

Zeitschrift: Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde
Herausgeber: Bernisches historisches Museum
Band: 69 (2007)
Heft: 3

Artikel: Gebändigt und genutzt : die Stadt Thun und das Wasser in den letzten 300 Jahren
Autor: Bähler, Anna
Kapitel: 2: Naturgewalt Wasser
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-247323>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

2. Naturgewalt Wasser

Unfälle

«Unser See und die reissende Aare haben wieder einmal einige Opfer gefordert. Letzten Freitag wurde der Leichnam eines älteren Mannes (...), der wahrscheinlich in betrunkenem Zustande beim nächtlichen Nachhausegehen verunglückte, und eines Schreinergesellen (...), der bereits vor 14 Tagen beim Baden im See ertrank, aus der Aare gezogen. Samstags in der Frühe sah man einen Mann (...), nach Rettung ringend, die Aare herabkommen. Bei der Sinnebrücke wollte man ihm die rettende Hand bieten, allein, und nicht zum ersten Mal, zeigten sich die Rettungswerkzeuge unzulänglich und der Arme wurde nach dem sichern Todesschlunde, den Schleusen, hingerissen und verschwand. Bei der Gefährlichkeit, die die Aare wegen den beiden Schleusen hat, wäre grössere Bedachtsamkeit auf zweckmässige und leicht zur Hand stehende Rettungswerkzeuge sehr zu wünschen.»³

Im 19. Jahrhundert stellte die Aare einen Unfallherd erster Güte dar. In den Zeitungen waren immer wieder Meldungen zu lesen über verunfallte Boote und Schiffe sowie über Kinder und Erwachsene, die im Fluss ihr Leben verloren. Einige typische Beispiele: Im November 1844 ertrank beim Reckweg – ungefähr beim heutigen Aarequai oberhalb des Lautors – ein armer Familienvater aus Merligen. Er wollte mit seinem Schiff nach Hause zurückkehren, doch sein Ruder brach, er geriet aus dem Gleichgewicht und fiel ins Aarebecken. Ende April 1851 erfasste die starke Strömung das aus Neuhaus kommende Postschiff und drückte es gegen die Schleuse. Daraufhin kenterte das Schiff, weil die aufgeregten Passagiere es aus dem Gleichgewicht gebracht hatten. Ein Schiffer ertrank, ein Passagier erlag später seinen Verletzungen. Die übrigen 15 Schiffsinsassen, die sich an die Schleuse geklammert hatten, konnten gerettet werden. Im selben Frühling fiel eine Dienstmagd, die Aarewasser holte, in den Fluss und tauchte nicht mehr auf.⁴ Alkoholgenuss erhöhte die Unfallgefahr, und auch Badeunfälle kamen schon im 19. Jahrhundert immer wieder vor: «Wegen 2 armseligen Glas Bier hat am Samstag vormittags in der Aare Joh. Fuhrer, Heizer in den Selve'schen Metallwerken, sein Leben eingebüsst. Der Genannte, ein 50-jähriger, aber kräftiger und des Schwimmens kundiger Mann, machte sich anheischig, (...) die reissenden Aarefälle hinunterzuschwimmen. Das Wagnis war ihm früher schon einmal gelungen. Doch diesmal hatte er seine Kräfte überschätzt; in den wilden Strudeln erlahmten dieselben bald. (...) Der Leichnam wurde in Bern geländtet.»⁵

Dass damals immer wieder Menschen im Wasser verunfallten, hat verschiedene Gründe. Thunersee, Aarebecken und Aare waren bis ins ausgehende 19. Jahrhundert wichtige Verkehrswege und dementsprechend mit

