Zeitschrift: Jahresbericht der Geographischen Gesellschaft von Bern

Herausgeber: Geographische Gesellschaft Bern

Band: 27 (1926)

Artikel: Beiträge zur Siedelungs- und Wirtschaftsgeographie der Stadt Thun

Autor: Haas, Hugo

Kapitel: III: Die wirtschaftlichen Hauptbesiedelungsfaktoren und die Entwicklung der Stadt Thun bis zur Gegenwart

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-322695

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: 13.07.2025

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

KAPITEL III.

Die wirtschaftlichen Hauptbesiedelungsfaktoren und die Entwicklung der Stadt Thun bis zur Gegenwart.

Die Weiterentwicklung der Stadt Thun bis zur Gegenwart vollzieht sich auf Grund der Zusammenwirkung ihrer vier Haupteigenschaften: Als Marktplatz, als Verkehrsort, als Waffenplatz und als Industrieort.

Thun als Marktplatz.

Die geographische Lage hatte Thun zum wichtigsten Marktplatz des bernischen Oberlandes gemacht, und als solcher genoss es von jeher wertvolle Freiheiten und Rechte, die 1264 in einer Handveste niedergelegt wurden. Die Artikel dieses Stadtrechts sind auf Handel und Verkehr abgestimmt, der Markt durch Zollfreiheit der Bürger und umwohnenden Landleute begünstigt. Die Bürger der Stadt durften ihre Waren zollfrei ein- und ausführen, die Umwohnenden kleinere Warenquantitäten ebenfalls. Dadurch wurde der Handel nicht nur eine Hauptbeschäftigung der Bürger, die die Bestimmungen des Marktfriedens wohl zu schützen wussten, sondern durch die damit verbundenen Freiheiten auch ein starker Anziehungsfaktor. Es durften z. B. zwischen den Jahrmärkten, dem Mai-, dem Herbst- und dem kalten Markt, nur die Bürger im Detail handeln (Handveste Art. 67), an Jahrmärkten war den „frömden Krämern" das Feilbieten ihrer Waren gestattet, aber nicht bei „äusseren oder an Eigenmäriten" [1]).

Doch die Verkaufsfreiheiten der Aeusseren wurde bald einmal durch Bestimmungen eingeschränkt oder durch Aufrichtung neuer Zölle beeinträchtigt [2]). Der Vorkauf war zu jeder Zeit verpönt, es galt als Grundsatz: Direkter Austausch zwischen Bauern und gewerbetreibenden Burgern.

Die meisten *wichtigen Produkte* hatten *einen eigenen Marktplatz.* So erwähnten wir den *Fischmarkt* beim Freienhof, wo allein Fische verkauft werden durften [3]). Dieser Platz „an der Sinnibrück vor der Schleife" durfte in keinerlei Weise überbaut oder belegt werden, er diente nur zu Markt- und Gerichtszwecken [4]). Hier war die Fronwage, und hier wurde auch die Butter verkauft. Im Rossgarten wurde bis 1781 der *Geiss- und Schafmarkt* abgehalten, dann wurde er auf das Plätzli verlegt. Auf diesem aber fand später der *Gemüseverkauf* statt. Der *Fleischhandel* war an die Schaal und an die Rathauslauben ge-

bunden. Auf dem Rathausplatz, dem früheren Rindermärit, und an der ehemaligen Markt-, heute Hauptgasse, hatte das Gewerbe seine Stände [5]), und in der heutigen Marktgasse und der Hinteren Gasse verhandelte man das Vieh. Endlich ist auch von einem *Knechtenmärit* die Rede, doch war es nicht möglich, den schon 1611 abgestellten Markt örtlich festzulegen [6]). Nicht zu vergessen sei der *Gewächsmarkt,* der bis dahin in den Kornhäusern stattfand und für den man 1811 „aussenher, unter den Bögen" einen Platz verlangt, da er so stark zunehme [7]).

Wohl auch des Zuwachses wegen gab es im letzten Jahrhundert eine grosse *Verschiebung in den Marktplätzen.* Der Fleischmarkt, der heute allein 54 Stände aufweist, kam in das Unter-Bälliz; der Gemüsemarkt mit seinen 64 vermieteten Ständen und seinen ebensovielen Platzgeld- und Nichtplatzgeldzahlenden in das Ober-Bälliz zu stehen. Der Schaf- und Ziegenmarkt wurde in die Schwäbisgasse, der Schweinemarkt in die Hintere Gasse verlegt. Der Grossviehmarkt fand im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts ausserhalb der Mauern auf dem einstigen Graben zwischen Bernstrasse und Schwäbisallee statt. Die Stände der Marktgasse verschwanden 1913, als die Schienen für die elektrische Steffisburg-Thun-Bahn gelegt wurden. Die Warenstände, heute 38 an der Zahl, blieben z. T. auf dem Rathausplatz, z. T. kamen sie in die Marktgasse zu stehen.

Die hierbei erwähnten Ständezahlen, zusammen 156, gelten nur für die Samstagmärkte. An Jahrmärkten zählt man das Dreifache [8]).

Die alte „Zolltafelen" von 1339 [9]) und die von 1675 [10]) geben uns einen Einblick in den Produktenhandel jener Zeit. Die erstere nennt als zoll- und umgeldabgabepflichtig 20 Artikel, so Wein und Oel, Getreide, Mehl, Backwerk, Molkereiwaren, Vieh, Fleisch und Leder, Metalle roh oder verarbeitet, und Salz; die andere führt schon 40—50 Artikel an, die alten mehr spezifiziert und neue dazu wie: Tuch (leinenes und wollenes), Fuchsbälge, Sperber oder Falken, Obst, Wachs, Leim, Geschirr; dann Auslandprodukte wie Reis, Zitronen oder Pomeranzen, Kastanien (Kestener), Safran und, unter anderem, noch Waldglasscheiben.

Vom regen *Besuch der Jahr- und Samstagmärkte* reden die Marktrödel von 1820—40 [11]). Die Zahl der Verkaufsstände variierte zwischen 220 und 320. Die Verkäufer strömten aus dem ganzen Kanton Bern, aus den angrenzenden Kantonen und aus Norditalien herbei. Den Samstagmärkten zwar wohnten nur wenig Ausserkantonale bei, meistens waren es Krämer aus der Gegend um Thun, etwa noch aus dem Ober- und Mittelland.

Der Bezirk Thun und das Oberland brachten auf den Markt: Leder und Schuhe, Sattlerwaren; Küferwaren (Kübelizeug); Frutigtücher, Zwilch, Leinwand, Seidenzeug, Spitzen, Garn, Färber- und Bleicherwaren; Körbe und Krätten; Messer, Nägel, Fassreifen; Wannen, Glocken; Seifen und Tabak; Kappen und Strümpfe; Uhren; Rechen, Leiterli; Seile; Drechslerzeug; Kämme; Kachelgeschirr; Harnischplätze; Feuersteine; Besen; Regenschirme u. a. m.

Freiburg und Neuenegg brachten: Zundel, Ketteli;
Neuenburg und Cortaillod: Gold- und Silberwaren;
Savoyen: Kupfer und Metallwaren;
Wallis: Skorpionen *), Fayence (Martigny);
Piemont: Barometer, Zeuggiesserwaren (aus Cravola);
Graubünden: Sensen;
Unterwalden: Schaftheu **);
Luzern: Uhren;
Solothurn: Bürsten und Schwämme;
Thurgau: Beuteltuch (Tuttwil).

Von Courtelary kamen Srohhüte; von Delsberg und Pruntrut Fayence; von Sorvilier: Spitzen.

Von Bern kamen Import-Zitronen.

Auffuhrziffern von Gross- und Kleinvieh auf den Thuner Viehmarkt, die man den heutigen vergleichshalber an die Seite stellen könnte, sind aus früherer Zeit keine vorhanden. Doch ist es sicher, dass die Auffuhr zugenommen hat; denn der gesamte Viehbestand des Amtes Thun, des Emmentals, des Oberlandes, des Kantons Unterwalden sowie des Juras — das sind heute noch die Hauptlieferanten von Vieh auf den Thuner Viehmarkt — hat sich stark gehoben; der Transport ist erleichtert und beschleunigt worden; die offiziellen Viehschauen und Prämierungen, die schon 1801—31 eingesetzt waren, und der seit 1921 vom Verbande für Simmentaler-Alpfleckviehzucht und Alpwirtschaft abgehaltene Zuchtstiermarkt, der allein durchschnittlich 770 Tiere zur Auffuhr bringt [12]), hoben das Ansehen des Marktes; zudem wurde die Zahl der Viehmärkte von 8 auf 11 gesetzt und das Projekt, den Viehmarktplatz längs der Schwäbisallee auf das Grabengut hinaus zu erweitern, im Frühling 1925 ausgeführt.

Natürlich unterlag die Entwicklung seit dem Bau der Bahnen den gleichen Bedingungen wie diese, so dass der Viehabladeverkehr auf der Station Thun in einem gewissen Verhältnis mit der Marktauffuhr steht (S. B. B.-Station Thun 1923: 8080 Stück, Marktauffuhr 1923: 12,560 Stück). Den Höhepunkt erreichte die Auffuhr wohl 1913 (mit 9762 Stück im Viehverkehr der S. B. B.-Station Thun); ab Oktober 1919 bis Mitte 1921 konnten (mit Ausnahme des Aprilmarktes) der Maul- und Klauenseuche wegen keine Viehmärkte abgehalten werden, viel Vieh musste abgetan werden, der Bezug für das Ausland ging mit Kriegsschluss stark zurück, und die Station Thun verzeichnet einen

---

*) Zur Bereitung von Skorpionöl (Olivenöl, worin man einige Skorpione sterben lässt), ein Hausmittel für Tiere (Sucht bei Kühen, Verbrennungen), und in einer Mischung für Menschen (gegen Rheumatismen, Gicht u. ä. Leiden). Siehe: Hovorta u. Kronfeld: Vergleichende Volksmedizin, Stuttgart 1908, S. 397. Zahler Hans: Die Krankheit im Volksglauben des Simmentals. Bern 1898, S. 69.

**) Schaftheu = Schachtelhalme, auch Katzenstiele (Equisetum) genannt, die zum Putzen des Messings und Kupfers dienten.

Viehverkehr von nur 4556 Stück pro 1920. Mit 1923 steht man ungefähr auf gleicher Höhe wie 1902 (S. B. B.-Station Thun 1902: 8591 Stück, 1923: 8080 Stück [13]).

Hatten Gemüse-, Fleisch- und Molkenmarkt noch im XVIII. Jahrhundert von der Stadt und ihrer nächsten Umgebung selber gespiesen werden können, so bedurfte Thun mit Beginn des Fremden- und Militärwesens eines Gebietes für die Lebensmittelversorgung, das weit über ihre Gemarkung hinausreichte. Für die Getreideversorgung hing Thun von jeher vom nähern und ferneren Mittellande und vom Auslande ab. Der Vertrieb geschah durch die obrigkeitlichen Kornhäuser und den Gewächsmarkt. *Die Lieferungszone für Gemüse* reicht über die Moränelandschaft südwestlich von Thun ins Gürbetal bis nach Toffen hinunter, ins Aaretal bis nach Kiesen, ins Zulgtal bis nach Schwarzenegg, dem rechten Seeufer nach bis Merligen hinauf. Vom Seestrand wird auch das Frühgemüse geliefert, der grössere Teil der Frühgemüselieferungen geschieht aber, wie für die ganze Schweiz, durch den Süden. Mit dem Handel von Gemüse und Südfrüchten befassten sich 1905 allein 27 Personen oder 15 Betriebe [14]), wobei der Hausiererverkehr und der direkte Import aus den Dörfern nicht inbegriffen ist.

Der Fleischmarkt wird aus dem gleichen Rayon befahren wie der Gemüsemarkt. In Thun selbst sorgen 25 Betriebe mit 75 Personen für den Fleischbedarf.

Für Butter und Käse sorgten immer das Oberland und das Emmental. *Die Milch* aber kommt insbesondere aus der Schwarzenegg, von Heimberg, von Thierachern, aus dem Gürbetal und von Gwatt. Das Oberland liefert keine. Es geht umgekehrt viel Milch aus dem Mittelland in die Kurorte des Oberlandes. Es sei dies hier, trotzdem die Milch nicht auf dem Markte zum Verkaufe gelangt, der Vollständigkeit wegen erwähnt.

Diese Zonen sind natürlich nur annähernd richtig, da infolge der Bahnen die Entfernungen keine so grosse Rolle mehr spielen.

Nebst den Einkünften an Zoll- und Umgeldern, die z. T. der Stadt, z. a. T. dem Staat zufielen, und dem Verdienst, den der Markt Stadt und Bürgern, insbesondere den Wirten, Krämern und Gewerbetreibenden, den Fuhrhaltern und Schreibern brachte, bedingte er öffentliche Plätze, die nicht überbaut oder belegt werden durften, amtliche Gebäude wie die Kornhäuser, das Wag- oder Kaufhaus, die Zollhäuser [15]), auch Privatlagerhäuser, Stallungen und Scheunen, sowie Gasthöfe und Wirtschaften die Menge in der Nähe der Marktplätze selbst.

Thun als Verkehrsort.

Wir erwähnten weiter vorn kurz den Transit- oder Durchgangsverkehr, der der Stadt reichen finanziellen Gewinn brachte und zu einem starken Besiedelungsfaktor wurde. Er ist nebst dem Marktverkehr, den er übrigens belebte und förderte, eine der ältesten Erwerbsquellen einst der Herrschaft, dann der Burgerschaft und der Stadt gewesen. Bedingt war er durch den Produktenaustausch der berneroberländischen Tal-

schaften mit dem Unterland, insbesondere durch den Austausch der Lebensmittel, Molkereiartikel und Vieh gegen Salz, Getreide, Kolonialwaren und Wein (siehe auch Marktverkehr).

Teils durch die Alpenkette, teils durch die Voralpen von den angrenzenden Gebieten des Wallis, Uris und Unterwaldens abgeschlossen oder sehr dürftig verbunden, war es ganz natürlich, dass das Oberland seine Bedürfnisse von dort bezog, seinen Ueberfluss an Produkten dort absetzte, wo das Gelände sich öffnete. Es gab auch bis in die Mitte des vorigen Jahrhunderts für den Gütertransport keinen günstigeren und billigeren Weg, als den über Thun. Und dieser Weg war bis Thun der See-, bis Bern, ja bis zur Einmündung in den Rhein der Wasserweg der Aare. Es war aber auch ein anderer zwingender Grund, der diesen Weg über Thun vorschrieb. Zur Zeit, als die Privatzollgerechtigkeiten existierten, war Thun die Hauptzollstätte für sämtliche oberländischen Bezirke, und dieser Ort durfte mit keinem Handelsartikel abgefahren, d. h. umgangen werden. Darüber waltete scharfe Aufsicht, z. B. durfte weder ober- noch unterhalb Thun eine Fähre, die am Seil lief, also ein fliegendes Schiff, errichtet werden. Die Weidlinge von Scherzligen und Jaberg besorgten den Personenverkehr über die Aare ohne Leine, die Konzession für die Fähren mit Leine war nur gegen das Versprechen, keine Kaufmannsware, Vieh, Holzgeräte, Früchte usw. hinüber zu führen, erteilt worden [16]).

Die Strassen. Bis in die 40er Jahre des XIX. Jahrhunderts führten den beiden Ufern des Thunersees entlang nur „holprige Karrwege und schmale Saumpfade", die von Säumern und Viehtreibern benutzt wurden. Die Wege ins Simmental, nach Frutigen, von Spiez über Mülenen nach Kandersteg werden als „fahrbar für leichte Wägelein" genannt [17]). Auf dem rechten Ufer, der Sonnseite, war von Oberhofen, dem schon 1429 geboten wurde, es solle die Landstrasse bei dem See machen und unterhalten [18]), über Merligen und dem Fuss des Beatenbergs nach nur ein mühseliger Fussweg. Die befohlene Landstrasse Oberhofen-Gunten kam erst 1846 zur Ausführung [19]); die Durchführung der ganzen „Sonnseitenstrasse" aber erst um die Mitte der 80er Jahre des XIX. Jahrhunderts, 50 Jahre nach der „Schattseitenstrasse", wie die neue Poststrasse damals genannt wurde [20]). In Hofstetten, bei der Bächimatt, zweigt heute noch die „alte" Goldiwilstrasse ab, ein ziemlich steiler, steiniger Fahrweg, der von Fussgängern gerne als Abkürzung benutzt wird.

Der bequemste Zugang zum Oberland war die in den Jahren 1766—72 neu instand gesetzte *Bern-Thunstrasse,* auf welcher neben einem lebhaften Verkehr von Wagen allerart die Briefpostkutschen (Diligences) wöchentlich fünfmal zwischen Bern und Thun verkehrten [21]). Die Konkurrenzstrasse durchs Gürbetal, über Wattenwil-Blumenstein, nach dem Oberland wird als schlecht bezeichnet [22]), ebenso die Uetendorf-Thierachernstrasse [23]). In die Bernstrasse mündete beim Berntor *die Schwarzeneggstrasse* ein, die durch Holz- und Viehhandel, sowie durch die Turbenfuhren sehr stark mitgenommen wurde [24]).

Die Uebergänge aus den angrenzenden Orten des Wallis (Ossolatal, Lombardei), Uri und Unterwalden waren, wenn nicht mit Gefahren, so doch mit grossen Beschwerden verbunden und kamen höchstens für Säumertransporte in Betracht.

Der Handelsverkehr mit dem Wallis und dem Süden ging von altersher über *die Grimsel,* die als Uebergang, wenn man den keltischen Funden im Aegerstein bei Guttannen nach darauf schliessen darf, schon von den Kelten begangen wurde [25]).

