

Die Geschichte : Fremdenverkehr, Militär und Eisenbahnen

Autor(en): **Loderer, Benedikt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Hochparterre : Zeitschrift für Architektur und Design**

Band (Jahr): **16 (2003)**

Heft [1]: **Aarefeldplatz Thun : Städtebau und Architektur**

PDF erstellt am: **10.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-122081>

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.

Fremdenverkehr, Militär und Eisenbahnen

Sagt man Thun, denken die einen an den See, das Schloss und die Sicht auf die Alpen, die andern ans Militär. Kaum jemand aber an Städtebau. Darum soll eine historische Annäherung an die Stadt mit ständigem Blick auf das Aarefeld auf den neuen Stadtplatz vorbereiten. Wie ist das geworden, was heute Aarefeldplatz heisst?

• Thun liegt nicht am See. Sowenig wie Zürich, Biel und Luzern. Thun liegt auf dem ersten Hügel flussabwärts, genau wie Zürich, Biel und Luzern. In Thun fliesst alles Wasser des Berner Oberlandes wie in einem Trichter zusammen und das Schloss beherrscht diesen Durchgang. Die Strategen des Mittelalters hatten das auch erkannt, namentlich die Zähringer, die um 1190 das Schloss errichteten: Ein mächtiger Dojon mit Rundtürmchen in den Ecken, ein fern wirkendes Merkzeichen. Nach dem Aussterben der Zähringer 1218 kam Thun an die Kyburger, die der Stadtgeschichte das Kapitel Brudermord anfügten. Eberhard von Kyburg ermordete seinen Bruder Hartmann, eine mittelalterliche Methode, Erbstreit zu schlichten. Bern übernahm anschliessend. Seit 1322 gehörte Thun den gnädigen Herren von Bern, die der Stadt eine beschränkte Selbstverwaltung liessen. Ein kurzer Glanz fiel in der Helvetischen Republik auf Thun: fünf Jahre lang Hauptstadt des Kantons Oberland. Seither begnügt sich Thun mit dem Amtsbezirk seines Namens und dem Sitz des Regierungsstatthalters oben neben dem Schloss. Die Stadtsilhouette vom Schloss bis zur Stadtkirche ist heute noch das Wahrzeichen der Stadt.

Die Erfindung der Natur

Im 18. Jahrhundert erfanden Stadtmenschen wie Albrecht von Haller und Jean-Jacques Rousseau die Natur. Die ist gut und gerecht, zu ihr muss man zurückkehren, was den Fremdenverkehr erzeugt. Die Natur findet hauptsächlich in den Alpen statt, denn die sind erhaben und heilig und vom edlen Wilden der Schweiz, dem Senn, bewohnt. Die Fremden kamen, Thun war der Umsteigeort von der Bahn aufs Dampfschiff. Doch waren das reiche Leute, die standesgemäss wohnen wollten. Sie machten keine Ferien, sie fuhren in die Sommerfrische. Es waren Fremde, keine Touristen. Für sie baute man Hotelpaläste, worin sie Adel spielen konnten, obwohl sie meistens bürgerlich waren. Stellvertretend sei das grösste, nobelste, vornehmste, luxuriöseste Etablissement des ganzen Berner Oberlandes

genannt, der Thunerhof. Zwischen 1873 und 1875 erbaut von den Gebrüdern Schräml, Grossrat der eine, Farbikant der andere, mit Unterstützung der Burgergemeinde Thun. Architekt war der Semperschüler Paul Adolf Tièche aus Bern. Der mächtige Block steht in Hofstetten ausserhalb der damaligen Stadt über der Aare mit Blick nach Süden und in die Berge. Diese Hotelbauten brachten eine neue Grössenordnung nach Thun, die Dimension des Grossbürgertums, das es in Thun nicht gab. Der Fremdenverkehr endete 1914 mit dem Ersten Weltkrieg. Später wurde er durch Tourismus ersetzt, der vom Heer der Angestellten betrieben wurde. Die Fremden betrachteten die Berge andächtig, die Touristen kletterten auf sie hinauf. Dazu musste man näher an sie heran. Thun hat an den Fremden wohl gelebt, mit den Touristen war weniger Staat zu machen. Heute ist der Thunerhof Sitz der städtischen Verwaltung und des Kunstmuseums.

