Zusammenfassung

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern**

Band (Jahr): **27 (1926)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Zusammenfassung.

Das Ergebnis unserer Darstellung lässt sich kurz in folgende Sätze zusammenziehen:

1. Ausschlaggebend für die Anlage der Siedelung Thun waren das Ende und der Ausfluss des Thunersees, der das natürliche Sammelbecken aller Talschaften des Berner Oberlandes ist und mit der Aare bis in die Mitte des XIX. Jahrhunderts dessen bequemsten und billigsten Verkehrs- und Handelsweg nach dem Mittelland bildete.

2. Im Gegensatz zu anderen Seemündungsorten liegt Thun nicht am Ausflusse der Aare aus dem Thunersee selbst, sondern 1½ km davon entfernt, in seiner ursprünglichen Anlage auf die erste Erhebung, den Schlossberg, beschränkt, welcher Schutz vor den Ueberschwemmungen, denen der Talboden unterworfen war, und Sicherheit gegen kriegrische Ueberfälle bot und zugleich an der obgenannten Verkehrsader lag und zwar an der Stelle, wo die Aare am besten überquert werden konnte und ein Wechsel der Transportart notwendig wurde.

3. Die wirtschaftliche Ausnutzung sowohl des Wasserweges und dessen Ueberquerung als auch der Wasserkräfte rief einer weiteren Besiedelung am Areübergang: Am linken Ufer dient die Sust dem Transitverkehr, der Platz davor Gerichts- und Marktzwecken, gegenüber treibt die Aare, von Schwellen gestaut, die Wasserwerke. Am rechten Areufersaume, am Fusse des Schlossberges, siedeln sich die Landwirtschaft und Gewerbe treibenden Burger an.

4. Im XIV. Jahrhundert waren die für die Besiedelung geographisch günstigen Plätze belegt, umgrenzt und geschützt, nämlich: Der Schlossberg, der Brückenkopf „An der Sinne", der Schmalrand zwischen Berg und Aare, der Areübergang vom sumpffreien Breitrande des Schwäbis zwischen Schlossberg, Zulgbachkegel und der Aare zur grosen Insel, dem Bälliz.

5. Um 1800 herum sprengte die Stadt, welche sich bis dahin nur innerhalb der Ringmauern entwickelt hatte, da und dort die enge Umgürtung, doch stiess sie bald einerseits an die sehr nahe an die Stadtmauern heranreichenden Grenzen der Gemeinden Steffisburg, Goldiwil und Strättligen (Scherzligen), anderseits an die Güter der Korporationen, insbesondere an die Allmend.

   Die vielen Wirtschaftsgebäude und der reiche Kulturen- und Viehbesitz deuten noch immer auf einen regen landwirtschaftlichen

Betrieb hin, der zwar mehr und mehr von den Hintersassen gepflegt wurde, indessen die Burger dem Handel und dem auf den lokalen Markt gerichteten Gewerbe oblagen.

6. Diesen landwirtschaftlich-kleingewerblichen Charakter behielt die Stadt bis in die Mitte des XIX. Jahrhunderts, da unter dem Einfluss freierer Verkehrswirtschaft Thun zum grosszügigen *Markt- und Verkehrsort,* zum *eidg. Waffenplatz,* zum *Fremdenort* und zur *Industriestadt* wurde.

7. Die bauliche Entwicklung der Stadt ist seit 1850 eine sehr unsymmetrische und steht dadurch im Gegensatz zu andern in Ebenen gelegenen Städten, die auch bei der modernen Ausbreitung kreisförmig oder polygonisch sich weiten können. Hier werden durch See, Allmend, Steffisburg und Grüsisberg grosse Sektoren herausgeschnitten, sodass dadurch das Bild der neuesten Stadt im Grundriss merkwürdig zerrissen und verzerrt wird. Zudem entfällt die Vergrösserung der Stadt zu einem guten Teil auf die umgebenden Gemeinden, da in ihr selber kein Platz ist, was den Zwang zu Eingemeindungen im Gefolge hat.

   Die bauliche Entwicklung folgt zuerst den Hauptstrassen, greift dann auf die dazwischenliegenden Matten über, schreitet über den Talboden bis an die Grenzen der eidg. Allmend einerseits und der politischen Grenzen von Strättligen anderseits, steigt die Lauenen und an dem Grüsisberghang, den die Stadt 1912 durch Eingemeindung von Goldiwil gewonnen hat, hinauf und drängt seit der Eingemeindung von Strättligen, 1920, und der Verlegung des Bahnhofs ins Aarefeld zum Seeufer, indem sie die Villenquartiere Aarefeld und Seefeld vergrössert. Auf dem rechten Aareufer hat das Fremden- und Villenquartier Hofstetten, sowie die politisch zwar zu Hilterfingen gehörigen Gebiete Hünibach und die Strecke Bächimatt-Chartreuse den See bald erreicht, sodass dessen Ende, wenn auch sehr locker, so doch umschlossen ist. Die Industrie schafft ihr Fabrikquartier am linken Aareufer unterhalb der Allmendbrücke, ihre Arbeiterviertel gegen Allmendingen hinaus und im Lerchenfeld an der Grenze gegen Uetendorf.

8. Als wirtschaftliches Zentrum wirkt die Stadt auf die umliegenden Siedelungen. Diese weisen wie die Stadt seit 1860 eine ausserordentlich starke Bevölkerungszunahme auf und entwickeln sich nach den Stadtgrenzen hin.

9. Die Stadt umfasst heute ein Areal von 2164 ha 41 a und weist bei einer Bevölkerung von rund 18,000 Einwohner eine Dichte von 823 Einwohner pro km² auf, eine Dichte, die sprechend ist für eine Verkehrs- und Industriestadt mit grossem Wirtschaftsareal.

   Ein Grossteil der Vermehrung der Stadtbevölkerung ist auf Kosten der weiter abliegenden Gemeinden des Amtes Thun, so Thierachern, Uttigen, Amsoldingen u. a., zu schreiben.

Die Altstadt hat ihren ursprünglichen Baucharakter beibehalten, da die neuen Siedelungselemente, wie der Bahnhof, die Fabriken, die Kaserne u. a., ausserhalb der ehemaligen Ringmauern gebaut sind.