Der Weg zu der unterhalb der Passhöhe gelegenen, 1397 zum erstenmal erwähnten Sust, dem Grimselhospiz, und zur Sust von Ulrichen im Oberwallis führte vom Freienhof in Thun zum Kaufhaus in Unterseen, dann ins Landhaus von Meiringen und zum Zollhaus von Aegerstein. Das Grimselhospiz musste wegen zunehmenden Handelsverkehrs 1557 erweitert und neu aufgebaut werden. Während der Helvetik war der Verkehr vollständig unterbunden. 1820—1830 herrschte wiederum ein intensiver Transit zwischen Bern und dem Süden über die Grimsel, das Hospiz zählte damals wöchentlich oft 200 Maultiere. 1885, nach Inbetriebtreten der Gotthardbahn, ging die Säumerei über den Grimselpass ein [26]).

Ein zweiter Weg in das Wallis war *der Lötschenpass,* über den 1211 Herzog B. v. Zähringen nach Niedergestelen gezogen sein soll und der dann hauptsächlich bei Anlass der Kolonisation der Lötscher im Lauterbrunnental „ja bis nach Thun und Blumenstein" 1306 benutzt wurde. Der Maultier- und Lampartenverkehr nahm, nachdem durch Beschluss der Räte von Bern ein Weg bis auf die Passhöhe angelegt worden war (1695—98), sehr zu, doch trat der Lötschenpass in den Hintergrund, als 1736—41 der von Tirolern erbaute *Dauben-* oder *Gemmipass* (1318 erwähnt) dem Maultierverkehr zugänglich gemacht worden war [27]).

Mit Uri, dem Maien- und Reusstal, verkehrte man über den *Sustenpass.* Er wurde bei kriegerischen Anlässen benutzt (Rapperswilerkrieg 1656, Villmergerkrieg 1712), und als die Pässe von der Grimsel bis zum Sanetsch durch die französische Mauth (Zollschranke) gesperrt waren, trat Bern 1810 mit Uri in Verhandlungen, um den von altersher bekannten, aber vernachlässigten Susten zu einer fahrbaren Strasse (von 3 Meter Breite) für leichte Fuhrwerke und Saumrosse, im Winter für Schlitten auszubauen, damit man die berühmte Gotthardstrasse rasch erreichen könne; Thun beteiligte sich mit Geld daran. Mit dem Sturz Napoleons wurden die übrigen Pässe wieder geöffnet und damit der Susten in Frage gestellt. Er wurde nur auf bernischer Seite bis an die Urnergrenze fertig erstellt (bis 1817), von hier an bis nach Färnigen zog sich das durch die Urner ausgeführte Stück, welches seine Fortsetzung in einem holprigen Alpweg fand [28]).

Mit Unterwalden war man zweifach verbunden, einmal über *das Joch,* einen mühseligen Pfad, den Saumrosse nur selten begingen [29]), und dann über *den Brünig,* sei es von Meiringen aus oder auf dem von Brienz heraufführenden, 1859 fahrbar gewordenen Weg [30]).

Aus dem luzernischen Entlebuch, von Schangnau her, konnte man entweder über *das Rotmoos* ins Eriz (und in die alte Goldiwilstrasse) oder über den *Schallenberg* nach Schwarzenegg, von dort über Steffisburg nach Thun gelangen.

Der Grossteil alles Waren- und Personenverkehrs über die eben genannten Saumpfade und Wege, und insbesondere aus den oberländischen Talschaften alimentierte die *See- und Areschiffahrt.* Diese spielte von jeher eine grosse Rolle im wirtschaftlichen Leben der Bevölkerung des Berner Oberlandes im allgemeinen und der Anwohner im Speziellen. Den gewerbsmässigen Gütertransport, der durch keine Privilegien beschränkt war, auf den Seen (Thuner- und Brienzersee) besorgten etwa 15 Böcke, Lastschiffe von 2—4 Mann Bedienung und von 10—30 Tonnen Tragfähigkeit, die bei günstigem Winde durch Segel, sonst aber durch lange Stehruder fortbewegt wurden. Heute werden sie durch Benzinmotoren getrieben. Daneben verkehrten die privaten „Märtschiffe", davon an „Markttagen des Hin- und Herfahrens kein Ende sei", wie ein Tourist vom Jahre 1789 schreibt [31]). Sie waren auch als Böcke gebaut. Der Personen- und Postbeförderung dienten die staatlichen, jeder Bequemlichkeit baren „Postschiffe" [32]). Der Ländte- und Umschlagsplatz der Schiffe in Thun war beim Freienhof.

Die Areschiffahrt finden wir zum erstenmal genannt in einem schiedsgerichtlichen Ausspruch Freiburgs zwischen Thun und Bern vom 8. Juli 1341 [33]), dann in dem „Schiffslütenfreiheitsbrief" von 1470, der den Hinterbliebenen der Schiffsleute bei etwaigem Unglück Unterstützung verbürgt, ein Artikel, der nicht nur von den Gefahren, sondern auch für die Wichtigkeit der Areschiffahrt spricht [34]). Und endlich finden wir sie in einer weitläufigen Schiffahrts- und Flösserei-Ordnung von 1681 und deren Nachträgen beschrieben [35]). Aus dem Nachtrag von 1744 geht hervor, dass die ordentlichen Fahrtage der Montag, Mittwoch und Samstag waren. An diesen Schifftagen, die bis 1851 dieselben blieben, mussten für einige Stunden die Schleusen gezogen werden, um den Schiffen die Durchfahrt zu ermöglichen und ihnen das nötige Fahrwasser zu sichern [36]). Neben den grossen Schiffen, den vierruderigen Bernweidlingen, fuhren auch noch kleinere dreiruderige Schiffe und sogenannte „Spitzschiffe", die den Warenverkehr, und in der ersten Hälfte des XIX. Jahrhunderts auch „Passagierschiffe", die den Personenverkehr besorgten [37]). Die Schiffahrt lag in den Händen von vier Schiffsmeistern, die Knechte hielten [38]). Ein vorschriftsgemässer Weidling war 15 m lang und 3,70 m breit und trug 9—12 Tonnen.

Ueber den Umfang des Personenverkehrs erfährt man sehr wenig. Man hört von ihm bei Anlass eines Unglückes [39]), mehr aber aus einer Erhebung betreffend den Warenverkehr zwischen Thun und Bern, die der Kleine Rat am 22. Juni 1825 beschloss und anordnete [40]). Derzufolge kamen in den 6 Monaten, vom 1. Juli bis Ende Dezember 1825, 623 Schiffe in Bern an, unter welchen 592 beladene Aarweidlinge waren, ferner in Flössen 236 Stämme ganzes Holz, 632 Stämme Bretter und

5517 Stück Latten. Diese Fahrzeuge waren mit 6132 Personen und den folgenden Sachen beladen: Leere Fässer 195, Fassreife 167 Bünde, Baumstecken 125 Bünde, Haselruten 1276 Bünde, Kohlen 64 Säcke (aus den Flötzen von Beatenberg, Sigriswil und Krattigen), Brennholz, buchenes 555 und tannenes 205 Klafter (1 Klafter = 2,6481 m^3), Gerberlohe 351 Säcke, Hausgeräte 854 Stück, neue Körbe 518 Stück, Wedelen 2280 Stück, Gipserlatten 1504 Stück, Bruchsteine 14 Schiffsladungen, gehauene Steine 1047 Kubikfuss, Goldswilplatten 5110 Quadratfuss *), Gipssteine 94 Schiffsladungen, Dachschiefer 566 Stück, Mauerziegel 98,750 Stück, Dachziegel 100,500 Stück, Gips zum Säen 1282 und zum Bauen 105 Fass, Kalk 1181 Fass, Töpferware 34 Hutten, Pflastersteine und Sand 19 Schiffsladungen, Kälber 764 Stück, Schafe und Ziegen 143 Stück, Schweine 195 Stück, rohe Häute 95 Stück, Leder 1075 Pfund (1 Pfund = 520,1 gr.), Leimleder 1900 Pfund **), Schweinefleisch 379 Pfund, Butter und Schmalz 3178 Pfund, Reis 631 Pfund, Käse 35,109 Pfund, Obst 2640 Hutten, Wein und Most 555 Fass, gebrannte Wasser 1729 Fass, Wurzeln und Pulver 9914 Pfund, Harz 14,999 Pfund, Salpeter 4159 Pfund, Potasche 2443 Pfund, Eis 27 Fass, altes Kupfer 1787 Pfund, altes Eisen 388 Pfund, Lumpen 4400 Pfund nebst vielen andern Gegenständen in geringerer Anzahl. Berechnet man die Durchschnittslast eines Weidlings auf 200 Zentner (à 50 kg), so haben die 592 Aareweidlinge während der 6 Monate 118,400 Zentner (= 5920 t) befördert. Nach den Korrektionsarbeiten der Jahre 1818—25 scheint der Verkehr noch stark zugenommen zu haben; es sollen damals wöchentlich regelmässig 27—30 Weidlinge mit Schiffsladungen von 220 bis 240 Zentner, durchschnittlich im Jahr zusammen 341,640 Zentner (= 17,080 t) nach Bern befördert und in den letzten Jahren 1838—44 bei 200,000 Stück Bauholz = 7,000,000 Kubikfuss (= 176,540 Kubikmeter) geflösst worden sein [41]). Zudem geht aus den Erträgnissen des unteren Schiffszolles, der wohl beim Schwäbistorturm erhoben wurde, hervor, dass der Verkehr auf der Aare im Winter dreimal grösser war als im Sommer [42]). Im Winter waren eben die Oberländer im Tal beschäftigt und brachten die von den Bergen heruntergeführten Produkte (Käse, Felle), auch Vieh und Holz in den Handel.

Bis dahin hatte der Schiffsverkehr auf der Aare infolge seiner niedrigen Frachtsätze, die 3,5 mal geringer waren als beim Fuhrwerkverkehr, aufzukommen vermocht. Mit den grossen Speditionshäusern, welche nach Aufhebung der innern Zölle und damit des Kaufhauses den grössten Teil des Warenverkehrs besorgten [43]), konnte er schon weniger Schritt halten, und in den sechziger Jahren, nach der Eröffnung der Eisenbahnlinie Bern-Thun, verlor er allmählich seine Bedeutung (innert der Monate Februar, März und April 1868 sind nur 70 Schiffe gefahren [44]). Unmöglich wurde er dann seit 1876 durch die Erstellung

*) Mit solchen wurden in Bern die Lauben belegt, sowie später der neue Bärengraben.

**) Von den Häuten (durch Scheren) entferntes Fleisch, das zur Leim- (und Gelatine)-Fabrikation verwendet wird. (Fischer, Schwäb. Wörterbuch.)

der zur Korrektion der Strecke Thun-Uttigen notwendig gewordenen Querdämme. Die Flösserei aber blühte noch etliche Jahre weiter[45]). Hatte die Bern-Thun-Bahn, von der noch weiter die Rede sein wird, einerseits die Aareschiffahrt gelähmt, anderseits den bisher regen Fuhrwerk-, Kutschen- und Postwagenverkehr auf der ausgezeichneten Landstrasse stark beeinträchtigt, so trug sie das Meiste bei, den Dampfschiff- und Fremdenverkehr zum Aufschwung zu bringen.

Die Dampfschiffahrt. Als gegen Ende des XVIII. Jahrhunderts der Sinn für die Schönheit der Gebirgsnatur erwachte und durch die Hirtenfeste bei Unspunnen im Jahre 1805 der sommerliche Touristen- oder Fremdenverkehr zu nennenswerter Bedeutung gelangte, nahm die Entwicklung der Verkehrsmittel einen grossen Aufschwung. Zu den auf dem See fahrenden Böcken, Markt- und Postschiffen kamen nun noch die kleinen Ruderboote mit rotweissem Zeltdach, deren Zahl nach und nach auf 30—35 stieg, wobei gegen 80 Personen Beschäftigung fanden. Die Ruderboote aber verschwanden für den Fremdenverkehr, und die Postschiffe fuhren nur noch im Winter, als am 31. Juli 1835 das Dampfschiff „Bellevue" *) seine Fahrten mit 15—17 km Stundengeschwindigkeit zwischen Thun (Freienhof) und Neuhaus (am oberen Ende des Thunersees) begann. Die weitere Entwicklung der Dampfschiffahrt auf Thuner- und Brienzersee ergibt sich aus der Betrachtung folgender Tabelle[46]).

Jahr	Beförderte Personen	Zahl der Dampfschiffe	Bemerkungen
		Thunersee	
1836	24,657	1	
1842	28,460	1	
		Th. & Br.-See	
1843	35,634	2	Gründung der ersten Verkehrsgesellschaft in der Schweiz, der A. G. Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee (1842).
1853	51,364	3	Anwachsen des schweiz. Eisenbahnnetzes bedingt eine bedeutende Verkehrsvermehrung auf den Seen.
1859	100,891	5	1. Juli 1859 Eröffnung der Eisenbahnlinie Bern-Thun. Gewaltiger Aufschwung des Güterverkehrs.
1863	160,837	6	1. Juni 1863 Eröffnung der Strecke Thun-Scherzligen für den Güterverkehr, 1863 auch für den Personenverkehr. Der Güterverkehr wird auf Schleppkähne verwiesen.
1869	223,340	6	
1870	175,361	7	Der deutsch-französische Krieg reduziert den Verkehr. Seit 1871 aber findet ein gewaltiger Aufschwung statt.
1873	338,079	8	

*) So geheissen nach der Fremdenpension der Gründer der Dampfschiffahrtsgesellschaft, der Herren Knechtenhofer von Thun-Hofstetten.

Jahr	Beförderte Personen	Zahl der Dampfschiffe	Bemerkungen
1886	312,821	9	1874 jedoch erfolgt eine allgemeine wirtschaftliche Depression, die den Fremden- und Transportverkehr stark schädigt. Zudem musste 1871 wegen der Eröffnung der Interlaken-Därligen-Bahnlinie die Endstation des Thunersees nach Därligen verlegt werden, wohin vom Trajekthafen (unterhalb des Scherzligenfahrs) ein Trajektverkehr bis 1893 stattfand (1. Juni 1893 Eröffnung der Thunersee-Bahn).
			1888: Eröffnung der Brünigbahn, 1889 die der Drahtseilbahn Thunersee-Beatenberg. Seit 1. Juli 1890 sind die Berner Oberland-Bahnen im Betrieb.
1892	562,507	10	1. Juli. Thunerseekanal eröffnet. 15. Juni fährt die Brienzerrothorn-Bahn. Der Ausfall von 1892 bis 1893 wurde durch die Eröffnung der Scherzligen-Därligen-Bahn hervorgerufen, 1899 aber durch die in den Verkehr tretende Burgdorf-Thun-Bahn kompensiert.
1893	472,651	9	
1903	847,894	13	Die Taxerhöhung bei den Bahnen bringt nach und nach wieder Aufschwung. Auch trägt jedenfalls die am 4. Juni 1905 eröffnete Montreux-Oberland-Bahn zum Aufschwung bei.
1906	1,115,628	14	

Deutlich sprechen die auf den Thunersee-Gesamtverkehr allein bezughabenden Zahlen von 1906—1923 [47]).

Jahr	Beförderte Personen (Thunersee)	Im Betrieb stehende Dampfschiffe	Bemerkungen
1906	664,529	8	
1913	796,274	7	
1914	367,098	7	Starkes Zurückgehen des Fremdenverkehrs infolge des Weltkrieges und seiner Folgen (schlechte Valuta der Umländer).
1920	248,560	6	
1923	330,494	8	Neues Aufblühen, doch kaum die Hälfte des Vorkriegsverkehrs.

Der Fremdenverkehr. Im Auf und Ab der Entwicklung des Dampfschiffverkehrs, wie es sich aus den vorstehenden Tabellen ergibt, spiegelt sich am deutlichsten die Entwicklung des Fremdenverkehrs wieder. Von einem solchen kann wirklich erst seit den dreissiger Jahren des XIX. Jahrhunderts gesprochen werden, wiewohl die Anfänge in die letzten Jahrzehnte des XVIII. Jahrhunderts zurückreichen. Maler, Dichter und Forscher waren die Pioniere; sie haben in Wort und Bild die Stadt, den See, die Hochgebirge, die Sitten und Gebräuche des Oberlandes gepriesen [48]).