Pflanzstätte der Armee

Neben dem Fremdenverkehr hat die Armee die Stadt geprägt. Hier wurde im 19. Jahrhundert aus den verschiedenartigen kantonalen Truppen eine einheitliche eidgenössische Armee geschmiedet. Am 1. August 1819 wurde in Thun die eidgenössische Militärschule eingeweiht und in Thun fanden die meisten der eidgenössischen Übungslager statt. Mit dem Bau der Artilleriekaserne, ein Entwurf von Felix Wilhelm Kubly, entstand auf der Westseite der Stadt noch ein Palast, diesmal ein militärischer. Auch hier wurde der bisherige Massstab gesprengt, die Armee war von eidgenössischer Grösse, nicht Thunermass.

Für die Thuner Anekdotengeschichte ist der Waffenplatz mit zwei Namen verbunden: Louis Bonaparte und Guillaume-Henri Dufour. Bevor er als Napoleon III. Kaiser der Franzosen wurde, arbeitete der eine als eidgenössischer Kavalleriehauptmann in Thun; bevor er eidgenössischer General des Sonderbundkrieges wurde, war der andere Kommandant der Thuner Militärschule und somit Militärlehrer des künftigen Kaisers.

Die Munitionsfabrik, die Pferderegieanstalt, die Konstruktionswerkstätten, das Zeughaus, alle Nebenbetriebe der Armee schufen die Grundlage der Rüstungsindustrie in Thun, für die bald auch die privaten Firmen arbeiteten. Thun wurde Waffenplatz und Waffenschmiede zugleich. Generationen von Wehrmännern setzten in ihrem Bewusstsein Thun und Armee gleich.

Thuner Industrie

Fremdenverkehr, Militär. Es gibt noch ein drittes Bein, auf dem der Aufstieg Thuns ruht: die Industrie. Paul Kunz, der Stadtpräsident von Thun schrieb 1963: «Jahrzehntelang hatte der industrielle Aufschwung auf sich warten lassen. Der Hauptgrund dafür lag in den verhältnismässig günstigen Arbeitsbedingungen, die die eidgenössischen Betriebe ihren Angestellten und Arbeitern boten, mit denen die Privatindustrie der damaligen Zeit aber nicht Schritt zu halten vermochte.» Thun als geschützte Werkstatt.

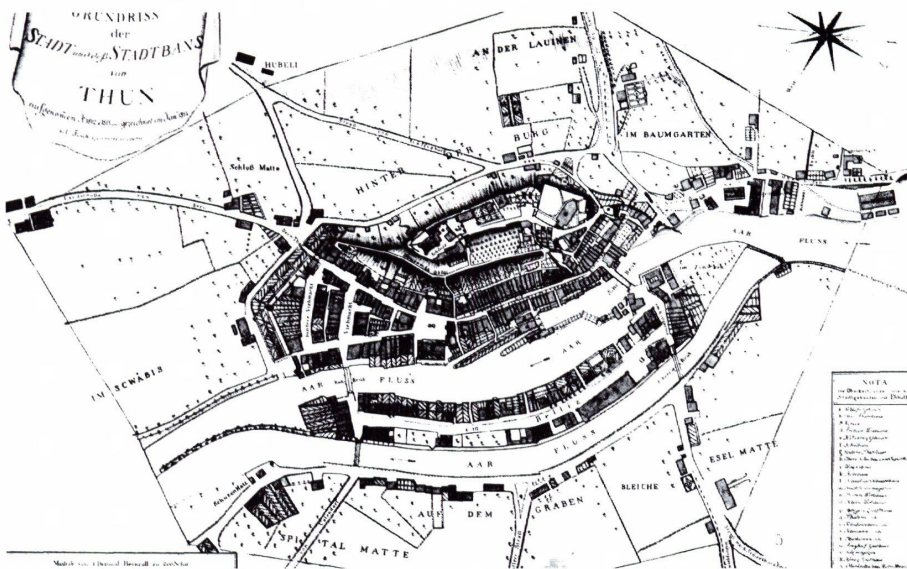
Trotzdem etablierten sie sich und vor allem nach 1945 wuchs die Industrie in Thun. Die schweizerischen Metallwerke Selve, die Cartonage- und Blechemballagenfabrik der Gebrüder Hoffmann, die Käsefirma Gerber & Cie. →

Luftaufnahme vom 22. Juni 1946 mit Blick über Thun hin zu den Alpen. Der grosse Wachstumsschub steht der Stadt noch bevor. Foto: Bundesamt für Landestopografie

← **Luftaufnahme der Stadt Thun um 1919. Der Bahnhof steht noch am alten Ort, der Schifffahrtskanal fehlt noch. Im Vordergrund das Aarefeldschulhaus.**