Booten und Schiffen viel befahren. Mauern oder Geländer zur Sicherung der Ufer fehlten meist, denn die Schiffe mussten anlegen und entladen werden. Bei wenig Wind zogen die Schiffer sie auf dem Reckweg wieder das Aarebecken hinauf zum See. An verschiedenen Stellen wurde auch geflossenes Holz aus der Aare gefischt. Ausserdem schöpften die Thunerinnen und Thuner das Wasser für Gewerbe und Haushalte bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts meist aus der Aare; Wäscherinnen, Hausfrauen oder Dienstmädchen spülten hier ihre Wäsche. Doch die Menschen, die am Fluss Wasser holten, arbeiteten oder badeten, konnten damals häufig nicht schwimmen, denn es gab weder Badeanstalten noch Schwimmunterricht. Die Rettungsvorrichtungen waren unzureichend oder gar nicht vorhanden, wie ein Beispiel aus dem Sommer 1889 zeigt. Damals fiel ein Mädchen bei der Freienhoflände ins Wasser. Zusammen mit seinem Retter, der ihm nachgesprungen war, konnte es sich an der Rettungskette bei der Sinnebrücke festklammern. Es dauerte aber über eine Viertelstunde, bis eine Leiter gefunden worden war, um die beiden ans Trockene zu holen.⁶

Selbstverständlich wurden die Unfälle nicht einfach hingenommen. Die Zeitungen forderten verschiedene präventive Massnahmen, wie Schwimmunterricht, das Anbringen von Rettungsvorrichtungen an den Brücken und Warntafeln bei attraktiven, aber wegen Untiefen oder starker Strömung besonders gefährlichen Badestellen wie dem Gewerbekanal oder bei der Werft. Auch sollte es unkundigen Bootsführern verboten werden, die innere Aare zu befahren. Weil recht häufig Kinder beim Baden und Spielen in der Aare verunfallten, untersagte die Thuner Polizeikommission 1893 «alles Schifeln und Flössen auf der Aare mit Laden, Kisten etc. seitens der Kinder» und ersuchte die Eltern, «die Kinder von dieser gefährlichen Unterhaltung abzuhalten».⁷ Gegen Ende des 19. Jahrhunderts tauchte der Ruf nach einem Geländer beim Aarequai auf mit der Begründung, dass hier immer wieder Menschen in die Aare fielen. Tatsächlich setzten die Stadtbehörden die Forderungen zum Teil um, indem an besonders gefährlichen Stellen Rettungsringe bereitgestellt und Warntafeln aufgestellt wurden. Auch der Aarequai erhielt noch vor dem Ersten Weltkrieg ein Geländer. Dies wurde möglich, weil in der Zwischenzeit die Schifffahrt im Aarebecken stark an Bedeutung verloren hatte. Zudem verminderte die bessere Strassenbeleuchtung der Stadt seit der Wende zum 20. Jahrhundert die Gefahr, in der Dunkelheit ins Wasser zu fallen.⁸

Überschwemmungen

Ein weitaus grösseres Problem als die Unfälle, die meist nur einzelne Personen betrafen, stellten die Überschwemmungen dar, die Thun und seine Umgebung immer wieder heimsuchten. Ein Befestigungsgraben, den die Ky-

burger um 1300 als Schutz des Bälliz gegen Südwesten erstellten, diente der Stadt bis ins 18. Jahrhundert als Entlastungskanal. Dort, wo heute die obere Schleuse steht, befand sich ein fester Querdamm, der bei Hochwasser überflutet wurde. Allerdings bestand in Thun Überschwemmungsgefahr nicht nur bei hohem Wasserstand des Sees, sondern drohte auch von der Aare her, denn wenige Kilometer unterhalb der Stadt vereinigten sich zwei Flüsse an der gleichen Stelle mit der Aare: von Südwesten her die Kander und von Osten die Zulg. Vor allem nach Sommergewittern wurden beide Flüsse zu reissenden Strömen, die sehr viel Geschiebe mitbrachten und damit die Aare aufstauen konnten, was zu Überschwemmungen bis nach Thun hinauf führte.

Karl Koch (1770–1844), als Präsident der Schwellenkommission der wichtigste Förderer der Aarekorrektur zwischen Thun und Bern in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, beschäftigte sich 1826 mit der Situation im Gebiet Thun vor der Kanderkorrektur: «Bei Wassergrössen war nicht nur der niedrige Theil der Stadt, die Erdgeschosse der Häuser, die Gassen so unter Wasser, dass man in den letzteren herumschiffen musste und Fische angeln konnte, sondern die ganze Allmend, die Güter bey Gwatt, Scherzlingen, und längs der Frutigstrasse – auf welcher einst ein Karpfen von



Abb. 2 Im Sommer 2005 stand Thun ein weiteres Mal unter Wasser. Der Wanderweg, der am alten Waschhaus beim Rathaus vorbeiführt, verwandelte sich in einen Wasserweg.