1789 schreibt ein Tourist vom Thunersee, er sei einer der reizendsten und lebhaftesten der ganzen Schweiz, er sei stark befahren, nur würden in den letzten Jahren die Klagen der Fremden wegen der sehr übersetzten Preise immer lauter. Der besteingerichtete Gasthof sei der Freienhof [49]). Ein französischer Maler schrieb 1822, im Juli, dass die Reisenden sich „en foule" nach Thun begeben, dass Thun „seiner topographischen Lage wegen gut hätte auf die Ehre Anspruch machen können, die Hauptstadt des Kantons Bern zu sein" [50]). Grosses Verdienst um den Fremdenverkehr, in dessen Zeichen die Stadt fortan stand und heute noch steht, erwarben sich die schon genannten Herren Knechtenhofer. Oberst J. W. Knechtenhofer öffnete 1833 dem englischen Gesandten in Konstantinopel, Lord Ponsonby, seine Privatbesitzung „Bellevue", die damit zum Hotel wurde. Zu dem sich immer mehr erweiternden Kreis der Engländer, die bis dahin mit den Schweizern das Hauptkontingent der fremden Besucher gestellt hatten, traten in den 50er Jahren auf die Empfehlung Napoleons III. hin, eines Freundes des Obersten, französische Gäste in steigender Zahl auf. Die Deutschen folgten. Die Fremdenfrequenz stieg immerfort und damit *die Anforderung an Stadt und Bürgerschaft.* Da die Altstadt zu eng war, wurde Hofstetten Fremdenquartier. Wir wissen aus dem vorhergehenden Kapitel, wie sehr der Rat bemüht war, die Gassen zu erweitern, die Plätze und Wege zu säubern. Man hatte bereits die Erweiterung des Berntors, des Kleintöri und des Lauitors besprochen [51]). Vorläufig aber erweitert man die Aussicht, indem 1818 ein Pavillon auf dem Jakobshübeli errichtet wird [52]), dann wird aus dem schmalen Fussweg, der vom Kleintöri der Aare nach ins Schwäbis führte, eine Allee [53]). Endlich, 1839, wird die Wegschaffung des Lauitors beschlossen [54]), 1841 die Erweiterung der Kupfergasse besprochen, wobei ein Haus gegenüber dem Plätzli um 12 Schuh zurückgestellt werden sollte [55]). 1842 wird die Sinnebrücke neu in Stein ausgeführt, wobei geboten wird, die „Kellerhälse"*) bei und gegenüber Oberherren fortzuschaffen, um auch Platz für die Treppen unten an der Brücke und die Quaianlagen bis zum Tröckneplatz, d. h. bis zum heutigen Hotel Beau-Rivage, zu erhalten [56]). Der säubernde Geist schreitet über die Brücke, die Instandstellung des Freienhofplatzes soll in Angriff genommen

*) Die steinerne, auf die Strasse reichende Fassung der in die unterirdischen Räume (Vorratskammern, Weinschenken) führenden Treppen.

werden. Man verlangt die Ausfüllung der dortigen Düngergrube, die Wegschaffung des Fischkastens in der Aare und des über die Fassade vorstehenden Pferdestalles, letzteres hauptsächlich wegen der Landung der Schiffe beim Freienhof [57]). Bei Anlass der Bepflasterung der Strasse vom Berntor bis und mit dem Viehmarktplatz werden auch die Düngergruben bei den Staatsscheunen aufgehoben. Der Vorschlag der Einwohnergemeindepolizei, den Berntor-Turm abzubrechen, wird nicht angenommen. Erst zehn Jahre später, 1854, liegen Plan und Devis zur Abtragung und zur Erweiterung des Eingangs vor, die dann 1876 zur Anwendung kamen [58]). Der Berntor-Turm, vor dem das erst 1827 neu aufgeführte Zollhaus stand, fiel als einer der letzten Tortürme [59]). Auch im Bälliz wollen sie mehr Licht und Aussicht. Die Anstösser an die Ringmauer im Bälliz und die Bierbrauerei Feller beim Kleintöri ersuchen um käufliche Ueberlassung der an ihr Eigentum anstossenden Mauerteile. 1844 erfolgte hierüber die erste Bewilligung. Die Ringmauer im Bälliz von der Kaserne abwärts wird den Anstössern verkauft, der Bierbrauerei werden Ringmauer und Schwäbisturm überlassen, und die alten Taunerhäuser, welche sich an die Ringmauer lehnen, den Eigentümern verhandelt [60]). Im selben Jahre fällt der Schwäbistorturm, dessen Grundmauern in der Brauerei erhalten blieben [61]). Von innen heraus, Schritt auf Schritt, geht die Renovation vor sich. 1850 wurde die innere oder Kuhbrücke neu erstellt und dabei eine dem Spital gehörende Scheune entfernt. 1852 erkennt man, bei dem Neubau der Scherzligenbrücke müsse ein anstehendes Haus zurückgesetzt werden; 1853 wird das Scherzligtor geschleift, die Ringmauer-Eigentümer im Bälliz dürfen ihrem Wunsche gemäss die Mauer um 15 Schuh abtragen und im gleichen Jahre wird auch die Wegräumung des Allmendtorturmes und der Neubau der Allmend-Brücke beschlossen [62]). Auch jenseits der Aare musste es schöner werden, die Lattenzäune am Scherzligweg wurden abdekretiert und der „Schöpfbau" in den Grabengärten untersagt, „weil es nicht zum Anstand gereiche" [63]). Längst schon war Thun licht- und renovationsbedürftig gewesen. Die Aarekorrektion hatte aber seine Kassen stark belastet, der Zollausfall seit 1844 sich fühlbar gemacht. Und doch wurde, den Forderungen der neuen Zeit, die sich im Markt- und Verkehrsleben bemerkbar machten, nachgebend, durch die fortschrittliche Gesinnung der Regierungen, durch die Kritik der immer zahlreicher herbeiströmenden Fremden und durch die Einsicht der Einwohner ein neues Thun geschaffen, ehe die Centralbahn bis ans Tor zum Berner Oberland vorrückte. Betrachten wir daher unabhängig von ihr die Weiterentwicklung des Fremdenverkehrs und seine Wirkung auf die Siedelung.

Eingehendere und zusammenhängende Nachrichten erhält man aus dem 1880 zum erstenmal erschienenen Fremdenblatt.

Der Fremdenverkehr war bereits zu einem der gewichtigsten Faktoren im Erwerbsleben des gesamten Berner Oberlandes geworden, waren doch beschäftigt [64]):

1880	16,022	Angestellte	in	1002	Fremdenhotels	mit	58,137 Betten
1894	23,997	„	„	1683	„	„	88,634 „
1905	33,480	„	„	1924	„	„	124,068 „

In Thun selbst werden in der Saison 1884, die Saison dauerte vom Mai bis Oktober und erreichte ihren Höhepunkt im Juli und August, 8 Etablissemente genannt, die z. B. Ende Juli mit 784 Fremden, zumeist Schweizern und Engländern, besetzt waren. Es sind dies die schon bekannten: der „Freienhof", das „weisse Kreuz", die „Krone" am Rathausplatz, der um 1840 erbaute „Falken" im Bälliz, und die in Hofstetten stehenden: Das Hotel „Bellevue" seit 1830, der „Thunerhof" seit 1872/73 an Stelle der Ziegeleien, das Hotel „Baumgarten" und die an der Länggasse stehende Pension „Itten".

1900,	Ende Juli,	waren	905	Gäste	in	10		Hotels u. a.,
1910	„ „	„	978	„	„	10		„
1914	„ „	„	846	„	„	15	(22)	„
1919	„ „	„	340	„	„	8		„
1920	„ „	„	?	„	„	26		„ u. a. [65]).

Die Zusammenstellung bedarf einiger Ausführungen. Innert 30 Jahren, von 1884 bis 1914, waren 14 neue Etablissemente den fremden Besuchern geöffnet worden: Die alten Zunfthäuser „Zu Metzgern" und „Zu Schmieden" hatten sich zu Logiergasthöfen entwickelt, die alte Taverne „zum Bären" ebenfalls; vor dem Berntor erstand das Hotel „Emmental", bei der Allmendbrücke der „goldene Löwe", an der Frutigstrasse, oberhalb der Scherzligbrücke, das Hotel „Grütli", weiter draussen, im Winkel Gwattstrasse-Hohmaadweg, das Hotel „Jungfrau"; in Hofstetten, an Stelle des Zehnthauses, war 1905 das „Hotel Beau-Rivage" erbaut worden, beim Jakobshübeli, am Waldrand, erhob sich die Pension „Zur Oberen Wart", darunter das Hotel „National", heute Erholungsheim „Sonnenhof"; daneben hatte es noch einige andere Pensionen. Insgesamt waren 1909 schon rund 1460 Betten vorhanden[66]).

Mit Kriegsanfang im August 1914 leerten sich die Hotels und Pensionen, die grösseren Betriebe blieben auf lange hinaus geschlossen, verschiedene gingen ein, andere hielten sich mühselig, vom Bunde unterstützt, über Wasser und erwarteten den neuen Aufschwung, der dann 1920 kam, wenn auch bisher bei weitem nicht in dem früheren Masse.

Der sichtbarliche Einfluss des Fremdenverkehrs zeigte sich jedoch bald nicht nur in den Hotel- und Pensionen-Bauten, sondern auch in den Kaufläden und Gewerbebetrieben, die sich in deren Nähe öffneten *).

*) So z. B. Kaffeewirtschaften, Konditoreien mit Tea-Room, Bazare, Schmucksachen — Kunstschnitzerei — Majolika — Antiquitätenhandlungen; Herren- und Damenkonfektionsgeschäfte, Coiffeure und Damenfrisiersalons, Zigarren- oder Kurzwarenhändler, Photographen, Zeitungs- und Kartenverkäufer u. a. m., ebenso in den öffentlichen Anlagen und Bauten; 1890 war der Aarequai bis zum See hinauf verlängert, unweit des Göttibachweges eine katholische Kirche erbaut worden; auf der Spitalmatte, dem „Grütli" gegenüber, waren die 400 Meter lange Velorennbahn und der Lawn-Tennisplatz erstellt worden; 1895 eröffnete man den Kursaal mit dem Musikpavillon beim Hotel „Bellevue".

Die verhältnismässig kleine Zahl der stationierenden Gäste hätte allein all die Etablissemente nicht erhalten können, es halfen dabei auch in grossem Masse die Passanten.

Ihre Zahl findet man in den seit 1907 erscheinenden Berichten des Verkehrsvereins [67]). 1907 belief sich die Besucherzahl von April bis September auf 16,037 Personen, 1909 auf 12,553 Personen in der nämlichen Zeit, 1910 auf 13,279 Personen. Gute Verhältniszahlen liefert hierzu die Frequenz der Thunerseeschiffahrt während der Saison.

Von Januar bis August 1897 verkehrten auf dem Thunersee 224,094 Personen, im August 30 % davon, das sind 95,466 Personen.

Von Januar bis August 1901 verkehrten auf dem Thunersee 212,323 Personen, im Juli 45 % davon, das sind 95,466 Personen.

Die Verkehrsverhältnisse. Die Strassen und die Bahnen im Oberland waren derart geworden, dass eine Grosszahl der Reisenden sich nicht lange in Thun selbst, sondern an den Seen aufhielten, näher zu den Bergen strömten, sei es mit dem Dampfschiff, auf den beiden Uferstrassen oder mit der Thun-Interlaken-Bahn. Bahnen führten seit 1889/90 auf den Beatenberg, auf die Schynige Platte, auf das Brienzerrothorn, nach Wengernalp, nach Mürren; 1894 war die Grimselstrasse für eine sechsplätzige Postkutsche fahrbar geworden; seit 1897 rollte die Spiez-Erlenbach-Bahn ins Simmental; 1901 fand die Eröffnung der Spiez-Frutigen-Bahn statt, und 1905 brachte die Montreux-Oberland-Bahn zwei vielbesuchte Gebiete in raschere Verbindung.

Das Bedürfnis nach all diesen Berner Oberland-Bahnen und -Strassen wurde natürlich erst durch die grossen Transporte von Personen und Gütern aus dem Unterlande hervorgerufen. Drei besorgten diese Zufuhr:

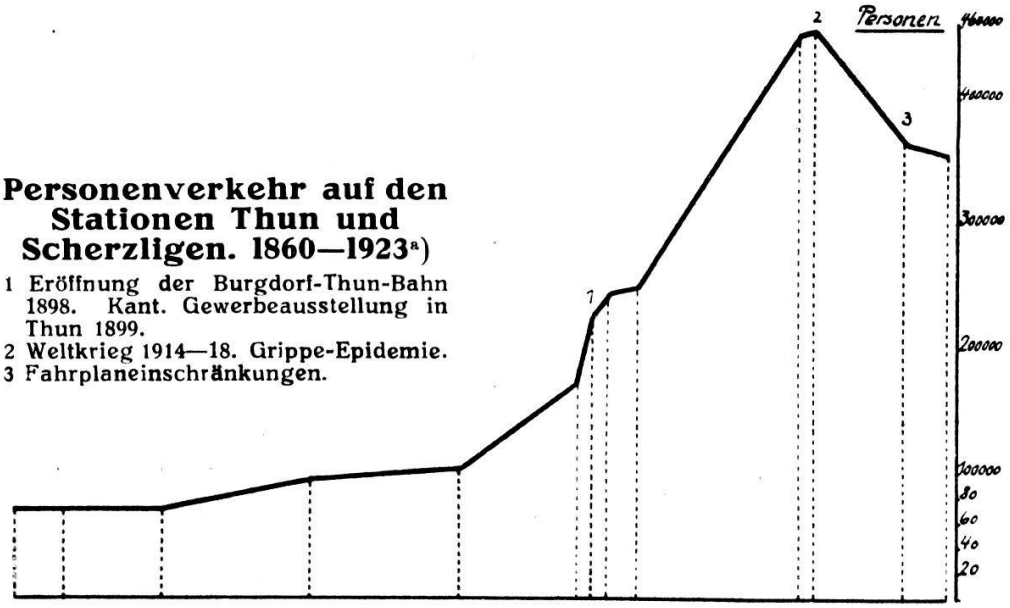
1. Die am 1. Juli 1859 eröffnete Central-Bahn Bern-Thun,
2. die Burgdorf-Thun-Bahn (B. T. B.) seit Mitte 1899,
3. die Gürbetalbahn (G. T. B.) seit 1. Mai 1902.

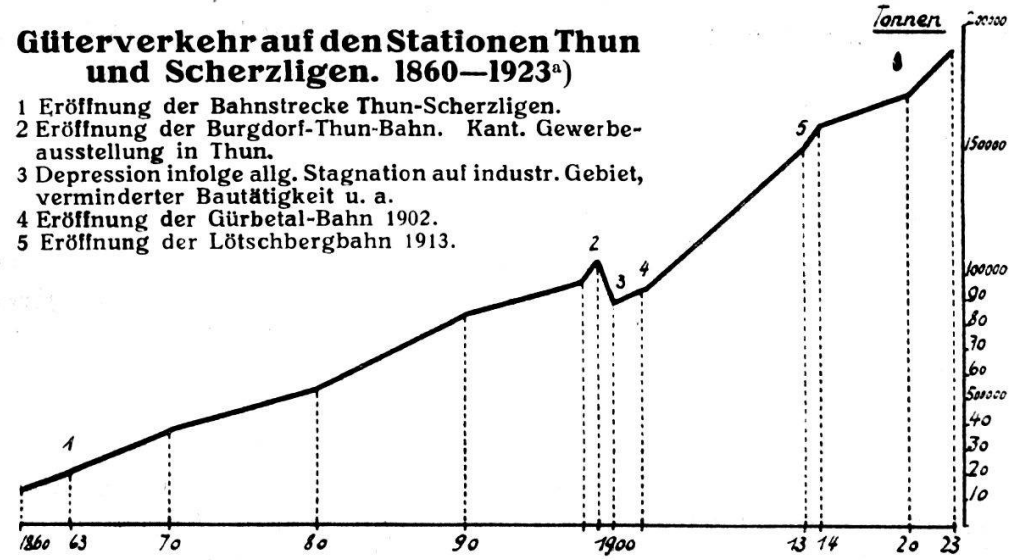
Hatten die *Speditionshäuser* Bützberger und Lanzrein von Thun im Geschäftsjahr 1855/56 einen Güterumsatz von rund 250 Tonnen, so verzeichnete *die Centralbahn* für die Station Thun im Halbjahr 1859 einen Güterverkehr von 436,94 Tonnen, im Nachjahr bereits 1424,115 Tonnen, zehn Jahre später, 1870: 2305,06 Tonnen. Der Personenverkehr auf den beiden Seen schnellte in den Jahren 1859 bis 1869 von rund 100,000 auf rund 225,000 Personen hinauf.

Im Bahnhof Thun verkehrten vom 1. Juli bis 31. Dezember

	1859	45,408	Personen,	täglich	durchschnittlich	246,
im Jahre	1860	72,911	„	„	„	199,
und	1870	61,011	„	„	„	167.

Wie im Dampfschiff- und Fremdenverkehr sehen wir auch hier eine starke Abnahme des Verkehrs infolge des deutsch-französischen Krieges. In den darauffolgenden Jahren stieg der Verkehr, wenn nicht gleichmässig, so doch unaufhörlich, wie aus der nachfolgenden graphischen Darstellung hervorgeht, bis über 1914 hinaus.





Anmerkung: Die Zahlen sind bis 1902 aus den Geschäftsberichten der Zentralbahn, von 1902—1923 den statistischen Tabellen der S. B. B. entnommen.

Mit 1899, dem Jahr der kantonalen Gewerbeausstellung, nahm der Bahnhof Thun innerhalb des Netzes der Bundesbahnen

den 14. Rang im Personenverkehr,
„ 6. „ „ Güterverkehr,
„ 4. „ „ Viehverkehr und
„ 5. „ in den Gesamteinnahmen ein.

Die S. B. B.-Station Thun reihte sich damals also gleich nach Basel, Bern, Luzern und Olten ein [68]). 1913 sank sie im Rang zum 62. im Personen-, zum 41. im Güterverkehr, 1923 stieg sie wieder zum 17. Rang im Personen- und zum 28. Rang im Güterverkehr [69]).

Von einer Abnahme des Gesamtverkehrs bei den Eisenbahnen in den Kriegsjahren 1914—1918 ist keine Rede. Im Gegenteil steigen sowohl der Personenverkehr durch die Militärtransporte, den Internierten-verkehr usw., als auch der Güterverkehr durch die Nahrungsmittel-

zufuhr, die Munitions-, Waffen- und Pulverausfuhr. Erst die durch die Kohlennot bedingte Fahrplaneinschränkung und Aufhebung der Schnellzüge, sowie die durch die Grippe hervorgerufene Angst vor Ansteckung beeinträchtigte in den Jahren 1918—1920 den Personenverkehr sehr stark. Der Viehverkehr sank auf die Hälfte herunter (1914: 9536 Stück, 1920: 4556 Stück, 1923: 8080 Stück), weil die Seuche regierte und die kriegführenden Staaten nicht mehr so viel Vieh kauften.

