, bauen Sandburgen und in den Nebenrinnalen der unbändigen Kander neue Wege. Gäste aus der Ferne können es jeweils nicht fassen, dass es einen solch wilden Ort am ziemlich zugebauten unteren Thunersee überhaupt gibt, und die Gäste staunen, wenn ich ihnen erzähle, dass der Hügelzug hinter uns von Hand durchbrochen wurde. 45 Meter hatten weg müssen, um die Kander in den Thunersee zu leiten. Erst habe man nur einen Tunnel gebaut, der dann aber eingestürzt sei. Die Kander habe sich nach und nach ihre Schlucht gerissen. Das sei erst 300 Jahre her.

Am 5. Oktober 1716 habe der Rat der 200 zu Bern ernsthaft erwogen, die Kander wieder in ihr altes Bett zu leiten, schreibt der Lokalhistoriker Arthur Maibach aus Einigen. Wohin würden wir mit unserem Boot fahren, wenn dies tatsächlich geschehen wäre?

In jenem Oktober 1716 hatte sich die Kander bereits siebenundzwanzig Meter tief in die Talsohle gefressen, und man konnte den Graben nicht einfach zuschütten. Man wusste von der Planung des Oderteichs (1715–1722 gebaut) im heutigen Niedersachsen, dass es durchaus eine Möglichkeit gab, einen grossen Graben zu schliessen und abzudichten. Für den Oderteich brauchten sie Granit¹, in der Kander würde man es mit Kalksteinen und Kalkgrus wagen. Man würde den ersten Staudamm der Schweiz bauen müssen.

Baubeginn der Kandertalsperre war bereits im Winter 1716, um sofort die Niedrigwasserperiode der Kander zu nutzen. Bereits 1722 konnte der Bau der Talsperre abgeschlossen werden.

Erst hatte man nur eine Hochwasserentlastung Richtung Thunersee bauen wollen, einen Überlauf also, um das unterste Kandertal vor Hochwasser zu schützen. Noch während der Bauphase entschied der Rat der 200 zu Bern, nur noch einen Teil des Kanderwassers durchs unterste Kandertal (das heutige Glütschbachtal) in die Aare abzuleiten. Man entschied, die 46 Höhenmeter zwischen der Talsperre und dem Thunersee als Mühlensteig zu nutzen, Sägewerke und Mühlen aller Art anzusiedeln. Der Kandersee als Speichersee garantierte eine stetige Wassernutzung. 1886, nur sechs Jahre nach Inbetriebnahme des weltweit ersten Wasserkraftwerkes im englischen Northumberland, entstand am Mühlensteig das erste Wasserkraftwerk der Schweiz zur Erzeugung elektrischen Stroms. Es war eine Pioniertat, und sie trug wesentlich zum wirtschaftlichen Aufschwung der Region bei. Weil man nun den Mühlensteig in der aktuellen Form nicht mehr brauchte und das Wasser ins Kraftwerk floss, begann er zu verfallen. Erst in den 1960er Jahren begann man, die noch bestehenden Anlagen zu schützen, und baute verfallene neu auf. In den letzten Jahren konnte so ein Industriedenkmal von internationalem Ansehen aufgebaut werden. Wir fahren mit dem Boot oft an den Mühlensteig. Die Kinder mögen den Ort. – Unser Bootsplatz befindet sich übrigens in Thun mitten in der Stadt.



Die Einleitung der Kander 1713 in den Thunersee hatte zur Folge, dass man in Thun den äussern Stadtgraben fluten musste und dieser zur Äusseren Aare wurde. Bereits 1721 beruhigte sich die Situation. Die Kander floss zu einem guten Teil wieder im alten Flussbett um Thun herum. 1722 wären ohne Kandersee als Ausgleichsbecken und altem Flussbett in Thun grosse Hochwasserschäden entstanden. Nach Fertigstellung des Mühlensteigs 1722 wurde die Äussere Aare zum stehenden Gewässer, zur stinkenden Kloake. Man überlegte sich eine Trockenlegung, die aus finanziellen Gründen verworfen wurde.

Aus der stillen Aare wurde nach und nach ein bedeutender Handelshafen, wo die Waren aus Bern in Schiffe umgeladen und die im Mühlesteig beladenen Schiffe gelöscht wurden. 1835 legte das erste Dampfschiff Richtung Interlaken ab. Es war die Grundlage des Tourismus im Berner Oberland. 1842 fuhr erstmals die Eisenbahn von Bern nach Thun,² 1846 weiter zum Mühlensteig. Im gleichen Jahr wurde die Schifffahrtsschleuse in Interlaken eröffnet, die eine durchgehende Schifffahrt von Thun bis Brienz ermöglichte. Die Goldswiler Platten, die zur Belegung der Berner Lauben dienten, und das Oberländer Holz konnten so wesentlich günstiger transportiert werden. Nach dem Bau der Thunerseebahn 1893 verlor der Thuner Hafen seine Bedeutung als Handelshafen, dafür wurde die Passagierschifffahrt ausgebaut. Heute gehört eine Schifffahrt von Thun nach Brienz zum Muss jeder Schweizerreise. Höhepunkt ist die Durchfahrt von Interlaken. Im Thuner Bälliz, zur Äusseren Aare hin, erstreckt sich der grösste Bootshafen der Schweiz. An den Ufern gibt es die schönsten Beizen mit direktem Blick auf Stockhorn und Niesen und die Dampfschiffe Löschberg, Blüemlisalp, Spiez und die Abendsonne. Der äusserste Bootsanlegeplatz vor dem Hotel Falken gehört seit Generationen unserer Familie.

¹ Briefe von Caspar Dannenberger an das Bergamt Clausthal vom 24. Dezember 1712 und vom 27. Februar 1713, Niedersächsisches Bergarchiv Clausthal.

² Pioniergeist, verpasste Chancen und Konkurrenzdenken, «Der Bund» 26. Juli 2010.