10 Pfund Gewicht gefangen worden seyn soll.»⁹ Neben diesen eher pittoresken Anekdoten malte er ein für die Stadt bedrohliches Bild. Manche Gebiete in der Umgebung Thuns seien chronisch versumpft und damit gefährliche Fieberherde gewesen, der Stadt selbst habe wegen des Rückstaus der Aare das langsame Versinken im Sumpf gedroht.¹⁰ Es ist schwierig abzuschätzen, inwieweit diese Aussagen zutrafen, machte sie Koch doch über 100 Jahre nach der Kanderkorrektur. Er war beeinflusst von wissenschaftlichen Vorstellungen seiner eigenen Gegenwart. Die Idee, dass aus stehenden, versumpfenden Gewässern zersetzende, krank machende Dämpfe aufstiegen und dass Städte in Morast und Schlamm versinken konnten, war zu Kochs Zeiten weit verbreitet; damals etablierte sich deshalb das Leitbild der trockenen, durchlüfteten Stadt.¹¹ Zu Beginn des 18. Jahrhunderts hingegen, als sich der Staat Bern an die Korrektur der Kander heranwagte, machten sich die Promotoren dieses Unterfangens nur wenig Gedanken zu dessen Auswirkungen auf die Stadt am Ausfluss des Thunersees.

Die Folgen des Kanderdurchstichs für die Stadt Thun

Die unteren Anliegergemeinden der Kander, die wie Thun immer wieder von Überschwemmungen betroffen waren, schlugen 1698 der Berner Regierung vor, die Kander direkt in den Thunersee zu leiten.¹² In Thun stand man diesem Vorhaben skeptisch gegenüber, weil man zu Recht davon ausging, dass bei einem allfälligen Kanderdurchstich mehr Wasser in den Thunersee fließen würde und deshalb auch der Seeabfluss verbessert werden müsste. Zudem befürchteten die Thuner eine Verschmutzung des Aarewassers, das sie auch als Trinkwasser nutzten. Die Regierung setzte eine Kommission ein, welche eine Art Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden durchführte und die sich auch mit den Abflussverhältnissen in Thun auseinandersetzte. Es bestanden Pläne zur Verbesserung des Abflusses, so zum Beispiel durch eine Verbreiterung der Aare in Thun oder durch den Bau eines Entlastungskanals an der Stadt vorbei.

Als jedoch das Projekt 1711–1714 zur Ausführung kam, beschränkte man sich darauf, die Kander in den See zu leiten – vom Abfluss war keine Rede mehr. Die Folge davon war, dass Thun 1714, 1715, 1718, 1720 und 1721 tagelang unter Wasser stand. Die bernische Obrigkeit kaufte die Thuner Mühlen und liess die dazu gehörenden Schwellen in der Aare entfernen. Damit verwandelte sich die Aare, früher meist ein ruhiger Fluss, zu einem reissenden Strom, welcher die Ufer unterspülte und die Wasserwerke ruinierte. Die Sinnebrücke stürzte 1721 ein und ein Teil des Zunfthauses zu Oberherren rutschte ins Wasser, der Scherzligbrücke drohte ebenfalls der Einsturz. Zudem kostete die Kanderkorrektur auch in Thun Menschenleben: Im Juli 1718 geriet ein Schiff, das eine Gruppe junger Leute trans-

portierte, im Aarebecken in eine starke Strömung. Diese drückte es gegen einen Pfeiler der Gedeckten Brücke, die damals vom Freienhof auf die andere Flussseite führte. Das Schiff kenterte, 13 Menschen ertranken vor den Augen der Angehörigen, die sie auf der Sinnebrücke erwarteten.