Hierbei betrachteten wir nur die S. B. B. Das Einzugsgebiet aber war 1898 durch die *Burgdorf-Thun-Bahn* um das Biglen- und Kiesental grösser geworden. 1901/02 schloss sich das Gürbetal an [70]). Am 10. Oktober 1913 kam die elektrische Bahn Steffisburg-Thun-Interlaken in Betrieb. Damit war auch das sehr industrielle Dorf Steffisburg fester mit Thun verbunden [71]). Einfluss auf die Entwicklung der Station Thun hatte seit 1913 auch die internationale Linie Bern-Lötschberg-Simplon, womit Thun Schnellzugsstation im Verkehr zwischen Frankreich, Deutschland und Italien wurde.

Das Stationsgebäude der Centralbahn von 1859 kam zirka 150 m südwestlich der Allmendbrücke auf den westlichen Teil der Spitalmatte zu stehen. Wie der Fremdenverkehr sich in schönster und mildester Lage Thuns, in Hofstetten, ein eigenes Quartier geschaffen hatte, so rief auch der Bahnhof ein solches auf der westlichen Seite der Stadt auf dem Graben und der Spitalmatte, zwischen Allmend- und Mittlerer Strasse hervor. Die Bahnhofanlage samt dem gegenüberliegenden Güterschuppen und den Schienensträngen beherrschte bald ein Areal von 3 ha, zählt man dazu die Bahnhofstrasse (heute Gewerbestrasse) mit den daran stehenden Gebäulichkeiten (Blaukreuzhof und Gartenrestaurant einerseits, Lagerhäuser andererseits), die Gebäulichkeiten südlich der Allmendstrasse (Café des Alpes am Bahnübergang), an der Allmendstrassen-Unterführung und die hinter dem Güterbahnhof, so umfasste dieses Quartier mehr als 6 ha. Scharfe Abgrenzung ist hier ausgeschlossen, weil sich bereits 10 Jahre später der Waffenplatz im Bilde geltend machte. Welchen Einfluss aber der Standort des Stationsgebäudes auf die Siedelung ausübt, kann man in Thun zur Stunde noch verfolgen.

In den Jahren 1922—1924 erstand auf der Höhe des alten, aber zirka 175 Meter südlich der Scherzligen- (heute Bahnhof-) Brücke der seit Jahrzehnten erwartete *neue Personenbahnhof*. Längst schon waren die Zustände unhaltbar gewesen.

1860 verkehrten auf dem Zentralbahnhof Thun	72,911	Personen
1920 auf dem selben Bahnhof	330,646	„

Die Doppelbahnhöfe Thun und Scherzligen (letzterer seit 1861 im Betriebe) verzögerten den Verkehr. Die Zersplitterung des Gesamtverkehres in zwei Bahn- und drei Schiffstationen, sowie die Niveauübergänge von vier Hauptstrassen waren Uebelstände, die zu beseitigen Behörden und Bevölkerung seit Jahren sich bemühten. Schon 1903 lag in den Grundlinien das zwanzig Jahre später zur Ausführung ge-

langte Projekt vor: Zum Zwecke der Verschmelzung der beiden Bahnhöfe Thun und Scherzligen sei es notwendig, den Personenbahnhof in Thun, soweit die Verhältnisse der Stadt es zuliessen, gegen den See zu verschieben, die Station Scherzligen für Bahn und Schiff aufzuheben und die Schiffe durch einen zu erstellenden Kanal in die Nähe des neuen Personenbahnhofes Thun zu führen [72]).

Der alte Personenbahnhof ist verschwunden. Von der ersten, der Allmendstrassen-Bahnunterführung, zieht sich ein 40—50 m breiter Geleisestreifen vor dem neuen, prächtigen, aufs modernste eingerichteten Personenbahnhof durch. Die „neue Bahnhofstrasse" und die ihr zwischen Güterbahnhof und Frutigstrasse anliegenden unschönen, z. T. verlotterten Häuser, sowie das Hotel „Grütli" sind unter ihm verschwunden, der letzte Zipfel der Spitalmatte von ihm verschluckt. Und weiter zieht sich das Band, die ehemalige Scherzligenstrasse (heute Seestrasse) überquerend, hinter der Rosenau durch nach der neuen Haltestelle Dürrenast *). Die Spitze des durch die Seefeld-, Niesen- und Schadau- (heute Mönch-) Strasse gebildeten Seefeldquartieres wurde dabei überdeckt. Nordöstlich des Schienenstranges änderte es ebenfalls sehr stark. *Der neue Bahnhofplatz* ist vorläufig merkwürdig umrahmt: Von einem Lagerhaus des bernischen Molkereiverbandes, von einem Sekundarschulhaus, einer Kapelle u. a. An Stelle der einst unweit der Scherzligenbrücke stehenden Turnhalle erhebt sich jetzt schon ein mächtiger Häuserblock mit Geschäften im Erdgeschoss. Die Scherzligbrücke musste erweitert und deshalb von Grund auf neu gebaut werden. Dieser Verbreiterung fiel das Hotel zum „weissen Kreuz" auf der einen, ein altes Taunerhaus (an dessen Platze zwar heute ein grosszügig gebautes Geschätshaus steht) auf der andern Seite zum Opfer. Und endlich verbindet eit 1925 ein Schiffahrtskanal den Bahnhof mit der Aare bei Scherzligen, das als Station verschwunden ist. Im übrigen ist dort alles noch in starker Entwicklung begriffen.

Thun als Waffenplatz.

Wie der See und die Aare, so war auch die *Allmend* von jeher ein wichtiger Faktor in der Entwicklung der Stadt Thun. Als sumpf- und giessendurchzogenes Gelände kam sie früher für die Besiedelung nicht in Frage, dann brachte sie als Weide der Bewohnerschaft grossen Nutzen und endlich fiel sie als eidgenössisches Eigentum für die Ueberbauung dahin und drängte so das Wachstum der Stadt südwärts und südwestwärts. Für die Bestimmung der Stadt zum eidgenössischen Waffenplatz gab das Vorhandensein der Allmend den Ausschlag, wiewohl auch die Ortslage, das Klima, die günstige Nahrungsbeschaffung und nicht zum wenigsten die für das Wehrwesen opferfreudige Bürgerschaft u. a. stark ins Gewicht fielen.

Die untere, dem Weidgange gewidmete Allmend, die sich von der Aare zwischen Lerchenfeld-Rossweid und Mittlerer Strasse südwestlich

*) Auch das Lerchenfeldquartier hat 1926 durch die G. T. B. eine Haltestelle erhalten, die vielleicht später ebenfalls von der S. B. B., auf deren Grund sie steht, bedient werden wird.

bis zum 5 km davon entfernten unteren Kandergrund hinzieht, wird 1614 als *Musterplatz* erwähnt [73]) und 1768 finden Dragonermusterungen darauf statt (die jedenfalls schon bald nach der Einführung der bernischen Dragoner, 1656, eingesetzt und auch in Thun vorgenommen worden sein mögen [74]).

Zur Zeit der Helvetik wurde *Thun als Hauptstadt des Kantons Oberland,* 1798—1803, ein *wichtiger Militärort.* Die grosse Ebene, die zum Exerzieren wie geschaffen ist, lenkte die Aufmerksamkeit der Militärbehörden immer auf sich. Im Februar 1799 wurde die Stadt zum Depot für Auxiliarrekruten ausersehen, im März darauf errichtete man noch ein kleines Depot für die Oberländer Hilfssoldaten. Der letzte Stadtwinkel war damals von Soldaten besetzt. Das Waisenhaus im Bälliz, den untersten Boden des kleinen oder neuen Kornmagazines, welches 1800 zu einer Kaserne umgebaut wurde, die in zwei Stockwerken 450 Mann fasste, verwendete man zu Militärzwecken. Später musste das Krankenhaus zu einem Militärspital umgewandelt werden [75]).

Unter dem französischen Regime hatten bereits im Jahre 1799 *Militärschulen in Thun* stattgefunden. 1818 erhob die Tagsatzung den Antrag der Militäraufsichtsbehörde zur Errichtung einer eidgenössischen Artillerieschule in Thun zum Beschluss. Auf dem neuen Waffenplatze fanden nun alljährlich Zentralschulen statt, die in den Jahren 1821—1831 durchschnittlich von 58 Offizieren und 186 Unteroffizieren und Soldaten besucht waren. 1826 und 1834 wurden die ersten eidgenössischen Uebungslager in Thun abgehalten. Die Trainpferde entlehnte man aus der Umgebung von Thun [76]). Eigene Lokale zur Unterbringung und Beherbergung der Mannschaften und Pferde besass die Eidgenossenschaft noch nicht. Zu diesem Zwecke stellte die Stadt den Werkhof zur Aufbewahrung der Geschütze und Kriegsfuhrwerke, die dem Waisenamte gehörende Scheune auf dem Graben und die dem Spitalamte zustehenden Scheunen an der Frutigstrasse und beim Schützenhause (westlich der Allmendbrücke) als Pferdestallung zur Verfügung. Dazu räumte 1819 der Stand Bern das Kornhaus im Bälliz als Kaserne ein. Im Jahre 1841 erwarb sich die Eidgenossenschaft die untere Allmend und liess sich den Gebrauch der jenseits der Aare liegenden Kalberweid zusichern. Um die gleiche Zeit erbaute die Burgergemeinde bei der obenerwähnten Waisenhausscheune auf dem Graben ein Reitschulgebäude, das sie, „wie auch ein kürzlich (also vor 1841) vom Spitalamte im Bälliz neu erstelltes Haus, dessen Erdgeschoss als Waschanstalt benutzt wurde, und die oberen drei Stockwerke für die Mädchenschule bestimmt waren", der Eidgenossenschaft vermietete. Fünf Jahre später bedurfte es neuer Stallungen. Diese wurden an das Reitschulgebäude angeschlossen und für 132 Pferde bestimmt. Endlich wurden, um die Kaserne mit dem Reithause und den Pferdestallungen in nähere Verbindung zu bringen, Pläne und Kostenberechnungen über den Neubau einer Fussgängerbrücke (Mittlere Brücke) über die Aare aufgenommen [77]).

Als im Jahre 1857 der Bau der eidgen. Kaserne für Kavallerie, Artillerie und Genie grundsätzlich bewilligt und 1863 beschlossen wurde, waren zusammenfassend folgende *Gebäulichkeiten und Flächen für Militärzwecke* belegt [78]).

1. *Auf dem Graben:*

Das Reitschulgebäude mit	286,2	m²	Hofraum	und	Hausplatz,	
die Pferdestallungen mit	617,58	„				
und	549,9	„	„	„	„	
die Reitbahn mit	2835,0	„	„	„	„	
eine Scheune mit	545,4	„	„	„	„	

2. *Auf der eidg. Thun-Allmend:*

Der Feuerwerkersaal im Polygon	230,58	m²	mit	Hofraum,
die Wachtstube	115,92	„	„	Hausplatz,
das Pulver- und Werkzeugmagazin	89,91	„	„	Hofraum,
das Munitionsmagazin	108,00	„	„	Vorscherm,
die Stallungen erste Abt.	59,40	„		
„ „ zweite „	309,60	„		

„ Allmend allein 173 ha 53 a 28 m² ohne Gärten und Hausplätze.

3. *Im Bälliz:*

Die neue Kaserne, das Küchengebäude mit dem Munitionsmagazin, der Kornhaus- oder Kavalleriestall und einem Garten hinter Kaserne und Kornhaus, total 5657,94 m²,
die Kriegsbureaux in einem Gebäude. Endlich

4. *Am Schweinemarkt (Schwäbisgasse):*

Die Kornhauskaserne mit 254 m² samt Hofraum und Hausplatz.

Insgesamt also 15 Gebäude und ein Areal von rund 175 ha.

Die eidgenössische Kaserne kam südlich der Allmendstrasse, anschliessend an das Bahnhofareal, zu stehen und wurde von letzterem durch die quer zur Mittleren Strasse laufende Stockhornstrasse getrennt. Parallel zum Kasernengebäude, mit diesem und dem zwischen beiden im Westen stehenden Zeughause einen Hof bildend, lief die Reitbahn mit den Pferdestallungen. Hinter dem Zeughause, an der südwestlichen Ecke der Kasernenstrasse, einer Verbindung zwischen Allmend- und Mittlerer Strasse, fanden ein Wirtshaus mit Garten und Wohnhäuser für die Zeughaus- und Kasernenarbeiter ihren Platz, östlich davon die grossen Getreide- und Fouragemagazine (1898 erweitert). Vor dem Zeughause, auf gleicher Höhe mit der Kaserne, wurde eine Turnhalle erbaut. Den Hof nach Osten hin schloss seit 1895 die Offizierskaserne.

Vergleichen wir den so ausgebauten Waffenplatz Thun mit den Waffenplätzen Luzern und Bern, so sehen wir, dass Thun in fast jeder Beziehung obenan steht. So verfügt

Thun über 170 Offiziers- und 1222 Mannschaftsbetten und 2320 Strohlager (inkl. Reitbahn),

Luzern über 76 Offiziers- und 976 Mannschaftsbetten und 2274 Strohlager (inkl. Reitbahn),

Bern über 120 Offiziers- und 1350 Mannschaftsbetten und 1680 Strohlager (inkl. Reitbahn).

Ferner sind auf dem Waffenplatze Thun 562 Pferdestände, in Luzern nur 306, in Bern aber 924 [79]).

Dass die Instandhaltung und Verwaltung der Gebäulichkeiten und des Materials sowie die Pflege der Pferde vieler Kräfte bedarf, braucht kaum erwähnt zu werden; dieser Zuzug ist es, der zunächst den Anstoss zu regsamer baulicher Entwicklung gibt.

Das Dreieck zwischen Kasernen- und Mittlerer Strasse füllte sich mit Wohnhäusern, und bis 1895/96 war auch das Gelände südlich der Mittleren Strasse gegen Zelgacker, Friedhof und Zelgmatte zu, südöstlich davon die Bleichematte überbaut. Auch das Seefeld hatte ziemlichen Zuwachs erhalten. Gegenüber der Kaserne und längs der Allmendstrasse bis zur Aare hin schossen die Wirtshäuser wie Pilze aus dem Boden; dazwischen standen Kurzwaren- und Militärartikelgeschäfte, ein Photographen-Atelier und einige Privathäuser. Natürlich hängt diese starke bauliche Entwicklung in den Jahren 1874—1896 nicht allein mit dem Vorhandensein einer der grössten Kasernen zusammen, sondern in grossem Masse auch mit der 1867 in Betrieb gelangten Munitionsfabrik und den Konstruktionswerkstätten, die wir im nächsten Abschnitte behandeln werden. Auch die *eidgenössische Pferderegieanstalt* hat daran Teil. Die Gebäude auf dem Graben waren 1886 von der Eidgenossenschaft der Gemeinde Thun abgekauft und teilweise umgebaut worden. Der Reitunterricht in den Aspiranten- und Offiziersschulen und die Berittenmachung der Instruktionsoffiziere erforderten vom Bunde immer mehr ständiggehaltene Militärpferde [80]). 1891/92 erhielt die Anstalt ein Verwaltungsgebäude und neue Stallungen am rechten Areufer, am Ende der Schwäbisallee auf Steffisburger Boden. Die neue Regie und die Reitbahn bei der Kaserne wurden durch die 1892 erbaute Regiebrücke miteinander verbunden. Die alte Regie diente fortan als eidgenössische Pferdekuranstalt. Die grosse Entwicklung zeigt sich auch in folgenden Ziffern:

1850 befanden sich etwa 50 ständiggehaltene Militärpferde in den gemieteten Stallungen von Thun; 1863 war die Zahl mehr als doppelt so gross, und heute (Anfang 1925) hält die eidg. Regieanstalt 988 Regiepferde und 150 Artillerie-Bundespferde. Dieser Betrieb verlangt im Total 235 Personen (13 Offiziere, 5 Verwaltungsbeamte, 36 Bereiter und Fahrer, 169 Mann Stallpersonal, 12 Schmiede, Sattler und Wagner [81]).

In der Nähe der neuen Regie entstand ein ziemlich grosses Quartier, das sich, durch die Geleise der B. T. B. getrennt, bis an die Grenze Steffisburg (Schwäbis *)-Thun (Grabengut) zieht. Gewiss haben die Regie und die wegen ihr gebaute Regiebrücke ihren nicht geringen Anteil an der Bildung dieses Quartiers, wobei wir die diesbezügliche Wirkung des Depots und der Werkstätten der elektrischen Bahn St. T. I.

*) Hier befindet sich neuerdings eine Haltestelle der B. T. B.

und der Berna Milk Co. nicht ausser Betracht lassen wollen. (Siehe Besiedelungskarte Beilage 2.)

Thun als Industrieort.