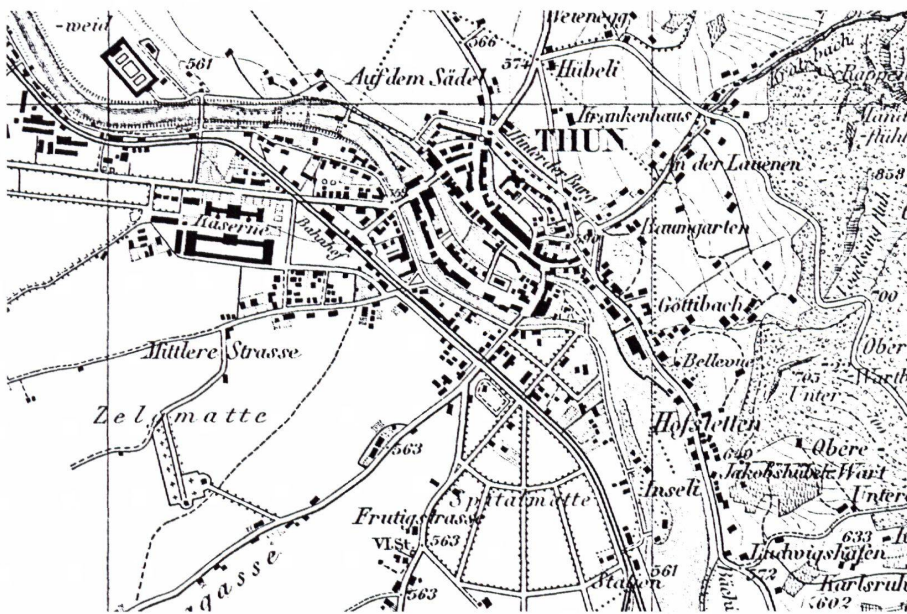
Foto: Luftbild Schweiz, Sammlung Fotoswissair





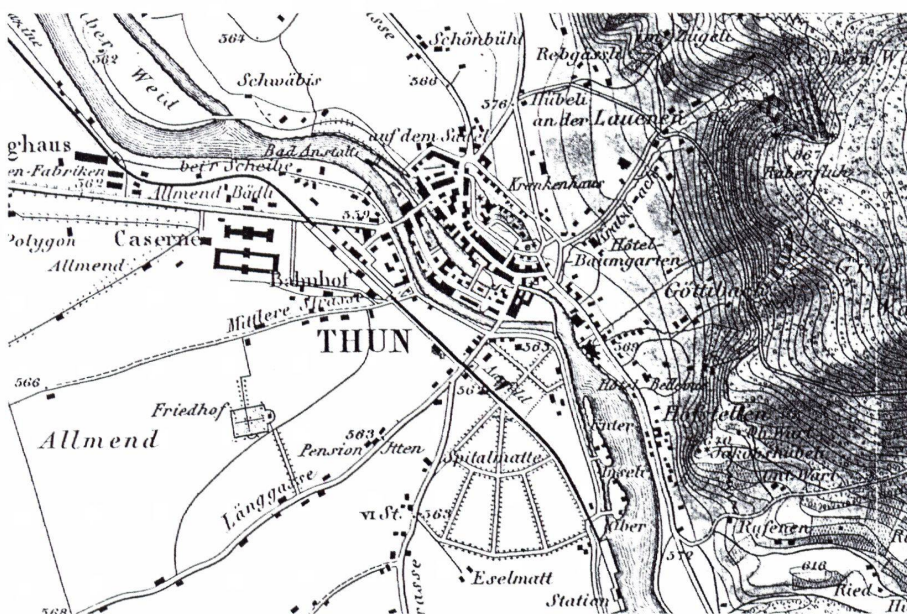
Fisch-Plan 1814

Thun ist am Anfang des 18. Jahrhunderts nicht grösser als im Mittelalter. Noch hält die Mauer die Stadt zusammen. Die meisten Häuser drängen sich zwischen den Fuss der Burghügel und der innern Aare. Weder der beginnende Fremdenverkehr noch das Militär sind durch die Gebäude repräsentiert. Die Fremden wohnen noch in den Gasthäusern der Stadt und das Militär hat Zeughaus und Kaserne am Bälliz. Erst 1826 taucht das erste Gebäude des Fremdenverkehrs ausserhalb der Mauern auf: das Panoramahaus auf dem Aarefeld. Plan: «Thun – Das Bild der Stadt und ihrer Umgebung im Wandel der Jahrhunderte», Hans Gustav Keller, Verlag Adolf Schaer, Thun 1949



