

Burg Strättligen

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14 (1924)**

Heft 46

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-645639>

Nutzungsbedingungen

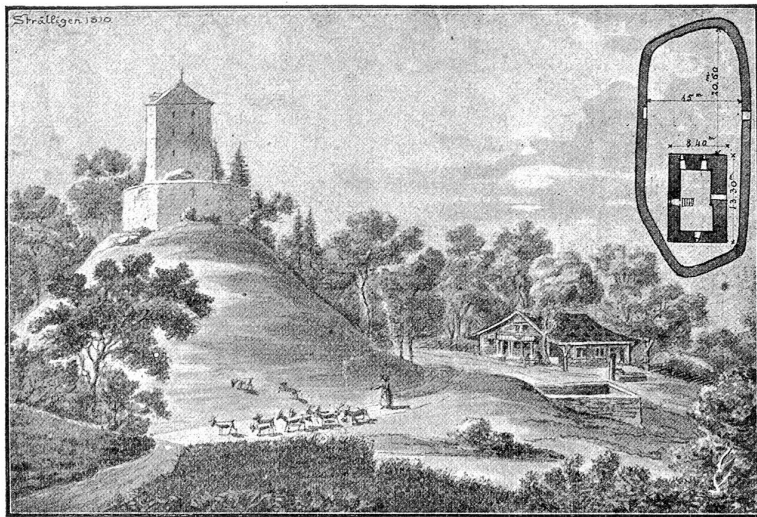
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Burg Strättlingen, nach einer Malerei von 1810, samt Grundrissaufnahme von 1908.

aus allen Ländern belegt. Es ist dem Verfasser und Herausgeber kaum etwas Wesentliches entgangen. Sein Werk ist zweifellos eine wertvolle Bereicherung der Kunstdliteratur. Es sei hiermit unsern Lesern bestens empfohlen. H. B.

Burg Strättlingen.

Die Zeiten ändern und die Sitten! Schau blickte man im Mittelalter hinauf zu den festen Herrensitzen, wo die Ritter haften und oft genug das Landvolk ihre Härte fühlen ließen. Heute ist es vorbei mit der feudalen Herrlichkeit und gar manche Burg liegt in Trümmern oder ist für alle Zeit vom Erdboden verschwunden. Fast alle Burgstätten sind nun beliebte Ausflugsziele, wo man hinabschaut auf unsere schöne Heimat und sich gerne zurückversetzt in die „gute alte Zeit“. Einen solchen Aussichtspunkt findet der Wanderer auf dem Strättlinghügel, wo in einem stillen Wäldchen fast unsichtbar die wohlerhaltene Burgruine, im Volksmund „Pulverturm“ genannt, ihr Dasein verträumt.

Der imposante Bergfried hat eine Höhe von 20 Metern. Ganz schmale Treppen ohne Geländer verbinden die Böden der fünf Stockwerke miteinander. Da die festen Mauern auf den Fundamenten einen Durchmesser von mehr als zwei Meter aufweisen, sich jedoch nach oben verzüngen, so haben die untern Räume weniger Bodenfläche, als die obern. Das Parterre ist 9,75 Meter lang und 4,4 Meter breit, das fünfte Stockwerk dagegen 11 bzw. 6,15 Meter. Die drei Meter hohen Räume, die mit Vorliebe von Fledermäusen bewohnt werden, werden spärlich erhellt von ein paar Schießscharten. Im vier Meter hohen Estrich sieht man noch heute die schuhdicke Welle, mittelst welcher die Arbeiter die Pulverfässer und Munitionskisten in die Höhe zogen. Jedes Gemach hat nach Südwesten eine fenstergroße Öffnung, die mit Flügeltüren verschlossen ist. Früher ging der Munitionstransport über den alten Gwattstuf hinauf gegen die einstige Dingstatt und über das Hintertut gegen den Burghof. Das Aufzugsseil war an einem starken Nussbaum befestigt. Als aber vor hundert Jahren die Simmentalstraße in den Randerdurchstich verlegt war, konnte vom Siebenstundensteinweg eine bequemere Anfahrt erstellt werden. Ebenso massig gebaut wie der Turm ist die 100 Meter lange Ringmauer, deren Höhe zwischen drei und sieben Metern variiert und deren sieben Fuß dickes Mauerwerk durch große Steinplatten vor Verwitterung geschützt ist. Da der Turm nicht in der Mitte des Burghofes steht, so ist anzunehmen, daß früher neben dem Bergfried noch andere Burgteile wie Palas, Kemenate oder Stalung zu finden waren.