Wohl keiner der bisher besprochenen Entwicklungsfaktoren einer Siedelung stützt sich so sehr auf die Summe der geographischen, wirtschaftlichen und politischen Zustände eines Ortes wie gerade der Faktor Industrie, d. i. *die gewerbliche Produktion im Grossbetriebe.* Richtet sich doch die Wahl des Standortes eines industriellen Betriebes *nach der Nah- und Fernverkehrslage* (Zuwanderung von Arbeitskräften, Zufuhr von Rohmaterialien und Absatz fertiger Produkte), nach den zur Verfügung stehenden *Arbeitskräften* (angelernte Kräfte aus ähnlichen Gewerben) und nach den vorhandenen *Triebkräften* (Wasserkräfte, Elektrizität), nach der *Bodenbeschaffenheit* und den *verwertbaren Materialien* (Erze, Steine, Lehm, Torf u. a.), nach *Bodenpreisen,* nach den *Baumaterialien* und *Baupreisen,* nach den *Wohnverhältnissen* und dem *Steuerfuss* u. a. All diesen Forderungen entspricht natürlich selten ein Ort; so fehlte es auch in Thun zeitweise an dem Einen, zeitweise an dem Andern, um aus dem regen Kleingewerbe *die gewerblichen Grossbetriebe* zu entwickeln. An Ansätzen dazu mangelte es nicht. Von Zeit zu Zeit tauchten fabrikmässige Betriebe auf, insbesondere im XVIII. Jahrhundert, als der bernische Kommerzienrat Arbeitsgelegenheiten zu schaffen suchte, um der Armennot und der Bettelei zu steuern. Es werden damals genannt:

1695 u. 1700 (im Erdgeschoss des Rathauses) eine Wollenfabrik Steiner,
1746 eine Hanf- und Flachsspinnerei David Deci,
1763—1776 eine Fabrik wollener Tücher von Rytz, Dupan & Co., die 1764 über 300 Spinner und Spinnerinnen in Thun und und Umgebung beschäftigte (Heimindustrie) und
1801—1837 im Bälliz, der heutigen Bank gegenüber, eine Seidenfabrik Nägeli.

Obwohl der Staat Bern mit Geldern und Prämien diese Betriebe unterstützte, hielten sie sich nicht lange; weil die Rohmaterialien, die, wie Schafwolle, Hanf und Flachs, sowie Seidencocons zum Teil am Orte selbst produziert wurden, nicht genügten, ihre Zufuhr aus Italien, Griechenland (Macedonien) und Afrika zu langsam und zu kostspielig war, und weil der Vertrieb der dadurch verteuerten Waren zu wünschen übrig liess. Chr. v. Steiger schreibt den Zerfall der Tuchmanufaktur der Trägheit der Oberländer, dem Mangel an Polizei und insbesondere den Armeneinrichtungen zu, die den Arbeitswillen des Volkes untergruben. (Quellen zu Kap. II: 125—129.)

Vor dem erwähnten Zeitabschnitt, 1695—1837, treffen wir inmitten des mannigfachen Kleingewerbes auf einige wenige Betriebe, die den Namen Fabrik tragen, aber des geringen Personalbestandes wegen nicht grössere Bedeutung haben mochten, als die für den Lokalmarkt arbeitenden Gewerbe: So eine schon 1495 genannte *Ziegelhütte,* event.

eine Vorläuferin der in den 60er Jahren des XVIII. Jahrhunderts in Hofstetten errichteten Ziegelhütten, welche 1809 einen zweiten Ofen bekamen, und an deren Stelle 1871 der Thunerhof erbaut wurde[82]); eine „bei Thun gelegene *Pulverfabrik*", die erste in bernischen Landen, welche aber schon 1595 subsistiert war[83]), und eine um 1794 erstellte *Glashütte*[84]), deren Leiter 1805 um den „Lattherd auf der Eselmatte ersuchen"[85]).

Nach einem Adressenbuch der Republik Bern befanden sich 1836 in Thun *2 Flachs- und Seidenspinnereien* (Röthlisberger & Co., Miescher & Co.), *5 Tabak- und 3 Kerzen- und Seifenfabriken*[86]).

Erst in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts fasste die Industrie in Thun festen Fuss und verkörperte sich in der Folge im Siedelungsbilde. Folgende Faktoren gaben hierzu den Ausschlag: Thun war seit 1859 Endstation der Centralbahn und durch diese zu rascheren und billigeren Zu- und Ausfuhrmöglichkeiten gekommen; seiner grossen Allmend zufolge wurde es Waffenplatz für Kavallerie, Artillerie und Genie, alles Waffengattungen, die viel Material benötigen; die geschützte zentrale Lage zu der Nord-, West- und Südgrenze (St. Gotthard), also die günstige strategische Lage machte die Stadt zum geeigneten Platze für die Erstellung von *Militärwerkstätten*. Dadurch war zwischen den Truppen und Etablissementen der bestmögliche Kontakt geschaffen.

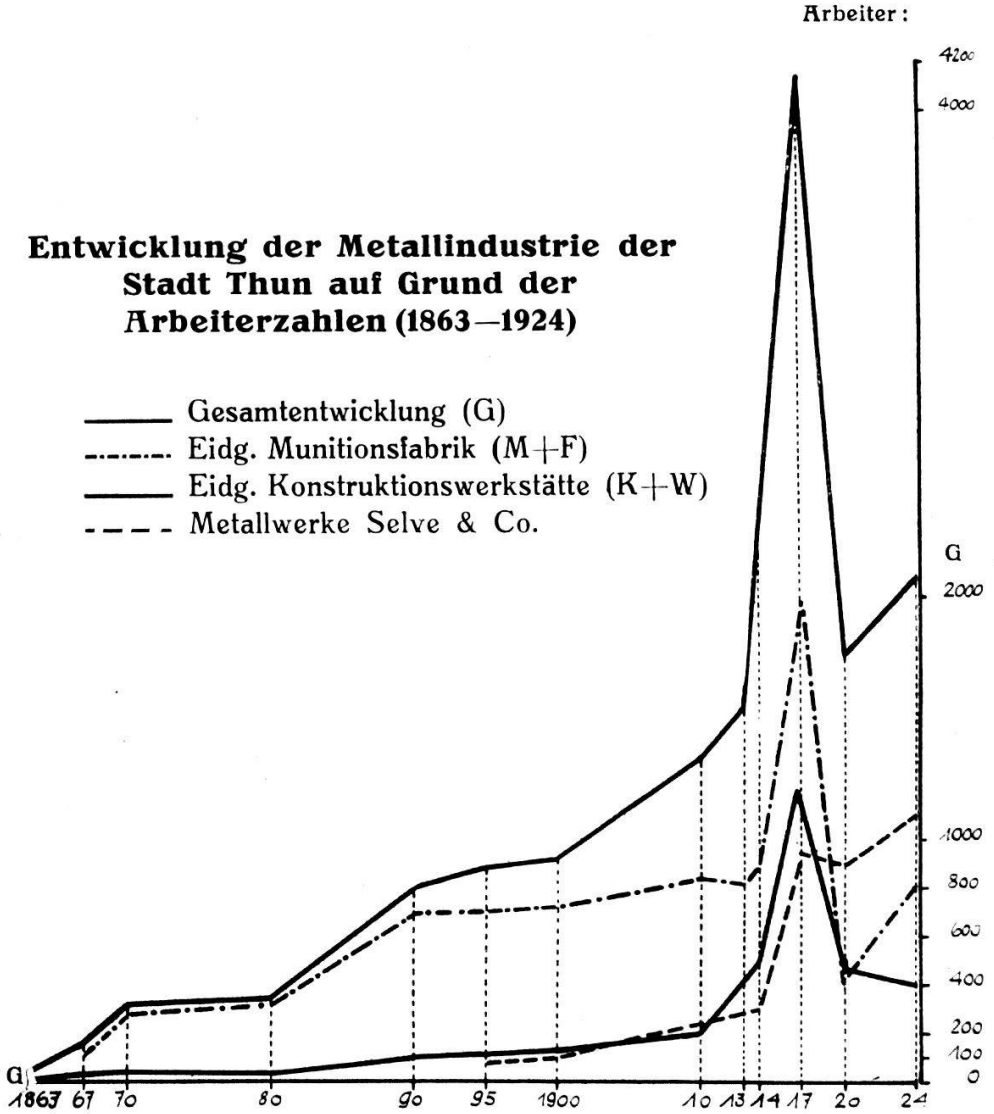
Der Standort der zur eidg. technischen Abteilung der Kriegsmaterialienverwaltung gehörenden Gebäulichkeiten und Werkstätten war gegeben; die Eidgenossenschaft baute auf dem von ihr billig erstandenen Boden der Allmend, ausserhalb der Kaserne, und in der Nähe der Aare, zu beiden Seiten der Centralbahn-Geleiseanlage, sie hatte dadurch einerseits Geleiseanschluss und anderseits die Möglichkeit der Wasserkraftausnutzung der Aare.

Anfänglich, seit 1862/63, standen zwischen Allmendstrasse und Aare, gegenüber der Kalberweide, das *Feuerwerklaboratorium* und die *Munitionskontrolle* (1857 werden schon ein Pulver-, Werkzeug- und Munitionsmagazin genannt), die seit 1874 den Namen *Munitionsfabrik* (M+F) erhielten, und die *Reparaturwerkstätte,* die im selben Jahr zur *Konstruktionswerkstätte* (K+W) umgetauft wurde. In den 60er Jahren wurde das *Munitionsdepot* von der Fabrikation getrennt und einer eigenen Verwaltung unterstellt und ein *eidg. Zeughaus* erbaut. Viel später, 1893, kamen neu hinzu die *Versuchsstation für Geschütze und Handfeuerwaffen* mit dem Schiessbureau[87]).

Die Entwicklung der Militärbetriebe (der eidg. Konstruktionswerkstätten und der Munitionsfabrik) lässt sich anhand der beigelegten Karte und ihrer Legende, sowie der nachfolgenden graphischen Darstellung über die „Entwicklung der Metallindustrie von Thun" gut verfolgen. Die eidg. Werkstätten beschäftigten anfänglich zusammen zirka 40 Mann. Mit 12 Mann begann 1863 die K+W ihren Betrieb und erreichte innert der ersten 50 Jahre eine Arbeiterzahl von 444, in den Kriegsjahren 1914—1918 eine solche von 1200 im Maximum (1917), 1920 sank sie wieder auf die Höhe der Vorkriegszeit herab. Die M+F

zählte 1867 120 Arbeiter, 1870 bereits mehr als das Doppelte und im Vorkriegsjahr das Siebenfache; wie die K+W erlebte sie 1917 den grössten Arbeiterbestand, sie beschäftigte 2000 Arbeiter und sank 1920 auf 400, stieg aber bis heute wiederum auf 800 Arbeiter[88]).

Aus zwei Gründen ist es gegeben, im Anschluss an die eidg. Militärbetriebe von den *Schweizerischen Metallwerken Selve & Cie.* zu sprechen: 1. weil diese von jeher mit der Munitionsfabrik in Beziehungen standen, indem sie derselben Bestandteile lieferten, und 2. weil damit die Grossbetriebe der Metallindustrie von Thun beieinander sind wie auf der oben genannten graphischen Darstellung.



Zehn Jahre nach Erstellung des Gewerbekanals, der unterhalb der Allmendbrücke sein Wasser fasst, es längs der Aare bis zu seiner Ausmündung, gegenüber der Pferderegieanstalt, leitet, wurde 1892/93 ein kleines „Elektrizitätswerk" mit daran angebautem Turbinenhaus errichtet, das nicht etwa Licht- oder Stromkraft abgab, sondern in welchem elektrische Maschinen (z. B. Dynamomotoren u. a.) verfertigt wurden.

Schon im folgenden Jahre fallierte dieses Geschäft und Geheimrat Selve kaufte es auf Anraten von Oberst Rubin, um in nahem Kontakt mit der Munitionsfabrik zu bleiben. Dieser Kontakt, der Arbeit und Absatz sicherte, die Nähe des Bahnhofs und der Triebkräfte, das gute Aufbringen der Arbeitskräfte durch die 6 resp. 7 Verkehrslinien versprachen diesem Metallwerk ein rasches Aufblühen, trotzdem die Rohmaterialien (Kupfer aus Amerika, Eisen aus Deutschland) infolge der hohen Frachten sehr verteuert wurden.

Die Entwicklung der Metallwerke Selve & Co. ging Hand in Hand mit den Militärbetrieben. 1895 beschäftigten sie 60—100 Arbeiter, bis 1914 waren es 300. Das Maximum von 950 Arbeitern wurde im Kriegsjahr 1916/17 erreicht. Ein Ausbau war durch den Krieg notwendig geworden, da die eidg. Munitionsfabrik nicht genügend mit Material versorgt war. Der Arbeiterstand reduzierte sich nach Friedensschluss, indem die Aufträge seitens der Eidgenossenschaft eingestellt wurden. Doch übernahm Selve die Verarbeitung neuer Artikel und beschäftigte 1920 dennoch 900 Arbeiter, heute sind es sogar 1100 [89]).

Während die eidg. Betriebe sich dem Bedürfnisse gemäss erweiterten: Vom Aareknie abwärts, zwischen Allmendstrasse und Bahndamm, um volle 500 Meter (Automobilhalle inbegriffen) an die „Kleine Allmend" heran; zwischen Bahndamm und Aare, der Uttigenstrasse bis zum Lerchenfeld, und diesem auf der südöstlichen Seite entlang (Feuerwerker-Areal); vom Aareknie aufwärts, zwischen Allmend- und Uttigenstrasse bis an die Regiestrasse, gegenüber der Bedlimatte, erlebten die Metallwerke Selve, besonders in der neueren Zeit ihrer Ausdehnung, eine Zwangsentwicklung, indem die Käufe vom Areal rings um die Werke durch die Eigentümer erzwungen wurden, wobei die Kläger (Anwohner) den Lärm, den Rauch u. a. m. anführten. Die grösste Entwicklung in Bezug auf die Flächenausdehnung fällt natürlich auch in die Kriegszeit, in die Jahre 1913—18. Ende 1920 umfassten die Militärbetriebe das oben begrenzte Areal, die Metallwerke das aareaufwärts gelegene Areal von der Regiebrücke bis zur Allmendbrücke, zwischen der Aare, dem Centralbahndamm und der Allmendstrasse, mit Ausschluss des Gebietes, welches von den städtischen Licht- und Wasserwerken (der Gasanstalt an der Scheibe, des Licht- und Wasserwerks am Ende der Scheibenstrasse) eingenommen wird, und der Wohnhäuser, die auf der Nordseite der Allmendstrasse stehen (1925 bis auf die Höhe des gegenüberliegenden Café des Alpes). Die Metallwerke bilden nicht wie die Militärbetriebe ein ganz einheitliches Fabrikquartier, indem sie die durch Zwangskauf übernommenen Häuser zu Meisterwohnungen machten. Es sind zwar deren nur wenige, die sich zudem an der Randzone befinden, sodass sich auch dieser Grossbetrieb im Siedelungsbild als kompaktes Fabrikquartier ausnimmt.

Von industriegeschichtlichem Interesse ist der Platz, auf dem sich heute das Direktorenhaus der Metallwerke Selve & Co. befindet. Gegen Ende des XV. Jahrhunderts, nach Erfindung des Schiesspulvers und Einführung der Schlangenbüchsen, entstand in Thun eine Büchsen-

gesellschaft, welcher die Stadt vor dem Allmendtor, auf einer Insel des linken Aareufers ein Schützenhaus und einen Schießstand errichten liess [90]). Um die Mitte des XIX. Jahrhunderts befindet sich an Stelle des Schützenhauses eine Vetterli-Gewehrfabrik. 1885 ist eine Schiefertafelfabrik Schüpbach & Karlen daraus geworden und als der Platz an die Selvewerke überging, war eine Säge darauf [91]).

Wie die Metallwerke Selve & Co. auf Grund von Beziehungen mit der eidg. Munitionsfabrik ihren Standort in Thun nahmen, so verdankt derselben auch die *Kartonnage-Fabrik* Hoffmann im Aarefeld (südlich der obern Schleuse) ihre Gründung. Das ursprüngliche Gebäude (die ehemalige Bitter-Fabrik Denner und die nach und nach aufgeführten Anbauten nehmen heute ein Areal von 6000 m² ein.

Die Fabrik Hoffmann-Helbling u. Söhne, die nun 250 Arbeiter beschäftigt, bediente seit 1890 (damals mit 70 Arbeitern) die M+F mit Ladeschachteln. Als die M+F diesen Artikel selbst verfertigte, ging die Fabrik Hoffmann zur Herstellung von Verpackungsmaterial aus Blech (Kaffee-, Schokolade- und Zigarettendosen u. ä.) und Blechschildern über. Während des Krieges hat die Fabrik trotz beschränkter Rohmaterialieneinfuhr aus England bei 120 Arbeitern betätigt und sich bis heute gleichmässig zu einer der grössten schweizerischen Blechemballagenfabriken entwickelt [92]).

Die *industriellen Unternehmungen der Gemeinde Thun,* das *Gaswerk,* die *Wasserversorgung* und die *Elektrizitätswerke* hätten dem Alter ihrer Entstehung nach wohl z. T. an erster Stelle genannt werden können, nicht aber als bedeutende Besiedelungs- und Wirtschaftsfaktoren. Letzteres sind sie sicherlich, haben sie doch der Gemeinde „vorläufige Unabhängigkeit für Gas-, Wasser- und Elektrizitätsversorgung gesichert“ [93]).

Das Gaswerk wurde 1862 an der Scheibe, in der Nähe des Centralbahnhofes, errichtet, sodass die Zufuhr der notwendigen Kohlen erleichtert war. Es brachte der Stadt eine neue öffentliche Strassenbeleuchtung. An Stelle der damaligen 22 Oellaternen, „welche an den Hauptplätzen an Ketten quer über die Strasse angebracht waren, konnten nun 55 Gaskandelaber aufgestellt werden“. Zehn Jahre später waren bereits 80 öffentliche Laternen und 1849 (gegenüber 467) Privatflammen zu verzeichnen. Der Gaskonsum nahm so stark zu, dass 1910—1913 die Erstellung einer vollständig neuen Gasanstalt erfolgte, welche sich trotz des Weltkrieges (Kohlennot) und der grossen Konkurrentin Elektrizität fortentwickelt, besonders durch die Nachfrage nach Koch- und Heizgas, welche wiederum mit dem Bevölkerungszuwachs grösser wird.