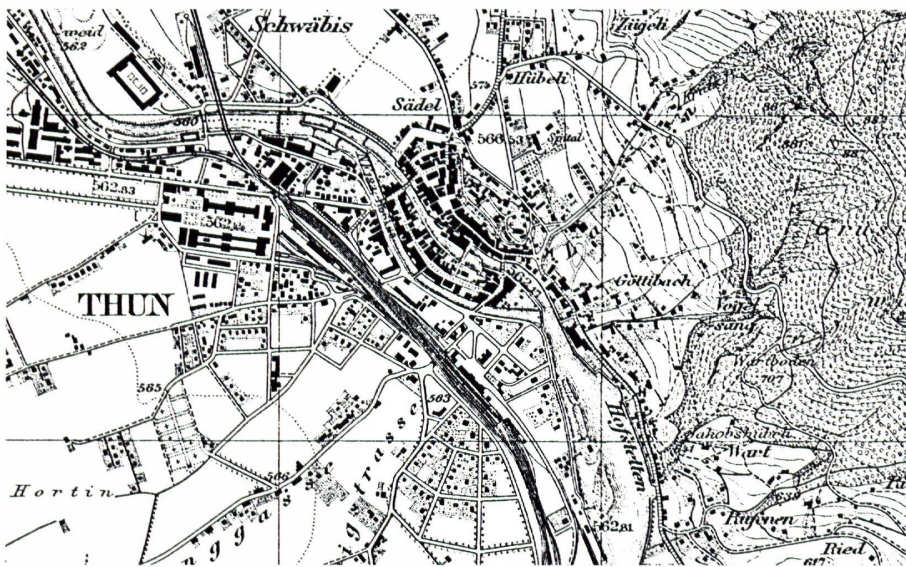
Müllhaupt-Plan 1870

Die Bahnlinie Bern-Thun wird 1859 eröffnet und 1861 bis nach Scherzigen zur Schiffflände verlängert. Dort ist die Endstation fürs Berner Oberland. Der Bahnhof liegt zwischen der Stadt und den Kasernen am logischen Ort. Die Bauten des Militärs sind an der Grösse deutlich zu erkennen, die Fremdenverkehrs in Hofstetten am Nordufer der Aare etwas weniger. Auf dem Aarefeld ist der Fächer der gartenstadtartigen Erschliessungsplanung eingetragen. Bemerkenswert ist auch, wie locker das Bälliz noch bebaut ist. Plan: «Thun und seine Umgebung», Abraham Roth, Commissionsverlag der J. Dalphschen Buch- und Kunsthandlung, Bern 1873



Siegfriedkarte 1892

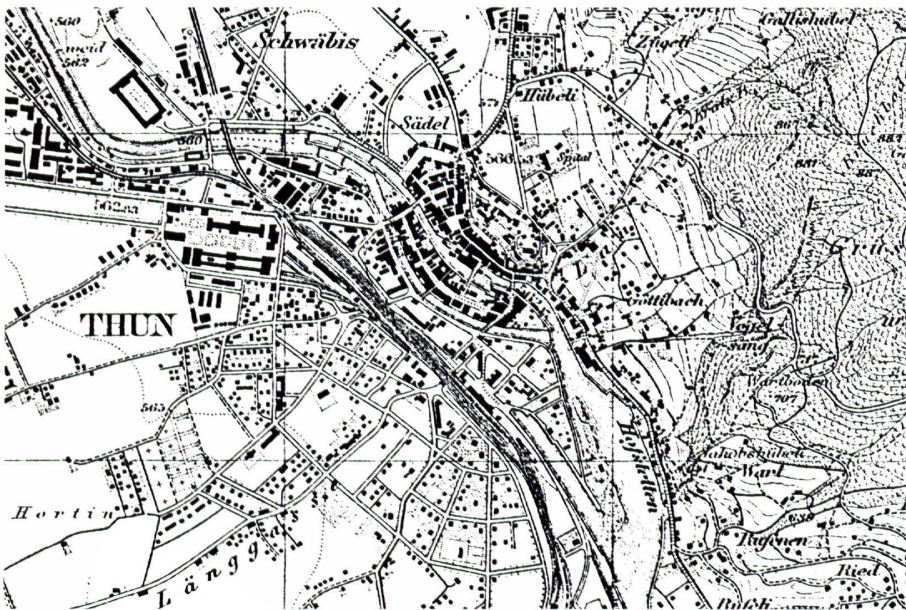
Die Verzweigung beim Bahnhof Scherzigen macht auf die Thunerseebahn nach Spiez, Interlaken aufmerksam, die 1893 eröffnet wird. Zwischen Bahnhof und Altstadt hat sich das Feld aufgefüllt, die Militärbauten sind gewachsen, neu ist die Pferderegianstalt auf der andern Seite der Aare, deren Seitenarm verschwunden ist. An der Mittleren Strasse der Kaserne gegenüber entstand ein neues Quartier. Die Hoffnungen im Aarefeld haben sich nicht erfüllt, nur das Aarefeldschulhaus ist 1877 eingeweiht worden. Plan: Siegfriedatlas, 1892, reproduziert mit der Bewilligung des Bundesamtes für Landestopografie (BA 024590).