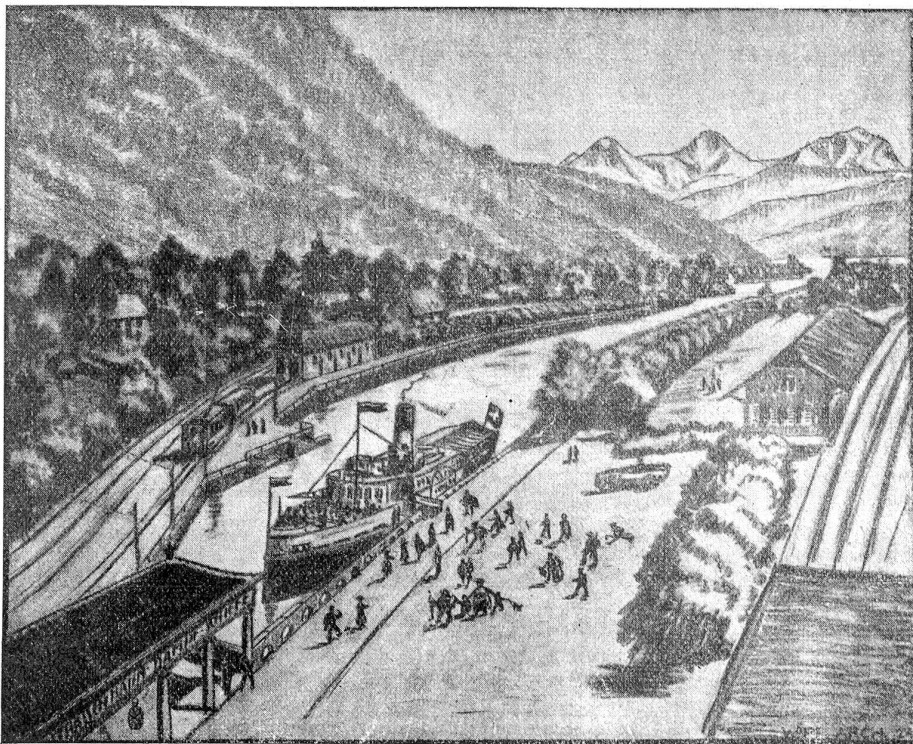
Wann und wie die Beste gebaut wurde, ist nicht mehr nachzuweisen. Laut den Urkunden im Staatsarchiv erscheint der erste Strättlinger, Heinrich I., im Jahre 1175. Von ihm haben wir leider kein Siegel mehr; aber das Siegel Heinrichs II. zeigt bereits das bekannte Wappen mit der Pfeilspitze. Es würde zu weit führen, hier die Geschichte der Strättlinger, die schon vor dreißig Jahren publiziert worden ist, auch nur auszugsweise wiederzugeben; wir erwähnen nur, daß der Minnesänger Heinrich III. die Herrschaft Spiez zu Beginn des 14. Jahrhunderts erwarb und dann beides, Spiez und Strättlingen, an den Ritter Johann von Bubenberg, Schultheiß von Bern, übergab. Dieser Adelige begab sich in den Schutz Berns, mußte jedoch geloben, im Kriegsfall mit Burg und Beste Spiez den Bernern zu helfen. Die eroberungslustigen Berner hatten längst erkannt, daß die Burg zu Strättlingen strategisch überaus günstig gelegen war. Nach Justingers Chronik zogen sie damals, als die Beste den Riburgern gehörte, „für Strättlingen, zerbrachen die burg und führten vil roubes von dannen“.

In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhunderts gehörte die Herrschaft als Lehen den Herren von Burgistein. Die Töchter Hartmanns, Agnes und Anna, erbten die Güter je zur Hälfte. Annas Erbteil gelangte 1466 durch Kauf an Adrian von Bubenberg und 1499 von dessen Sohn an Bartolome May. Dieser reiche Bernburger erwarb 1516 auch die andere Hälfte. Um diese Zeit kauften sich die Strättlinger Landleute von verschiedenen Abgaben los und erwarben im Jahre 1533 von Glabo May die großen Allmenden und den heutigen Bürgerwald. Die Burg ging 1590 um 400 Pfund in den Besitz der Stadt und Republik Bern über.

Volle hundert Jahre hört man nun nichts mehr von dem sagenumwobenen Zeugen aus der Ritterzeit. Trozig blickte er hinunter auf den ewig schönen Thunersee und kümmerte sich weder um das Elend des dreißigjährigen Krieges noch um den Bauernaufstand von 1653. Und wie Bern nun daran ging, seine Kriegsbereitschaft zu verbessern, erinnerte man sich wieder des fetten Gemäuers an der wildrauschenden Rander und beschloß, darin ein Pulverdepot anzulegen. 1699 beauftragte die Benerkammer den Werkmeister Jenner, die nötigen Arbeiten ausführen zu lassen. Zimmermeister war Adam Blank, Maurer Johann Ueberli und Dachdecker Hans Blatter. Sebastian Thopp in Thun erhielt für drei Trämel und 18 Rafen 66 Pfund und für Latten und Bauhölzer 131 Pfund. Viel Windfallholz aus dem Hasli lieferte der Sager Chr. Mosmann. Die 50 Dachlatten besorgte der Sager Willmann in Riggisberg. Für die Fuhrer erhielt Jakob Anliker 72 Pfund. Das Dach schien vom Zahn der Zeit am stärksten hergenommen worden zu sein, denn die Reparatur erforderte 4600 Ziegel. Während drei Nächten, vom 13.—16. August 1701, konnte endlich das obrigkeitlich Pulver vom Kornhaus in Thun in das neue Magazin verlegt werden. Niemand war froher als die Thuner, die wegen dem gefährlichen Gast oft umsonst in Bern vorstellig geworden waren. Der ganze Transport des Pulvers zu Wasser und zu Land kostete rund 150 Pfund. Als Wächter wurde der Bauer Niklaus Bläuer angestellt und ihm jährlich als „Gratifikation“ 6 Pfund ausgerichtet. Als 1791 die hölzerne Treppe beim Hofstor verfault war, wurde ein Weg angelegt. Damals war der Hauptmann von Gonten Inspektor der Pulvermagazine. 1800 ernannte man den Oberst Joh. Anton Wyß als Oberaufseher der Waffenwerkstatt im Zeughaus; er verschaffte dem Bernpulver den Ruf des besten in Europa. Zur Herstellung diente Salpeter, Schwefel und Faulbaumholz, aber nicht so altes, wie es am 18. Juli im historischen Festzug zu sehen war. Im Laufe der Zeit transportierte man auch Munition in den Turm; die Patronen von 1842, 44, 50, 56, 63 und 67 sind im Schloßmuseum Thun zu sehen. Als das

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

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



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

Die Dampfschiffzufahrt zum Zentralbahnhof Thun.

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

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