Die Wasserversorgung als industrieller Betrieb wurde 1870 ins Leben gerufen und drei Jahre später von der Gemeinde in Verwaltung genommen. Bis dahin hatte die Stadt nur 5 laufende und mehrere Sodbrunnen besessen. Der steigende Fremdenverkehr und die Militärkaserne verlangten nach einer bessern Trinkwasserversorgung. Mit Hilfe der Eidgenossenschaft und einem Beitrag der Gemeinde führten

die Initianten eine Quellfassung im Homberg durch, und 1870 speiste die neue Wasserversorgung mit einem Reservoir an der Lauenen 11 öffentliche Brunnen und 15 „Löschhahnen". 1882 war die Zahl der laufenden Brunnen von 11 auf 24, die der Feuerlöschhydranten auf 75 gestiegen. 1883 kam die Errichtung eines Grundwasserpumpwerkes zustande. Das Grundwasser wurde auf der Bedlimatte in einem 9 Meter tiefen Brunnenschacht gefasst, das Pumpwerk mit hydraulischem Antrieb am Aareufer, 250 Meter unterhalb der Allmendbrücke, erstellt, das angepumpte Wasser in das zirka 85 Meter höher gelegene Lauenenreservoir gefördert. Das Triebwasser lieferte der hierzu erbaute Gewerbekanal, der, vom Pumpwerk weitergeführt, für den Betrieb der Militärwerkstätten mitverwendet wurde. Mit der Eingemeindung von Goldiwil 1911 kamen zu den schon gefassten Quellwassergebieten in Homberg und Schwendibach auch diejenigen im Hüniboden und im Geissental, sowie die von Goldiwil an der Multenegg gekauften Wassermengen an Thun. 1914 erbaute man das Hochdruckreservoir auf dem Brändlisberg. Mit Strättligen ging 1920 auch das Gwatteggreservoir an Thun über. Endlich befand sich im Ried, oberhalb Hofstetten, das untere Goldiwilreservoir.

Innert 50 Jahren wurden 32,880 Meter Hauptverteilungs- und 12,200 Meter Anschlussleitungen gelegt, von 1870 bis heute stieg die Zahl der öffentlichen Brunnen von 5 auf 32 und die der Feuerlöschhydranten von 15 auf 347, der Wasserverbrauch von 510 auf 2062 Tausend Kubikmeter (1923).

Mit der Entwicklung der Siedelung steigerte sich selbstverständlich das Bedürfnis nach Trink- und Brauchwasser, und die *Tendenz der Wasserversorgungsanstalt ging dahin, wie in andern Städten, das Wachsen und Gedeihen der Stadt möglichst unabhängig von dem Vorhandensein einer in unmittelbarer Nähe vorhandenen, als Trink- und Brauchwasser geeigneten Wassermenge zu machen,* sie übernahm die Wasserzufuhr auch für Liegenschaften, die sonst nicht hätten besiedelt werden können. Aus diesem Grunde ist das Wasserwerk nicht nur ein Wirtschafts-, sondern auch ein Siedelungsfaktor, und zwar sowohl bei der Gründung als innerhalb der Entwicklungsperiode der Siedelung.

Die Elektrizitätswerke. „Bald nach der Erstellung des Gewerbekanals im Jahre 1883 beschäftigte man sich mit der Frage einer rationelleren Ausnutzung der zur Verfügung stehenden Wasserkraft." (W. Rytz.) Ein Teil der von den Turbinen des Pumpwerks gelieferten Energie konnte 1885 mittels Drahtseil-Transmission an die nahegelegene Schiefertafelfabrik abgegeben werden. 1890 übertrug die erste Freileitung Thuns elektrische Energie für Motorbetrieb an die Kartonnagefabrik. Die Pumpwerk-Turbinen genügten den wachsenden Anforderungen nicht lange. 1896 übernahm ein erstes Elektrizitätswerk, das etwas unterhalb des Pumpwerks an dem dafür verbreiterten Gewerbekanal liegt, einen grossen Teil der Licht und Kraftlieferung. Der zunehmende Kraftbedarf erforderte schon 1903 eine wesentliche Vergrösserung des Werkes; 1906 entstand die Dampfreserve, „bestehend

aus einer 500 PS-Dampfturbine mit direkt gekuppeltem Generator von 350 KW, zwei Dampfkesseln und einem Hochkamin", 1917 wurde zirka 50 Meter unterhalb des alten Elektrizitätswerkes ein neues erstellt. 1897 erzeugten die E.-W. der Gemeinde Thun 380,000 KW-Std., 1923 fast das zehnfache davon, 3,067,630 KW-Std., bei einer nur 2½ mal grösseren Bevölkerungszahl.

Für die Siedelung ist hier von Wichtigkeit, dass mit *der elektrischen Kraftübertragung die industriellen Betriebe nicht mehr direkt an die örtliche Krafterzeugung gebunden sind,* wiewohl derselben noch heute der Vorzug grösserer Billigkeit zukommt, was durch das Bestehenbleiben und Neuentstehen privater Licht- und Kraftwerke bewiesen wird. Die Licht- und Wasserwerke der Gemeinde Thun beschäftigten innert der letzten 15 Jahre durchschnittlich 80 Arbeiter[94]) (Minimum 1910: 67, Maximum 1917: 102).

Mit der Erwähnung dieser Grossbetriebe und der industriellen Unternehmungen der Gemeinde wäre das Quartier, welches Thun das Gepräge eines Industrieortes gibt, beschrieben. Immerhin muss noch ein grösserer Betrieb, der weder im Fabrikquartier Allmendstrasse-Allmendbrücke-Aare noch auf Thunerboden liegt, genannt werden:

Die Berna Milk Co., deren neue, modern eingerichtete und allen hygienischen Anforderungen entsprechende Fabrik sich seit 1913 im Schwäbis-Quartier, also in der Thuner Wirtschaftszone, befindet, wurde im Jahre 1904 unter dem Namen „Swiss Dry Milk" gegründet. Die Fabrik liegt an der Burgdorf-Thun-Bahn, nördlich der eidg. Pferderegieanstalt, und wird mittelst Geleiseanschluss von der Station Thun aus bedient. Dieser günstige Geleiseanschluss und das an Ort und Stelle zur Genüge vorhandene, saubere Grundwasser, welches zum Kühlen der Milch und zum Reinigen von Gefässen und Maschinen dient, waren die Hauptgründe zur Verlegung des Betriebes vom Glockental (Gemeinde Steffisburg) in den Schwäbis. Die Maschinen werden alle elektrisch betrieben. Die Dampfkesselanlage dient lediglich der Erzeugung von Dampf zum Sterilisieren und Kochen.

Die Frischmilch wird von den Milchproduzenten der Umgebung bezogen, welche ihre Produkte täglich morgens und abends, teilweise mit Fuhrwerk, mit Auto oder mit der Bahn in die Fabrik liefern. Die Zahl der Arbeiter ist starken Schwankungen unterworfen und variiert je nach Jahreszeit und Konjunktur. Im Jahre 1912 beschäftigte die Fabrik ungefähr 40 Arbeiter und Arbeiterinnen, heute (1926) über 120. Während des Krieges war die Arbeiterzahl noch bedeutend höher (im Maximum 180).

Anfänglich fabrizierte die Fabrik ausschliesslich Trockenmilch und Milchcacao. Seit 1913 wurden nun neben Trockenmilch auch gezuckerte und ungezuckerte Kondensmilch, sterilisierte Naturmilch, sterilisierter Rahm, und zeitweise Butter und Käse hergestellt.

Der grösste Teil der hergestellten Produkte wird exportiert, die Preise hängen daher vollständig vom Weltmarkte ab. Trockenmilch findet hauptsächlich in der in- und ausländischen Schokolade- und

Biscuit-Industrie, sowie im Bäckergewerbe Verwendung. Die Produkte geniessen heute Weltruf und werden trotz der hohen Preise von den Konsumenten, die schweizerische Qualitätsware vorziehen, gerne gekauft. Die Firma verfügt über zahlreiche Auszeichnungen von in- und ausländischen, meist internationalen Ausstellungen [95]).

Nicht Quartier bildend, aber doch ein wichtiges Siedelungselement sind *die Werkstätten, Anstalten u. a. gewerbliche Institutionen,* die 5 und mehr Arbeiter beschäftigen. Abgesehen von den „Wasserwerken an der inneren Aare", die mit der Grossmühle Lanzrein (jetzt Mühlen A.-G.) eine Einheit bilden, finden wir sie über die ganze Stadt zerstreut und zwar (nach der Betriebsstatistik von 1905):

6 Bauunternehmungen	mit	zusammen	177	Arbeitern,
2 Schindelmachereien	„	„	12	„
1 Schiffszimmerei	„		16	„
8 Bau- und Kunstschlossereien	„	„	31	„
1 Bett- und Möbelfabrik	„		ca. 15	„
1 elektrotechnische Werkstatt	„		16	„
1 Kupferschmiede	„		25	„
2 Buchdruckereien u. Verlagsanstalten	„	„	54	„
1 lithographische Anstalt	„		8	„

ferner (nach dem amtlichen Verzeichnis der Telephonabonnenten pro 1925):

2 Eisengiessereien,
4 elektrische Unternehmungen,
1 Damen- und Kinderkleiderfabrik,
1 Schachtelkäse-Fabrik,
1 Mineralwasserfabrik,
2 Edelsteinfabriken,
1 Walzmaschinenfabrik bei der Station Gwatt,
1 mechanische Werkstatt (Fabrik Nobs) im Gwatt.

Einige dieser Betriebe verdienen ihrer Bedeutung oder ihrer Besonderheit wegen etwas näher beschrieben zu werden:

1. An der Allmendstrasse, im Dreieck Allmend-Gewerbe-Muldenstrasse, stehen die Gebäude der *Emmentalerschachtelkäse-Fabrik* der weltbekannten Firma Gerber & Co. A. G. Bis zum Jahre 1910 war dort, wo sich der 1916/17 errichtete Fabrikneubau erhebt, das Lagerhaus mit Bureaux der damaligen Kollektivgesellschaft Gerber & Co., welche ein zweites Lagerhaus direkt an der Bahnlinie, auf dem Areal, das nun der Firma Selve & Co. gehört, besass und seit 1836 den Käsehandel in Laiben betrieb. In den Jahren 1910/11 wurden die ersten baulichen Umänderungen getroffen, und nach dem erwähnten Neubau noch Oekonomiegebäude, Kesselhaus und Geleiseanschluss erstellt. 1911 nahm die Firma Gerber & Co. A. G. als *erste* die Fabrikation von Emmentalerschachtelkäse im Grossbetriebe auf und legte damit den

Grundstein zu dieser blühenden, in kurzer Zeit wichtig gewordenen Industrie. Der Absatz erstreckt sich auf alle Länder der Erde. Grosse Märkte sind Deutschland, Oesterreich, England, Italien und die Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Die Zahl der Arbeiter und Angestellten betrug 1911, als die Fabrikation von Schachtelkäse aufgenommen wurde, 12—15. In den letzten Jahren bewegte sich die Zahl der Arbeitskräfte zwischen 120 bis 200. Das Arbeitspersonal rekrutiert sich hauptsächlich aus Bewohnern von Thun, Steffisburg, Gwatt und den andern umliegenden Dörfern [96]).

2. Bei der Bahnstation Gwatt steht seit 1919 eine *Walzmaschinen-Fabrik,* welche infolge ihrer Produktion von Spezialmaschinen wenig unter einheimischer Konkurrenz zu leiden hat und deshalb in diesem Lande der Aluminium-, Staniol-, Emballagefabriken (die wieder durch unsere vielen Konserven-, Schokolade- u. a. Fabriken bedingt sind), die alle besonderer Walzmaschinen bedürfen, rasch und sicher aufblühte. Die schöne Lage der Stadt Thun, das günstig an der Bahnlinie gelegene Terrain, der Ueberfluss an Arbeitskräften veranlassten den Besitzer, sein Etablissement dort aufzurichten. Neben der Schweiz sind Italien, Frankreich und Belgien die grössten Absatzgebiete. Gegenwärtig beschäftigt diese Fabrik bei 120 Facharbeiter [97]).

3. Eine besondere Stellung nehmen auch die beiden *Edelstein-Fabriken für technische Zwecke* der Herren Lüthi-Räz & Co. und Fritz Räz ein, weil sie mit Hauptsitz in Thun eine grosse Zahl von Arbeitern durch Heimarbeit beschäftigen und so Thun zum Sitz einer ausgedehnten Industrie machen. Beide Fabriken, die erstere (früher in Aarberg, dann Steffisburg) seit 1914 in Scherzligen, die andere in Hofstetten, halten in Thun selbst bei 80 Arbeiter, die sich aus der Stadt und ihrer Umgebung rekrutieren, und ebensoviele Heimarbeiter im Berner Jura (Biel und Umgebung), im Oberland und in Oberitalien, das für Fabrikation synthetischer Edelsteine (Rubine, Granaten und Saphire) bekannt ist. Sie verarbeiten echte und synthetische Edelsteine zu Lagersteinen für Uhren, Zähler, Präzisionsinstrumente und elektrische Apparate aller Art (besonders Volt- und Ampèremeter). Neben der Schweiz sind Nordamerika (Uhrensteine) und Deutschland (Zählersteine u. a.) die grössten Abnehmer [98]).

4. Die *Kupferschmiede* des Herrn A. Baumann bietet in mancher Hinsicht ein interessantes Beispiel der Entwicklung eines alten kleingewerblichen Betriebes zum Grossbetriebe. 1836 befand sich an Stelle des Mühlegässchen-Durchganges (die Verbindung der Oberen Hauptgasse mit der Mühle Lanzrein) eine Kupferschmiede, die dann 1875 an die Obere Hauptgasse 12 verlegt und 20 Jahre später zu einer mechanischen Kupfer- und Kesselschmiede erweitert wurde. Die Zahl der Arbeiter ist bis heute auf 25 gestiegen und das Tätigkeitsfeld der Firma hat sich weit über die Grenzen ihres ersten Arbeitsgebietes, des

Oberlandes, erstreckt. Die Kupferschmiede lieferte anfänglich hauptsächlich Käserei- und Alpkessel, Dampf- und einfache Brennhafen, dann, als der Fremdenverkehr blühte, auch Kochgeschirre für die Gasthöfe und für Private. Ende des letzten Jahrhunderts begann sie mehr und mehr für die Kondensmilchindustrie, der sie die Vacuumkessel besorgte, zu arbeiten. Und da die bisherige Spezialfabrik für diesen Zweig, Gebr. Sulzer in Winterthur, diese Arbeiten wegen zu geringer Rentabilität aufgab, so ist es wohl möglich, dass die besprochene Firma sich auf diesem Spezialgebiet entwickeln wird. Seit den 90er Jahren wurde auch den Zentralheizungen, welche schon vierzig Jahre früher im Vordergrunde standen, vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt, sowie den sanitären Installationen, für welche die Firma ebenfalls einen guten Namen besitzt. *)

Diese Siedelungselemente sind deshalb wichtig, weil sie meistens eine Mittelstellung zwischen Wohnhaus und Fabrik einnehmen, weil sie die Entwicklung des Kleingewerbes zum industriellen Betrieb verbildlichen, indem sie durch ihre Bauformen und Anlagen (Anbauten, Fensterreihen, Werkplätze u. a.) inmitten der Wohngebäude auffallen.

Schritt für Schritt mit dem Grösserwerden oder Neuentstehen industrieller Betriebe wachsen oder gründen sich *Arbeiterquartiere* einerseits und *Villenquartiere* (für Fabrikanten und Beamte) anderseits. In Thun ist diese getrennte Entwicklung, welche ihren Grund in der Verschiedenheit der Bodenpreise hat, im Stadtbild deutlich sichtbar:

In den Jahren 1876—96 vergrössert sich das Arbeiterquartier zwischen Kasernen- und Mittlerer Strasse um das Doppelte, der von der Mittleren- und der Schönaustrasse gebildete Winkel füllt sich bis auf die Höhe des Friedhofs, die Bleichematte südlich des Bahndamms bis zur Schlossmattstrasse wird überbaut, und an der Lerchenfeldstrasse ziehen von beiden Enden her Wohnhäuser gegen die Mitte zu. Im gleichen Zeitabschnitt werden im Seefeld die Bauparzellen zwischen der Inneren und der Mittleren Ringstrasse von Villen besetzt.

In den folgenden 20 Jahren entstehen die Wohnhäuser „An der Allmend", zwischen der Garten- und Neufeldstrasse, im Hortin-Schönau (südwestlich des Friedhofs), in der nordwestlichen Ecke Pestalozzi-Schlossmattstrasse, am mittleren Teil der Lerchenfeldstrasse. Als Gegenstück dazu die Villen auf dem Seefeld südlich der mittleren Ringstrasse.