Mit den dringend nötigen Sanierungsarbeiten in Thun beauftragte die bernische Regierung 1720 Emanuel Gross (1681–1742), der in Italien Mathematik und Ingenieurkunst studiert und den Kanderdurchstich schon vor der Ableitung des Wassers in den Thunersee kritisiert hatte. Um dem Fluss mehr Raum zu geben und den Wasserabfluss zu verbessern, liess Gross an verschiedenen Stellen im Aarebecken Landvorsprünge abtragen sowie den Stadtgraben um das Bälliz verbreitern und den alten, festen Querdamm entfernen. Damit wurde der Stadtgraben zu einem zweiten Aarearm, der so genannten äusseren Aare. Die Scherzlig- und die Allmendbrücke wurden umgebaut, so dass mehr Wasser unter ihnen durchfliessen konnte. Zudem erstellte man an der innern und an der äussern Aare Schleusen mit beweglichen Schützen, um den Durchfluss besser regulieren zu können. Vor allem musste aber die Fliessgeschwindigkeit der Aare vermindert werden. Deshalb wurden oberhalb des Freienhofs und unterhalb der Sinnebrücke Traversierschwellen eingebaut.¹³ Diese Nachkorrekturen bildeten ein Flickwerk, das schliesslich die Auswirkungen des Kanderdurchstichs in der Stadt Thun einigermassen regulierte.

Die Aarekorrekturen zwischen Thun und Uttigen

Nach dem Kanderdurchstich hatte im 19. Jahrhundert eine weitere Gewässerkorrektur, diesmal unterhalb von Thun, ebenfalls Auswirkungen auf die Stadt. Im Nachgang zum Kanderdurchstich war schon 1718–1721 ein Kanal zwischen Thun und Uttigen gebaut worden, um den Abfluss aus Thun und die Bedingungen für die Aareschifffahrt zu verbessern. Weil sich die Anliegergemeinden um den Unterhalt stritten, verlandete dieser Kanal schon nach wenigen Jahren.¹⁴

In den 1870er-Jahren wurde die Aare zwischen Thun und Uttigen neu kanalisiert, weil die Aare die Eisenbahnlinie bei Uttigen gefährdete. Das Wasser floss nun viel schneller als zuvor und frass sich immer tiefer in die Flusssohle ein. Dies hatte fatale Folgen für das Schwäbis und die Stadt Thun: Das Wasser unterspülte die Ufer und die Fundamente von Häusern, und es bedrohte die Brücken der äusseren Aare. Um eine weitere Erosion zu verhindern, sicherte man die Flusssohle auf der Höhe des Schwäbis in der äusseren und inneren Aare mit grossen Steinblöcken, die unter der Wasseroberfläche Querdämme bildeten. Etwas später erstellte man unterhalb des Zusammenflusses der beiden Flussarme einen grossen Damm quer durch die Aare. Damit entstand eine Stromschnelle, die so genannten Aarefälle.¹⁵ Damit