Siegfriedkarte 1924

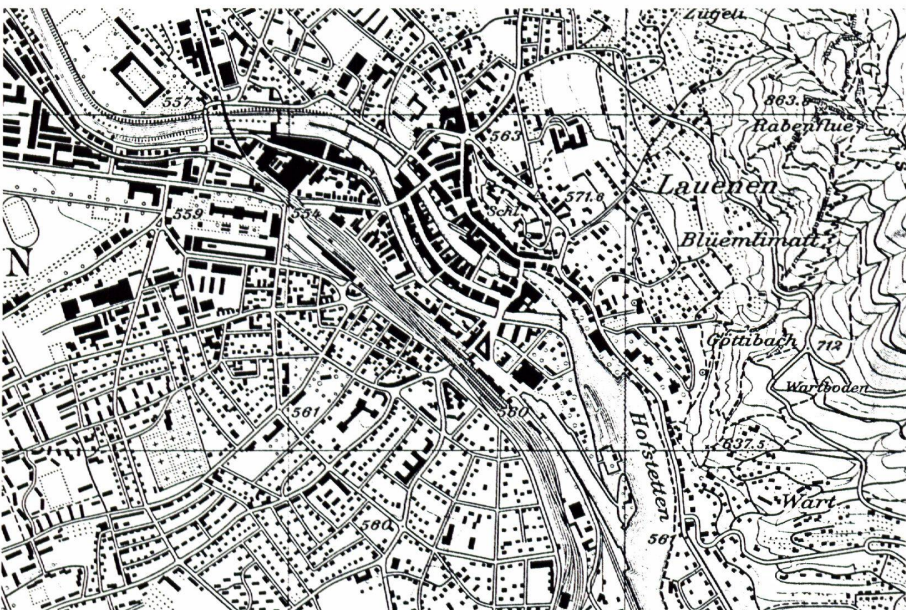
Der neue Thuner Zentralbahnhof wurde 1923 eingeweiht, der alte Bahnhof und der von Scherzligen aufgehoben. Das Geleisefeld kommt nun als Barriere deutlich zum Vorschein und trennt die südlichen Quartiere von der Stadt. Die Burgdorf-Thun-Bahn führt seit 1899 über eine neue Brücke nach Norden, am Bällz und am rechten Seeufer ist die Schmalspurbahn Steffisburg-Thun-Interlaken eingetragen. Im Aarefeld ist die neue Bahnhofstrasse entstanden und das Gelände mit einem Strassenkreuz erschlossen worden.

Plan: Siegfriedatlas, 1924, reproduziert mit der Bewilligung des Bundesamtes für Landestopografie.



Siegfriedkarte 1932

Der Schifffahrtskanal vom oberen Inseli bis zum neuen Bahnhof wurde 1925 eingeweiht. Seither sind Bahn und Schiff direkt miteinander verbunden. Der neue Bahnhof ist nun auch an die Linie Steffisburg-Thun-Interlaken angeschlossen worden. An der Bahnhofstrasse entstanden die ersten Blockrandfragmente. Trotzdem ist gut sichtbar, wie der Bahnhof neben und nicht vor oder gar in der Stadt liegt. Südlich der Bahngeleise ist Thun mit lockerer Bebauung deutlich grösser geworden. Das Aarefeld ist immer noch praktisch leer. Plan: Siegfriedatlas, 1929/32, reproduziert mit der Bewilligung des Bundesamtes für Landestopografie.



Landeskarte 1969

Auch Thun explodierte nach 1950. Das ganze Gebiet des Kartenausschnitts ist überbaut. Bemerkenswert ist das Wachstum der Industrie. Die Verpackungsfabrik der Gebrüder Hoffmann auf dem Aarefeld und die Selve zwischen Kaserne und Aare treten als grosse zusammenhängende Bauten hervor. Auch das Regionalspital nördlich des Burghügels ist nun als Grossbau zu erkennen. Im nordwestlichen Quadranten des Aarefelds entstanden Zeilenbauten und noch steht das Panoramahaus am Ende des West-Ostastes des Strassenkreuzes. Plan: LT - Blatt Thun 1969, reproduziert mit der Bewilligung des Bundesamtes für Landestopografie.