In der nachfolgenden Periode, 1914—1924, hatte die Industrie nur einen indirekten Einfluss auf die Bautätigkeit der Stadt. Während des Weltkrieges nahm besonders die Metallindustrie einen gewaltigen Aufschwung, die Bautätigkeit aber war nur eine sehr geringe. (Das Bauamt verzeichnet z. B. für 1914 noch einen Wohnungszuwachs von 36, für 1919 einen solchen von 26, für 1920 aber einen mehr als doppelt so grossen). Die mit 1920 neu einsetzende, in bisher nie vorgekommenem Masse fortschreitende Bautätigkeit gründet sich auf die durch den Krieg

*) Nach persönlichen Mitteilungen des Herrn A. Baumann, Kupferschmied, Thun, 1926.

geschaffenen volkswirtschaftlichen Zustände: Arbeitslosigkeit und Wohnungsnot. Erstere war durch das Zurücksinken der Industrie auf den Vorkriegszustand entstanden (die Zahl der Arbeiter in der Metallbranche ging von rund 4000 auf 2000 zurück), die Wohnungsnot z. T. durch den Zuzug und die hohen Mietpreise. Beide zeitigten nun eine Menge Notstandsarbeiten, die wiederum andere Arbeitsgelegenheiten schufen: Wohnbauten, besonders von der gemeinnützigen Bau- und Wohngenossenschaft ausgeführte (auf der Ittenmatte 15, auf dem Lerchenfeld 10, südlich der Schönau und der Länggasse, im Hohmaad u. a.); denn 1921 betrug der Wohnungszuwachs 54, 1922 schon 76, 1923 rund 240; dann Strassen- und Trottoiranlagen, Kanalisationen, 1922 die Seebadanstalt an der Lachen im Dürrenast, der Bahnhofumbau und die damit verbundenen Strassenunterführungen, der Bau der Bahnhofbrücke (anstelle der Scherzligbrücke) und der Zufahrt dazu, 1925 der Schiffahrtskanal u. a. m. [99] u. [100]).

Während sich die Quartiere der in den gewerblichen und industriellen Betrieben Beschäftigten zwischen der Mittleren Strasse und der Länggasse immer mehr gegen die Burgerallmend hinzogen, das Lerchenfeld sich mit Arbeiterwohnhäusern füllte (Lange Strasse) und um die 2—3 alten Häuser des Schwäbis unter Einfluss der Militärwerkstätten, der Pferderegie, der Berna-Milk Co. und des S. T. I.-Tramdepots ein Quartier entstand, rückte das Seefeldquartier bis an und über die Aeussere Ringstrasse vor, und auf der Bächimatte, gegenüber Scherzligen, bildete sich ein neues Villenquartier.

Die Industrie wirkte aber mit ihrem Zuzug an Arbeitskräften nicht nur durch sich selbst auf die Siedelung, sondern sie belebte den Markt, Handel und Verkehr, und durch diesen *das gesamte Gewerbe,* welch letzteres wir an dieser Stelle anhand der zwar veralteten, aber letzten Betriebsstatistik von 1905 in Gegensatz zum Gewerbe von 1816 setzen wollen.

Es stehen sich bei dieser Betrachtung gegenüber: Die Stadt im Jahre 1816 mit ihren rund 1900 Einwohnern und den zirka 460 Betrieben (Geschäften oder Personen) und die Stadt von 1905 mit 6030 Einwohnern und den 730 (inkl. 61 landw.) Betrieben und den 5040 darin beschäftigten Personen = 83,58 % der Bevölkerung.

Es beschäftigten sich mit:

	1816	1905	
1. Landwirtschaft und Gartenbau .	85 B	61 Betr. mit	215 Pers
2. Forstwirtschaft	3 P	1 „ „	18 „
3. Herstellung von Genuss- und Nahrungsmitteln	29 B	56 „ „	206 „
4. Herstellung von Kleidung und Putz	44 B	143 „ „	387 „
5. Herstellung v. Baustoffen u. Bauten	73 B	82 „ „	595 „
6. Herstellung von Seilen und Netzen, Gespinst und Gewebzweige . .	18 B	2 „ „	4 „

	1816	1905			
7. Herstellung von Maschinen, Bearbeitung von Metallen, Werkzeugfabrikation u. a.	41 B	31 Betr.	mit	408	Pers.
8. Herstellung von Papier u. Bücherarbeiten, Vervielfältigung von Schrift und Zeichnung	5 B	11 „	„	110	„
Herstellung von Leder und Lederartikeln	15 B				
9. Wasserversorgung, elektrische Kraft, Beleuchtung	1 P	1 „	„	41	„
10. Handel insgesamt	66 G(?)	113 „	„	300	„
11. Bank und Versicherungswesen .	3 P	6 „	„	40	„
12. Gasthöfe, Wirtschaften, Pensionen	44 B	84 „	„	586	„
13. Verkehr (Post, Bahn, Schiffahrt, Fuhrhalterei u. a.)	16 B	25 „	„	316	„
14. Eidg. oder kantonalen Betrieben .	7 P	7 „	„	1558	„
15. Rechtsbeistand (Fürsprecher, Notare, Sachwalter u. a.)	10 B	12 „	„	35	„
16. Gesundheitspflege (Aerzte, Apoth.)	10 P	20 „	„	47	„
17. Künste und Wissenschaften . .	11 P (?)	8 „	„	15	„

Ohne Anspruch auf völlige Richtigkeit zu machen, zeigt uns diese Zusammenstellung doch die gewerbliche Umbildung und Entwicklung innerhalb des letzten Jahrhunderts:

Die Landwirtschaft ist ziemlich zurückgegangen, damit auch die Gespinst- und Gewebzweige, die Gerberei und die Lederverarbeitung (Schuster, Sattler und Kürschner ausgenommen) verschwunden. Neu und für das Jahrhundert massgebend treten die Fremdenindustrie (Nr. 12 und 13, auch Nr. 3 und 4) und die Metallindustrie (Nr. 7, 9 und 14) auf den Plan. Beide bieten guten und sicheren Verdienst und ziehen dadurch aus dem Amt und darüber hinaus eine grosse Zahl von Arbeitskräften herbei. Der Bevölkerungszuwachs bedingt neue Wohngelegenheiten und infolgedessen kommt das Bauwesen (Nr. 5) zur Blüte.

Der *auswärtige Zuzug* von Arbeitern zu den industriellen Betrieben Thuns vollzog sich, abgesehen vom Stand der Betriebe, nicht zu allen Zeiten in gleicher Stärke und Weise und aus derselben Zone:

Anfänglich siedelte sich die Grosszahl der Arbeiter am Wirkungsort an.

1860—1900 stieg die Wohndichte in Thun von 10 auf 11,8 pro Haus und die meisten Dörfer der Umgebung erfahren einen kaum merklichen Zuwachs.

Um die Wende des Jahrhunderts wurde das Fahrrad ziemlich zum Allgemeingut, damit traten auch die entfernteren und die von keiner Bahn bedienten Dörfer und Weiler in die Arbeiter-Rekrutierungszone der Thuner Industrie.

Die Wohndichte in der Stadt sinkt bis 1910 auf 11,2, bis 1920 auf 9,6 (= derjenigen von 1856), die Dörfer erfahren z. T. einen bedeutenden

Zuwachs, nicht nur an Bewohnern, sondern auch an Wohnhäusern (siehe Tabelle 6).

Die den Gemeindegrenzen Thuns zunächstliegenden Dörfer Steffisburg, Uetendorf, Thierachern, Strättligen (Allmendingen, Dürrenast) wuchsen vom Dorfrand immer mehr der Stadtgrenze zu und zwar jeweilen *der Hauptverkehrsstrasse entlang,* an der schon teilweise alte Siedelungen stehen: Der Steffisburgstrasse nach zum Rebgässli, bei der Bernstrasse an der Zulgbrücke; bei Brügg an der Uetendorfstrasse; bei Punkt 569 östlich Thierachern; in Strättligen an der Gwattstrasse, dann den *stadtwärts gerichteten Nebenstrassen nach,* so an der Uttigstrasse hinter dem Kandergrien; an der Strasse Schoren-Dürrenast, endlich *an Strassen, die der Gemeindegrenze von Thun entlang führen,* wie die Verbindungsstrassen und Wege von Allmendingen nach Dürrenast. Auch die Liegenschaften *zwischen Aare und Hauptstrasse:* In der Heimbergau, westlich der Zulgbrücke, im Schwäbis werden besiedelt.

Endlich dürfte hier auch als besonderer Fall das Lerchenfeld mit seinen beiden Strassen erwähnt werden: Es liegt innerhalb der Thunergrenzen, ist aber von der Stadt durch die eidg. Allmend, deren Besiedelung nur der Eidgenossenschaft zusteht, abgetrennt [101]).

In der neuesten Zeit, seit 1913, haben sich die in Thun einmündenden Verkehrslinien um die Steffisburg-Thun-Linie *) und die Rechtsufrige Thunerseebahn, sowie um die Autoverbindung Goldiwil-Thun, Blumenstein u. a. vermehrt. Die Zuzugszone und Tagwanderung der Arbeiter hat damit eine weitere Ausdehnung erfahren und erstreckt sich heute bis zu folgenden Grenzpunkten:

Münsingen - Kirchenthurnen - Riggisberg - Wattenwil - Blumenstein - Wimmis-Interlaken-Sigriswil-Langenegg-Röthenbach-Konolfingen. Von den 1920 in der Metallindustrie (1760 Arbeiter), in den Licht- und Wasserwerken der Stadt (82 Angestellte), in der Kartonnage (zirka 70 Arbeiter) und in der Berna Milk Co. (zirka 100 Arbeiter) beschäftigten rund *2000 Arbeitern* entfallen auf die Stadt (ohne Strättligen) zirka 30 %, auf die ganze Gemeinde zirka 40 %. Die übrigen 60 % verteilen sich auf die umschriebene Zone, insbesondere auf die Gemeinden, bei denen wir eine deutliche Entwicklung nach der Stadt hin beobachtet haben. Voran steht Steffisburg mit 20 %, dann folgen Uetendorf mit 8 %, Heimberg mit 3,5 %, Thierachern mit 3 %, Uttigen mit 2,5 %, Hilterfingen mit 2 %, Wattenwil mit 2 %, dann Amsoldingen, Heiligenschwendi, Oberhofen, Zwieselberg usw. [102]).

Dieselbe Wirkung kommt zum Ausdruck bei einer Vergleichung der Einwohnerzahlen der Thun nahen Gemeinden in den Jahren 1860 und 1920 (siehe Tabelle 6).

Wenn wir zum Beschluss dieses Abschnittes erwähnen, dass von den 6724 in Gewerbe und Industrie des *Amtes* Thun Beschäftigten rund

*) Neuerdings halten je ein Morgen- und ein Abendzug bei der Kreuzung mit der Schwäbisallee, um die Arbeiter der dort befindlichen Etablissemente aus- oder einsteigen zu lassen.

2000 Erwerbende, das sind zirka 30 %, allein auf die Industrie von Thun entfallen, so ist unsere Annahme, die Industrie Thuns habe nicht nur auf die Stadt, sondern auch auf die im Umkreise liegenden Gemeinden stark eingewirkt, ihre Annäherung an die Stadt befördert, zur Genüge begründet.

Volksdichte und Bevölkerungsbewegung.

Bei der Einzelbesprechung der Hauptentwicklungsfaktoren sahen wir uns einigemale zu der Bemerkung veranlasst, sie seien in ihrer Einwirkung auf die Siedelung kaum oder gar nicht auseinander zu halten. Gewiss wirkten die einzelnen Faktoren bei ihrem Ein- und Aussetzen anfänglich deutlich von sich aus, ebensobald aber auf die bestehenden und, in Verbindung mit diesen, auf das gesamte wirtschaftliche und soziale Leben der Stadt und auf das Stadtbild. Diese Zusammenwirkung findet ihren Ausdruck in der Volksdichte und in der Bevölkerungsbewegung.

Die Volksdichte, als eine Verhältniszahl der Bodenfläche zu Bevölkerungsziffer, ist abhängig von der Bodengestaltung, dem Klima, der Verkehrslage und der Wirtschaftsform [103]). In unserem Falle, in dieser Randzone zweier ungleichen Landschaften, dem Oberland und dem Mittelland, haben die Dorfgemeinden in Gebieten starkbelebter Bodenformen oder vorwiegend landwirtschaftlicher Bevölkerung die relativ geringsten (60—150), solche mit Gewerbe und Landwirtschaft in günstiger Ortslage oder Stadtnähe mittlere (150—300), solche mit Industrie, Handel und Verkehr in guter Orts- und Verkehrslage die grössten Dichten (300—540).

Die Gemeinden des Amtes Thun, welche diese Uebergangszone einnehmen, gehören zum einen Teil ins Mittelland, zum andern ins Oberland; einige erstrecken sich über die Moränenlandschaft am NO-Fuss der Stockhornkette (Blumenstein, Amsoldingen, Thierachern u. a.), andere über die Talsohle (Strättligen, Uetendorf, Steffisburg, Heimberg) und über das nördlich von Thun gelegene Molassebergland zwischen Sigriswilergrat-Honegg und Buchholterberg (Goldiwil, Unter- und Oberlangenegg, Homberg, Sigriswil u. a.) und wieder andere dem See entlang am Fusse dieses Berglandes (Oberhofen, Hilterfingen).

Mit einer Volksdichte von 129 Einwohner pro km² steht das Amt Thun zwischen derjenigen des Oberlandes (31 Einwohner pro km²) und dem Mittellandes i. w. Sinne (nach Nussbaum) mit 180 Einwohner pro km² und gehört gerade noch zu den bevölkertsten Aemtern des Kantons, wozu natürlich die Stadt Thun mit ihren Vororten den Ausschlag gibt.

Wie im Amt Thun „der lebhafteren Besiedelung auf der Ostseite durch das Bergland der Blume ein bestimmtes Hindernis gesetzt wird, während sich starkbevölkerte Nachbargemeinden dem See entlang bis Spiez und aareabwärts über die breite Talsohle hinabstrecken“ [104]), so befinden sich auch in der Stadt Thun Quartiere am zerschnittenen, steilen, aber klimatisch bevorzugten Hang des Grüsisberges, die sich

gegenüber denjenigen am Seeufer und auf der Talsohle langsamer entwickeln und meist aus Villen bestehen.

Die Stadt Thun, welche mit raschen Schritten dem zwanzigsten Tausend an Einwohnern entgegengeht, wies 1924 eine Volksdichte von 823 Einwohner pro km² (17,825 Einwohner auf 2164 ha 41 a) auf, gegenüber 654 im Jahre 1920 — infolge der Eingemeindung von Goldiwil 1912 — und 1038 in dem von 1910 (7479 auf 721 ha 10 a). Diese starke Veränderung hat ihren Grund in der Eingemeindung der eineindrittelmal so grossen, Landwirtschaft treibenden und Industriekräfte liefernden Gemeinde Strättligen. Mit der Dichte von 1910 stand die Stadtgemeinde an 5. Stelle im Kanton, als typischer Verkehrs- und Industrieort.

Vor 75 Jahren, als weder eidgenössische und industrielle Betriebe noch Eisenbahnen vorhanden waren, hatte die Stadt eine Dichte von 469 bei einer Bevölkerungszahl von nur 3379. Es ist die für den lokalen Markt und den Transit- und Fremdenverkehr arbeitende Kleingewerbe- und Handwerkerstadt. Der landwirtschaftlich-kleingewerbliche Charakter kommt in den Dichten von 196 für das Jahr 1764, 220 für 1798 und 268 für 1818 zum Ausdruck. Der äusserst geringe Unterschied in den 34 Jahren von 1764 bis 1798 ist eine deutliche Folge der Ausschliesslichkeit der zunftmässig organisierten Burger. (Während rund 90 Jahren — 1665—1751 — war das Burgerrecht geschlossen, von 1751 bis 1775 wurden 8, von 1813 bis 1822 nur 4 Familien ins Burgerrecht und in den Jahren 1806—1813 durchschnittlich 21 Hintersassen aufgenommen.)

Der bevölkerungsverdichtende Einfluss der Stadtwirtschaft auf die umgebenden Landgemeinden zeigt sich am besten in untenstehender Gruppierung:

Gemeinden			1764	1870	1910	1920
	Mittl. Stadtnähe in km vom Schloss	Höhe über Meer	Landw., Markt, Gewerbe	C. Bahn, Fremdenv., K+W, M+F	Industrie, Handel, Blüte d. Verkehrs	Nachkriegszeit
Stadt Thun	—	565	196	637	1038	654
Strättligen	3,32	563	54	187	387	b. Thun
Hilterfingen	2,66	581	18	32	425	540
Goldiwil	2,50	943	65	187	208	b. Thun
Steffisburg	2,47	609	69	259	439	501
Heimberg	3,76	570	43	196	240	269
Uttigen	5,54	548	56	100	161	184
Uetendorf	4,55	558	58	154	199	197
Thierachern	4,40	575	44	109	126	130
Amsoldingen	5,01	646	61	135	105	106

(Die Ueberschriften unter den Jahrzahlen beziehen sich auf die Stadt. Die mittlere Entfernung vom Schloss Thun wurde aus dem stadtnächsten und stadtfernsten Punkt der betr. Gemeinde berechnet und die Strecken wie auch die Höhen der Siegfriedkarte Thun-Gantrisch, Ueberdruck 1922, entnommen.)

Die Bevölkerungsbewegung widerspiegelt im Gegensatz zur Volksdichte nicht den sich nur langsam und in grösseren Zeitabschnitten wandelnden *wirtschaftlichen Charakter,* sondern die rascher wechselnde *wirtschaftliche Lage* der Siedelung.