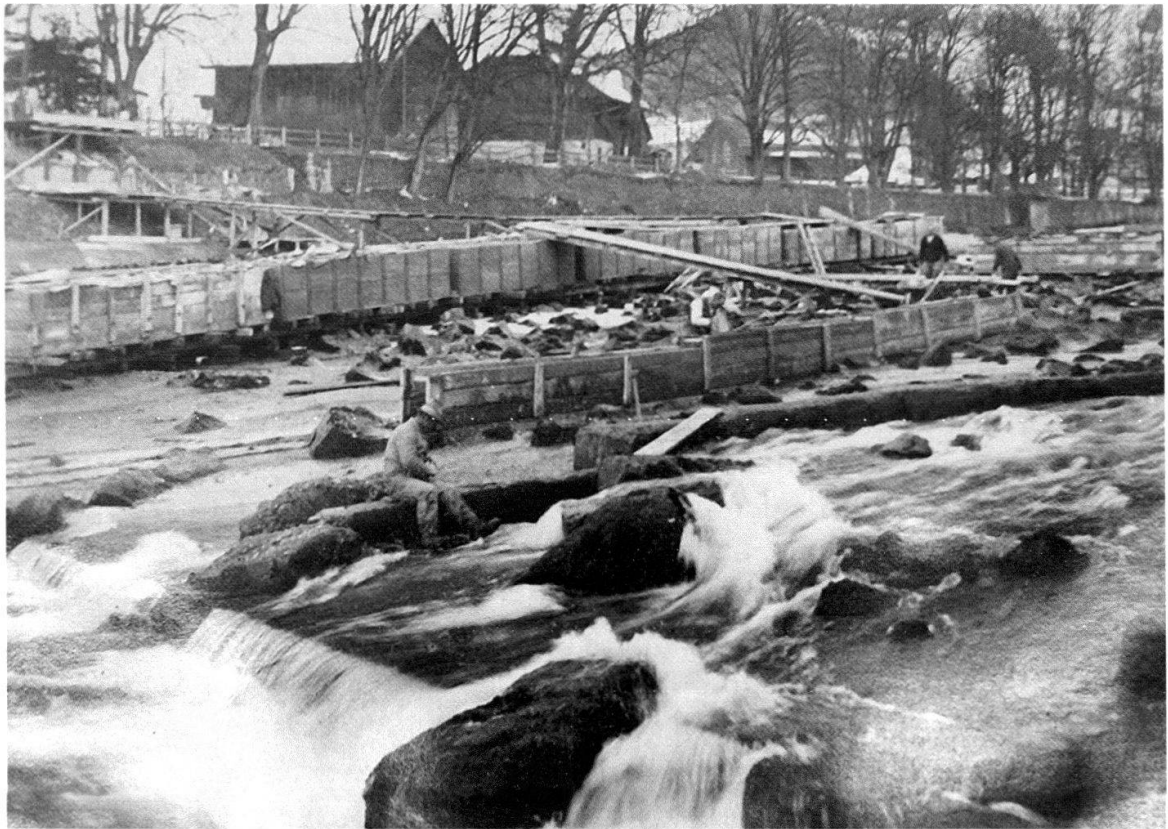


Abb. 3 Bauarbeiten an der Aaresohle im Schwäbis, zwischen 1916 und 1926. Wegen der Rückwärtserosion der Aare nach der Aare-Zulg-Korrektion musste im Schwäbis die Flusssohle ab 1877 in mehreren Etappen mit Steinblöcken gesichert werden. Damals entstanden die Aarefälle. Zu Beginn der 1960er-Jahre verschwanden diese im Rückstau des Wehrs, das damals für den Betrieb des neuen Elektrizitätswerkes errichtet wurde.

konnte die Unterspülung der Ufer zwar vermindert, aber nicht ganz gestoppt werden. Die Folgen dieser Gewässerkorrektion sind heute im Schwäbis eindrücklich sichtbar. Während die Aare vor der Korrektion noch gemächlich, mit wenig Gefälle und in weitem Bogen durch das Schwäbis Bern zufloss, stürzt das Wasser heute beim Stauwehr des Elektrizitätswerks rund sieben Meter in die Tiefe.¹⁶

Trotz der Gewässerkorrekturen blieb Thun nicht vor Überschwemmungen gefeit. Bei Extremverhältnissen genügte der Abfluss weiterhin nicht. Am 5. September 1846 meldete das «Thuner Blatt», durch die anhaltenden Regenfälle habe die Aare eine Höhe erreicht, wie sie selbst die ältesten Männer noch nie gesehen hätten. Der See erreiche die Gwattstrasse und manche Leute gruben verzweifelt ihre Kartoffeln mit unsäglicher Mühe auf den überschwemmten Feldern aus. Dies war kein Einzelfall: Seit die Landeshydrologie die Pegelstände am Thunersee misst, also seit 1869, erreichte oder überschritt der See die Hochwasser-Schadensgrenze von 558,3 Meter über Meer in 37 Jahren. Das Hochwasser von 1999 erreichte den höchsten je gemessenen Wasserstand und richtete grosse Schäden an. Um solche Ereignisse in Zukunft zu vermeiden oder zumindest die Schäden zu verringern,

erstellt der Kanton nun einen Entlastungsstollen, der vom Schiffskanal her unterhalb des Kraftwerks in die Aare einmündet. Am 12. Juli 2007 wurde im Selveareal mit dem Bau begonnen, der Durchstich beim Bahnhofplatz soll im Frühling 2008 erfolgen.¹⁷