→ (die, die den Schachtelkäse und das vorfabrizierte Fondue erfunden hat) und die Kanderkies AG sind wohl die bekanntesten Thuner Firmen. Bis um 1990 war Thun ruhig und wohlgenährt.

40 Jahre lang ein Sackbahnhof

Seit 1859 gehört Thun endgültig zur Welt. Die Schweizerische Zentralbahn eröffnete die Linie von Bern nach Thun, die 1861 bis nach Scherzigen verlängert wurde, wo die Fremden aufs Dampfschiff umstiegen. Der Bahnhof Thun Stadt war an den logischen Ort gesetzt worden: zwischen die Kaserne und die Stadt. Das Militär und die Bewohner hatten gleiche Distanzen.

In Scherzigen war die Endstation fürs Berner Oberland. Rund vierzig Jahre lang war Thun ein Sackbahnhof. Erst seit 1893 führt die Thunerseebahn weiter nach Spiez und Interlaken. Die Burgdorf-Thun-Bahn, die erste elektrische Normalspurbahn der Schweiz, folgte 1899, die Gürbentalbahn, die Thun über Belp mit Bern verbindet, 1902. International wurde der Thuner Bahnhof mit der Eröffnung der Lötschbergbahn 1913, Mailand lag plötzlich vor der Tür. Schliesslich baute man auch noch die Linie Steffisburg-Thun-Interlaken, eine rechtsufrige Schmalspurbahn, der man ruhig Tram sagen durfte und die 1913 den Betrieb aufnahm. (Sie ist um 1960 durch einen Bus ersetzt worden.) Aus dem Sackbahnhof war ein Eisenbahnknoten geworden.

Der Zentralbahnhof

Doch der alte Bahnhof war dem Knoten nicht mehr gewachsen. Es gab zwei Bahnhöfe, Thun-Stadt und Thun-Scherzigen und dazu noch zwei Schiffsländen, eine beim Freienhof in der Stadt, die andere in Scherzigen. Bereits 1902 tauchte das erste Projekt für einen Zentralbahnhof auf, der den Bahn- und Schiffsverkehr an einem Punkt zusammenbinden sollte. Nach einem langwierigen, von Einzelinteressen geprägtem Hin und Her konnte gegen den Willen der Stadt am 1. Juli 1923 der neue Bahnhof feierlich eingeweiht werden. Er liegt 550 Meter weiter östlich als der erste, sein Architekt war Wilhelm Nagel vom Baubüro der Bundesbahnen, sein Stil «einheimisch», wie sich die Zeitgenossen ausdrückten. Der symmetrische, etwas gedrückte Bau, bernisch breit und behäbig, schliesst seither den Bahnhofplatz gegen Süden ab. Das wachsende Geleisefeld des Bahnhofs trennt nun endgültig die Altstadt von den südlichen Erweiterungsgebieten, obwohl drei Strassenunterführungen gebaut wurden. Auch die alte Bahnhofbrücke wurde durch einen Neubau in etwas verschobener Lage ersetzt.

Als Schlussstein konnte 1925 der rund 500 Meter lange Schifffahrtskanal eröffnet werden. Er endet unmittelbar gegenüber dem Zentralbahnhof und sorgt für das direkte Umsteigen von der Bahn aufs Schiff.

Die Gartenstadt

Südlich der Stadt, zwischen Aare und Frutigenstrasse, lag das Aarefeld und die Spitalmatte. Die 1872 gegründete Baugesellschaft Thun, die mit dem Geld der Burgergemeinde Thun operierte, kaufte die Spitalmatte und gab ihr den neuen Namen Seefeld. Die Baugesellschaft wollte dort ein «modernes Fremdenquartier» errichten. Man dachte vor allem an die Instrukoren und die hohen Militärs des Thuner Waffenplatzes, die hier standesgemäss und in der Nähe des Einsatzortes wohnen sollten. Der bernische Kantonsbaumeister Friedrich Salvisberg teilte das 200 000 Qua-

dratmeter grosse Gelände mit einem radialsymmetrischen Strassennetz auf. Vom Aarefeldschulhaus gingen fünf Strahlen aus, die von drei Ringstrassen gekreuzt wurden. In den so eingegrenzten Baufeldern waren Parzellierungen für bürgerliche Villen ausgeschieden. Für den Strassenbau gab die Gesellschaft bis im Jahre 1876 67 000 Franken aus, doch konnten die Parzellen nicht verkauft werden und die Baugesellschaft musste liquidiert werden. Der Plan erinnert an eine Gartenstadt *avant la lettre* und ist heute noch im Stadtplan abzulesen.