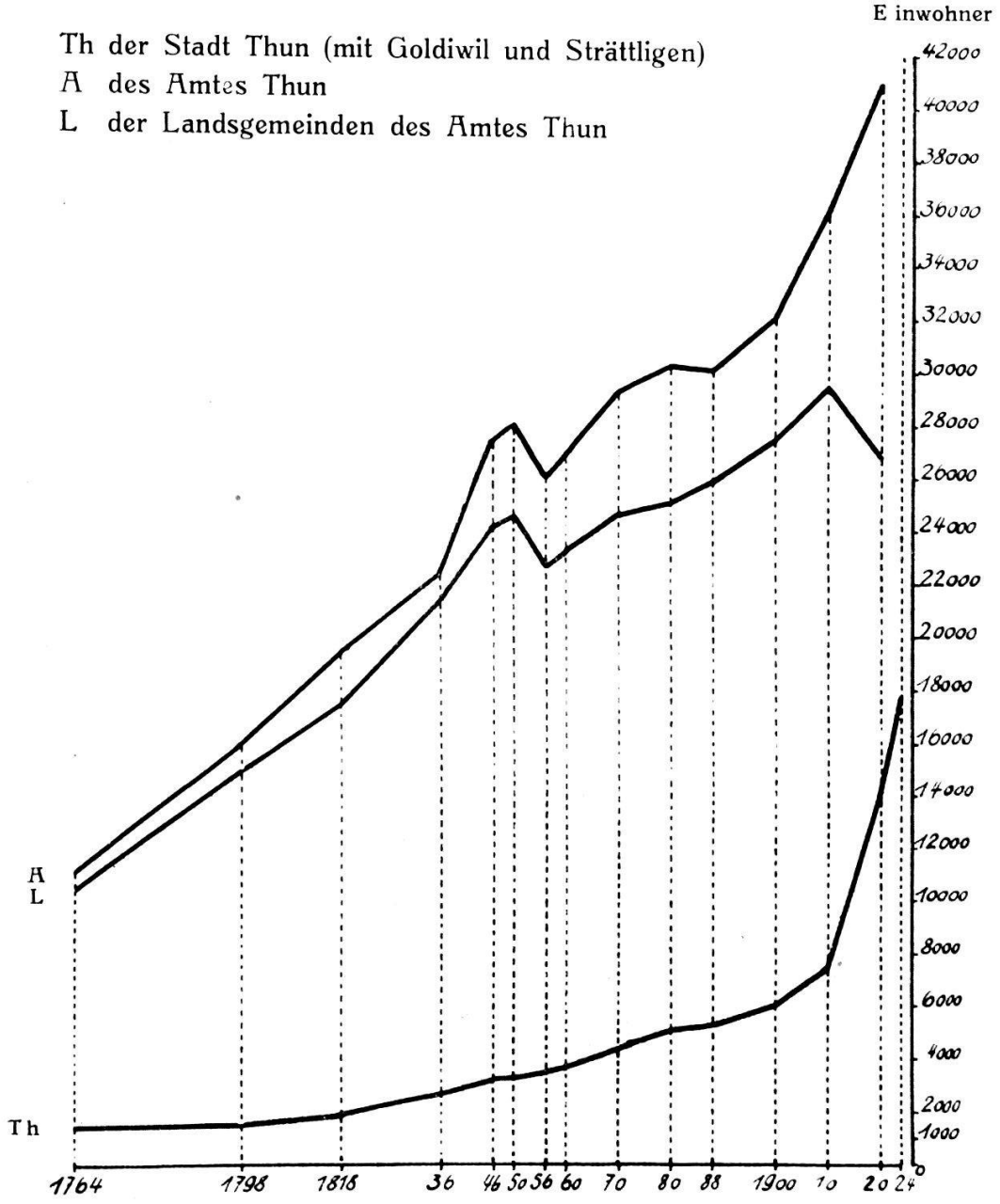
Zahlenmässig können wir diese Bewegung erst seit der zweiten Hälfte des XVIII. Jahrhunderts verfolgen und belegen. Ueber die früheren Zeiten gibt uns die Wirtschaftsgeschichte einigen Aufschluss. Von einer eigentlichen Bevölkerungsbewegung können wir in dieser ursprünglich stark landwirtschaftlich gerichteten Siedelung erst reden, als zur Zeit der Feudalherrschaften und Naturalabgaben die Herren, um die ihnen zufliessenden Güter zu verwerten, mit ihrem Gefolge, ihren Dienern und Hintersassen den Wohnsitz inmitten ihrer Ländereien aufschlugen, von deren Ertrag sie nur einen beschränkten Teil selbst gebrauchen oder in bares Geld umsetzen konnten. Dieser Umsatz geschah auf dem Marktplatz, der, wie wir wissen, in Thun bei der Umladestelle und dem Areübergang „An der Sinne" lag. Diese wichtigen Plätze bedurften des Schutzes und der Bedienung. Vergünstigungen aller Art luden zur Niederlassung ein, und so liessen sich Ritter und Handwerker als Burger aufnehmen. Nach dem Uebergang an Bern wurden 23 der besten Familien Thuns in das Burgerrecht von Bern aufgenommen, und im XV. Jahrhundert zogen nach und nach grosse Geschlechter in die Hauptstadt, was natürlich Thun schwächte [105]). Zudem forderten die Kriege und die vielen Seuchen unzählige Opfer, die fremden Mächte immer mehr Reisläufer. Zu den 5 Pesten des XVI. Jahrhunderts darf man auch die Bettelei rechnen, welche seit der Reformation (der Säkularisierung) der Klostergüter und der Armengesetzgebung von 1551, die die Armenpflege der Heimatgemeinde übertrug) ausserordentlich zugenommen hatte und die Stadt wirtschaftlich stark beeinträchtigte. Als Gegengewicht nahm man innert der nächsten hundert Jahre (1576—1678) 330 neue Burger auf. Fast ein Jahr (1764) zählte die Stadt 1414 Einwohner. Von hier an weist uns die graphische Darstellung den Verlauf.

Bis 1818 entwickeln sich die Stadt und die Landgemeinden des Amtes ganz langsam und gleichmässig, so wie es im Wesen vorwiegend landwirtschaftlicher Gemeinden ist. (In dieser Epoche zeigt sich auch, was in andern Schweizerstädten weit mehr zum Ausdruck gelangt, dass die Landgemeinden für sich eine verhältnismässig grössere Bevölkerungszunahme erfahren als die Stadt und als das gesamte Amt.)

Interessant gestaltet sich nun der Verlauf der nächsten Periode: Das ganze Amt erfährt unter dem Einfluss der Niederlassungsfreiheit (1798) eine ansehnliche Zuwanderung, die Stadt aber, welche zudem im Zeichen des beginnenden Fremdenverkehrs und der Dampfschiffahrt steht, entwickelt sich stärker als die ihr bisher gleichmässig gefolgten zunächst liegenden Gemeinden (Steffisburg, Strättligen und Heimberg).

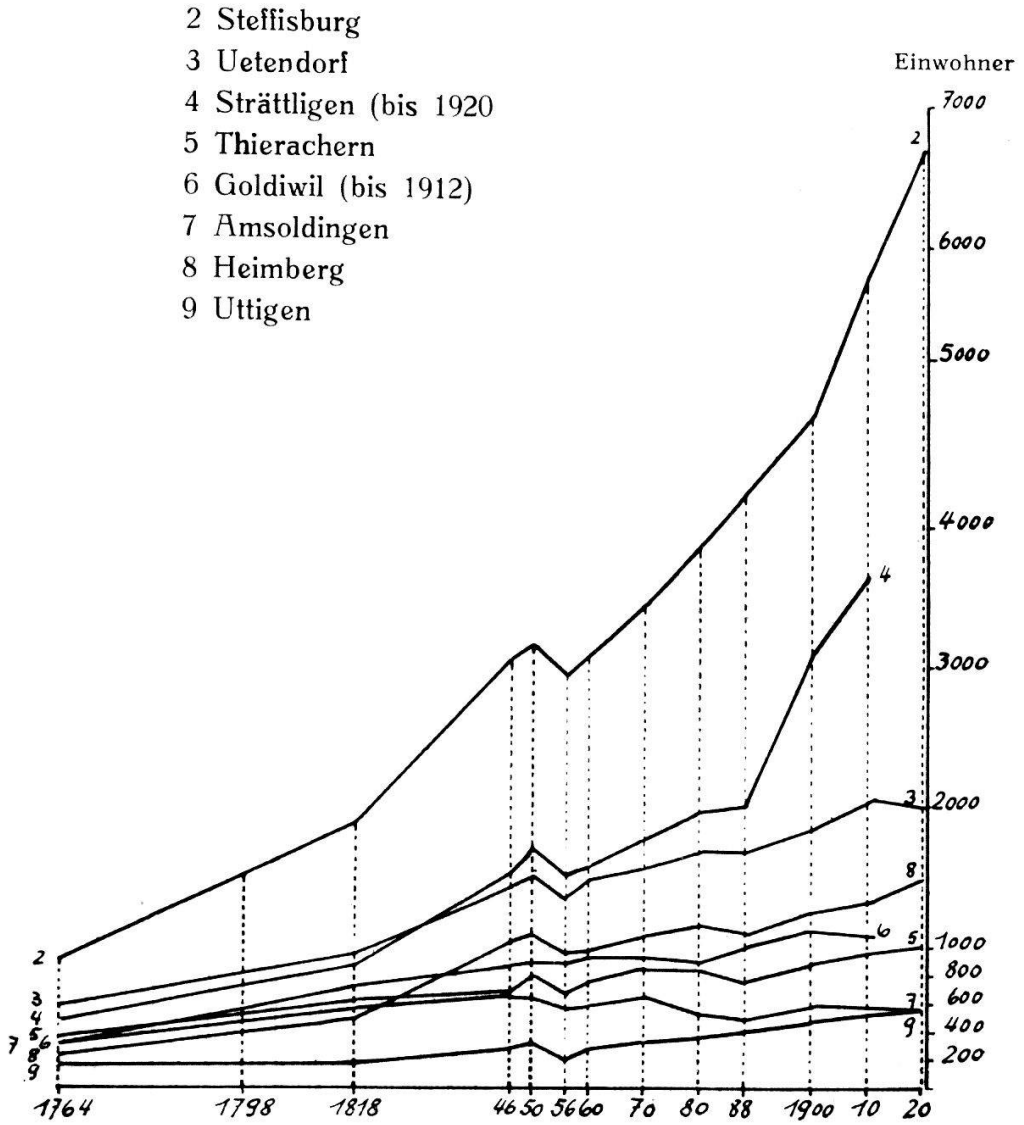
Von 1850—1856 nimmt die Bevölkerung der Landgemeinden, wenigstens den statistischen Angaben nach, plötzlich ab, erreicht aber bis 1860 den Stand von 1850 wieder. Gerade dieser Umstand gestattet

Bevölkerungsbewegung (1764—1924)



Vergleiche auch mit Tabelle 6 im Anhang

Bevölkerungsbewegung (1764—1924) der um Thun liegenden Gemeinden



Vergleiche auch mit Tabelle 6 im Anhang

einen Zweifel an der Richtigkeit der Bevölkerungszahlen, auch wenn wir diese rasche Verminderung der damaligen Landflucht, der grossen Sterblichkeit und der Auswanderung zuschreiben. Zunahme der Stadtbevölkerung 4,9 ‰, Abnahme der Landbevölkerung 10,8 ‰ [106]).

Mit dem Jahre 1860 treten wir in eine Zeit der gewaltigsten *Bevölkerungsvermehrung der Stadt Thun* (ohne Vororte). Die Gemeinden Steffisburg und Strättligen machen die Bewegung mit, doch in weit geringerem Masse, während die mehr abseits liegenden Landgemeinden in stetem Auf und Ab langsam fortschreiten. Diese 50jährige Periode, 1860—1910, nach Jahrzehnten angeordnet, ergibt folgende Tabelle:

	absolute Zunahme		relative Zunahme	
Jahrzehnt	Stadt		Stadt	Amt
1860—1870	890	Personen	25,1 ‰	9,3 ‰
1870—1880	541	„	11,8 ‰	3,2 ‰
1880—1888	170	„	4,1 ‰	— 0,03 ‰
1888—1900	730	„	11,5 ‰	9,1 ‰
1900—1910	1449	„	24,1 ‰	9,4 ‰

Wir finden auch hier wie in andern Städten und Aemtern zwei deutliche Phasen intensiver Bevölkerungsvermehrung, die mit solchen des wirtschaftlichen Gedeihens zusammenhängen:

In den Jahren 1860—1880 wirkten, wie schon in der Volksdichtebesprechung gezeigt wurde, die Centralbahn (seit 1859), die Militäranstalten (die Pferderegie, die Kaserne, das Zeughaus) und die Militärwerkstätten (die K+W, die M+F, die Munitionsverwaltung), sowie die städtischen Gas- und Wasserwerke.

Die zweite Phase des Zuwachses, 1888—1910, erfährt die Stadt durch den Eisenbahn-, Dampfschiff- und Fremdenverkehr und durch die Industrie (Metallwerke Selve seit 1895, Elektrizitätswerke u. a.).

Dazwischen liegt eine Periode sehr mässiger Zunahme in der Stadt, des Stillstandes im Amt, hervorgerufen durch eine Krise in der Industrie und durch die Auswanderung.

Vergleicht man die relative Entwicklung von Stadt und Land in obiger Tabelle oder die Kurven der Landgemeinden und des Amtes, die immer weiter auseinandergehen, so haben wir auch da einen Beweis dafür, dass ein Grossteil der Vermehrung der Stadtbevölkerung auf Kosten der Landschaft geschieht (1870—80, 1900—1910), wenn schon die Stadtwirtschaft auf die (besonders nahegelegenen) Orte verdichtend wirkt. Neben Geburtenüberschuss und Zuwanderung aus dem Amte und dem Kanton Bern ist ein bedeutender Zuzug aus den andern Kantonen und dem Auslande zu verzeichnen:

Von den 6030 im Jahre 1900 in Thun Wohnenden waren heimatberechtigt in Thun selbst 583, in andern Gemeinden des Kantons 4078, in andern Kantonen 1127, im Auslande 281.

Das zweite Jahrzehnt unseres Jahrhunderts stellt eine wirtschaftlich ausserordentlich bewegte Zeit dar, die in der fast senkrecht verlaufenden,

ungeknickten Kurve nicht zum Ausdruck kommt, weil die dazwischenliegenden Jahre unberücksichtigt blieben. Trotz des Weltkrieges, der die Fremdenindustrie vollständig lahmlegte, der eine Teuerung und durch die Grippe grosse Sterblichkeit brachte, der auch die besonders in der Nachzeit auftretende Arbeitslosigkeit hervorrief und die Gemeinde zu bedeutenden Anleihen zwang, sehen wir eine Zunahme der Bevölkerung:

1910—1920 um 6683 Einwohner oder 89,3 ‰,
1910—1924 „ 10,346 „ „ 72,3 ‰.

Dabei ist von 1910—1920 die Zahl der Ortsbürger von 604 auf 1881, der übrigen Kantonsbürger von 5209 auf 9477, der Ausserkantonalen von 1648 auf 2331 und der Ausländer von 424 auf 473 gestiegen. Es geht besonders klar aus der Zunahme der Ortsbürger hervor, dass das überaus grosse *Wachstum der Stadt* seinen Grund in den Eingemeindungen von *Goldiwil* (am 19. November 1912) und *Strättligen* (am 1. Januar 1920) hat.

Diese Eingemeindungen brachten der Stadt einen Gebietszuwachs von 1442 ha 94 a und damit an ihrer Peripherie Boden für die Bebauung und neue Entwicklungsmöglichkeiten. Denn nach Norden, gegen Steffisburg, war die Besiedelung in der Hauptsache bis zur Gemeindegrenze bereits abgeschlossen, Goldiwil unter dem Wald infolge der Abgelegenheit vom Industrie- und Verkehrszentrum nur von Villen und Gärten besetzt. Im Westen schloss die Allmend als eidg. Waffenplatz eine bauliche Förderung aus, das daranschliessende Lerchenfeld konnte als Siedelungsgebiet im Grossen nicht in Betracht kommen, da es zu weit von den Verkehrslinien abliegt.*) Das rechte Thunerseeufer musste zu Fremdenverkehrszwecken reserviert werden und war übrigens räumlich zu beengt, als dass sich die ganze Entwicklung der Stadt nach dieser Seite hin hätte leiten lassen. Die einzige Ausdehnungsmöglichkeit war somit die nach Süden, in der Richtung nach Strättligen hin [107]).

Im XVIII. Jahrhundert war durch die Kanderkorrektion die Ortslage verbessert worden, indem das Gebiet am See-Ende und am linken Aareufer mehr und mehr den Ueberschwemmungen entzogen wurde; um die Wende des Jahrhunderts durchbrach man die mittelalterlichen Schranken, die Ringmauern, und im Anfang des 20. Jahrhunderts schob man die Stadtgrenzen über Scherzligen hinaus an den See, über Dürrenast und Gwatt hinauf bis an die Kanderbrücke, über Allmendingen weg an den Fuss der Moränenlandschaft von Amsoldingen. Nun war auch die Verkehrslage der Stadt insofern günstiger gestaltet, als das Stadtgebiet wie in Zürich, Luzern und Genf das See-Ende umfasste.

Der Zentralbahnhof mit der neben ihm gelegenen Dampfschiffahrtsstation befindet sich ziemlich in der Mitte der Stadtgemeinde und von ihm aus muss sich (wie es in der nachfolgend erwähnten Botschaft heisst) „die Entwicklung in südlicher Richtung gestalten, dem Bahntracé entlang hinaus gegen die Station Gwatt, wo bereits die Anfänge

*) Siehe Anmerkung S. 71.

zu industrieller Entwicklung gemacht sind. Seewärts sodann wird sich ein neues Wohnquartier ausbreiten, ein Strand sich erschliessen, der mit Bezug auf seine Schönheit den Vergleich mit jedem Gebiet des Thunersees auszuhalten vermag. Hier wird Thun seine schon längst ersehnte Badeanstalt einrichten, hier wird es prachtvolle, natürliche Spazierwege erhalten und hier liegen die Verhältnisse besonders günstig, der Aviatik zu Wasser und zu Lande geeigneten Raum zu schaffen." So lautet es in der Botschaft des Stadtrates an die Gemeinde betreffend die Eingemeindung von Strättligen in Thun, in der Botschaft vom 10. Oktober 1919. Und vieles davon ist schon verwirklicht oder weist auf die Verwirklichung hin.