Das Aarefeld

Der Ausschnitt aus dem Stadtplan von 1921 (Seite 11, unten) zeigt den Zusammenstoss der verschiedenen Planungen auf dem Aarefeld. Das ursprüngliche Strassenkreuz, das bescheidene Strassenbreiten vorsah, bildet die Grundlage. Im dritten Quadranten steht das 1877 eingeweihte Aarefeldschulhaus. Seine Hauptfront richtet sich nach Osten, da wo die Aarefeldstrasse zur Aare führt. Quer dazu läuft die Schulhausstrasse, die das Panoramahaus anpeilt. Mit der Stadt ist das Aarefeld nur über die schmale Scherzigenbrücke verbunden. Sie richtet sich nach der Frutigenstrasse in ihrer ursprünglichen Lage aus. Südlich der Bahnlinie beginnt der Fächer des Seefelds, der nur bis zum inneren Ring sichtbar ist.

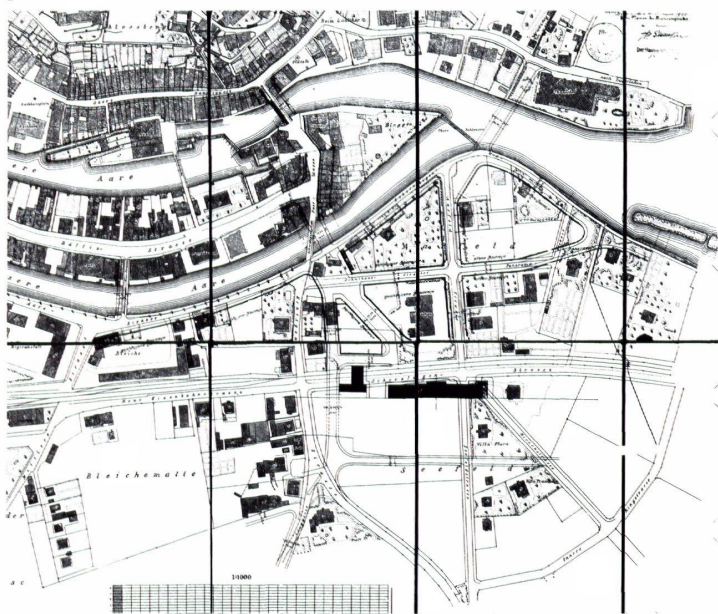
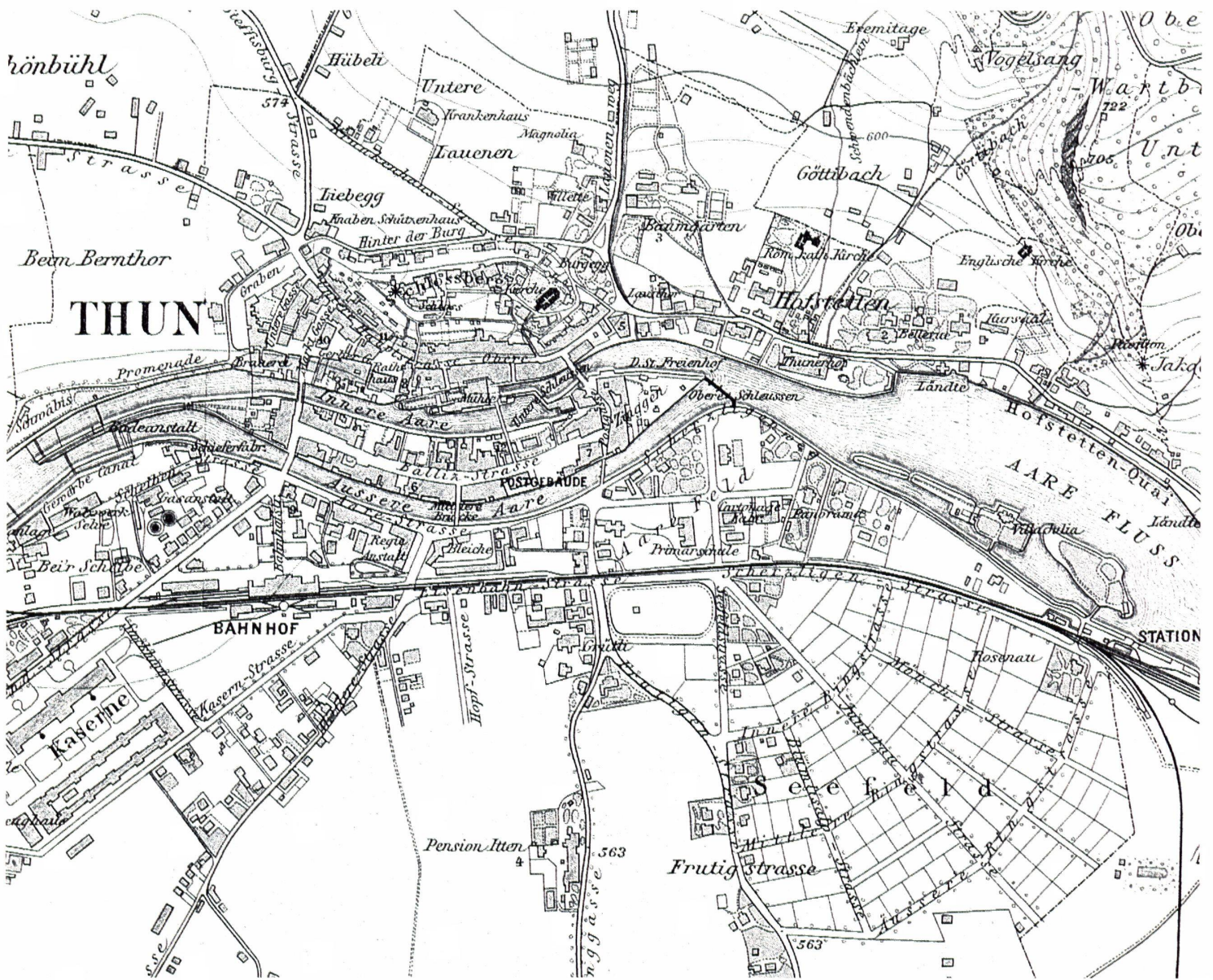
Bahnhofstrasse aufs Schloss ausgerichtet

Mit dem neuen Bahnhof wurde das Aarefeld umgepflügt. Er kam südlich der bestehenden Geleise zu stehen, nahm aber auf die Achse der Aarefeldstrasse keine Rücksicht. Die Frutigenstrasse wurde nach Osten verschoben und in einer Unterführung versenkt. Dazu mussten einige Häuser abgebrochen werden. Das Strassenkreuz blieb, die Strassenbreiten aber wurden massiv vergrössert und die Querachse wird mit einem Knick am Panoramahaus vorbeigeleitet und verlängert. Neu ist die Bahnhofstrasse, die auf das Schloss ausgerichtet ist. Die Scherzigenbrücke wurde abgerissen und an ihrer Stelle mit Ausrichtung auf die Bahnhofstrasse eine neue Brücke gebaut. Auf der Stadtseite musste dafür ein Haus abgerissen werden und Strassenkorrekturen waren nötig.

Eine neue Brücke sollte neben dem Thunerhof über die Aare führen, einer der vielen Vorschläge für einen Übergang östlich der Stadt. Man denkt städtisch für dieses Bahnhofquartier, stellt sich eine geschlossene Bebauung vor. Die Bahnhofstrasse soll repräsentativ werden, ein stolzer Stadteingang für Thun.

Die Strukturkrise

Thun verliess sich auf die Eidgenossenschaft, genauer gesagt auf die Armee. Diese geschützte Werkstatt funktionierte, solange der Kalte Krieg heiss war. Seit dem Fall der Berliner Mauer aber schrumpfte die schweizerische Armee und damit auch die Arbeitsplätze in Thun. Ungefähr zur selben Zeit übernahm Werner K. Rey die Buntmetallwerke Selve AG und behauptete, er wolle sie als Unternehmer erfolgreich weiterführen. Der Zusammenbruch seines Imperiums auf tönernen Füssen war auch das Ende der Thuner Traditionsfirma. In einem Wort: Thun durchlebte eine heftige Strukturkrise, von der sich die Stadt nur langsam erholte. Auf diesem Hintergrund steht nun der neue Aarefeldplatz, dessen Planung nach dem ersten Ergebnis des Architektenwettbewerbs 1981 die Auf- und Abschwünge von Thun miterlebt hat. •



1 Thun und Umgebung, herausgegeben vom Verkehrs- und Kurverein Thun 1893. Der Stadtplan zeigt die Strassenerschliessung des Seefelds mit den Villenparzellen von Friedrich Salvisberg.

Plan: Archiv Markus Krebser

2 Ausschnitt aus dem Stadtplan aus dem Jahre 1921: Der Seefeldfächer und das gewachsene Aarefeld-Strassenkreuz stossen beim neuen Bahnhof aufeinander.

Plan: Planungsamt der Stadt Thun