3. Wasser als Reise- und Transportweg

Die Bedeutung der Stadt Thun für Schifffahrt und Flösserei

Bis ins 19. Jahrhundert war es mühselig, auf den damals holprigen und zum Teil schlecht gepflegten Landstrassen zu reisen oder Waren zu transportieren. Deshalb waren die Seen und Flüsse wichtige Reise- und Handelsverbindungen. Die Aare und der Thuner- und Brienersee waren im Ancien Régime die wichtigste Verbindung von Bern ins Berner Oberland, weil es hier nur wenig Fahrstrassen gab. Die Stadt Thun war Hauptzollstätte für alle Waren aus dem Oberland und durfte mit keinem Handelsartikel umfahren werden. Der wichtigste Handels- und Umschlagplatz der Stadt war vom Mittelalter an bis ins 19. Jahrhundert der Sinneplatz, denn er befand sich an der Schnittstelle zwischen See- und Flussschifffahrt sowie zwischen Schiff-

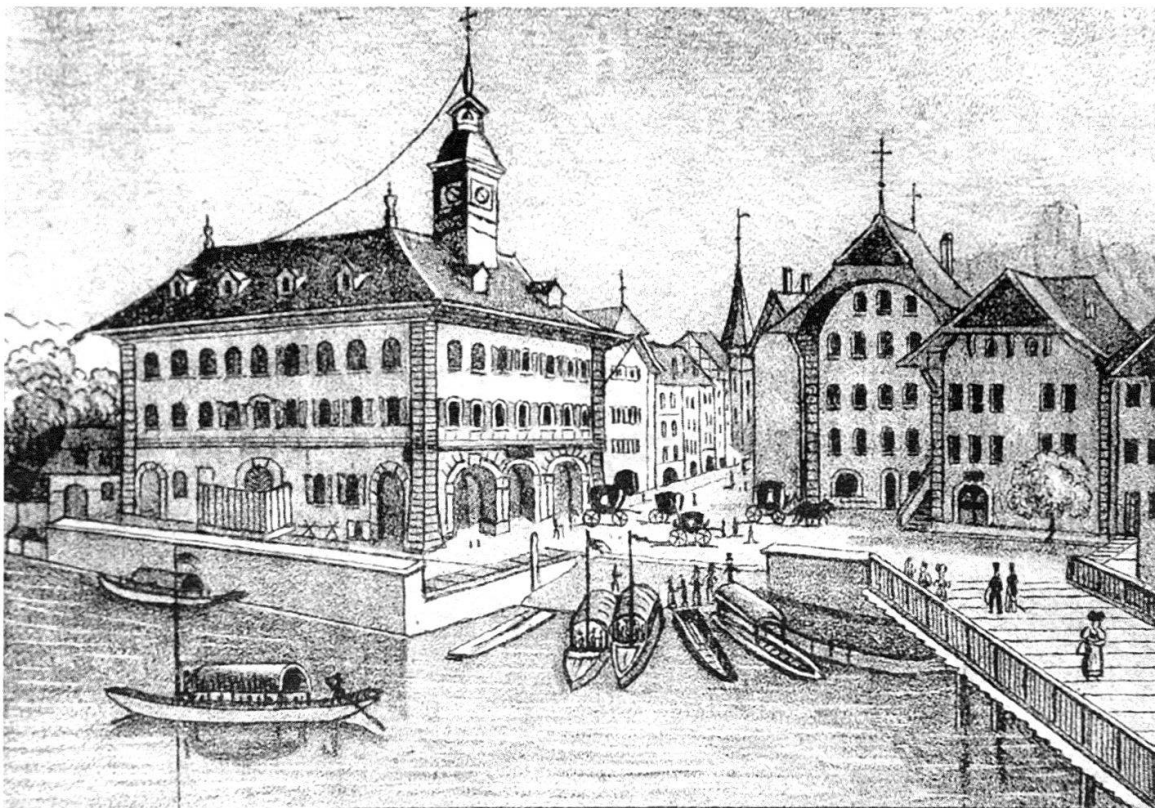


Abb. 4 Eine Reklameschrift des Hotels Freienhof von 1829, zeigt nebst dem Hotelgebäude kleine Schiffe, welche beim Sinneplatz anlegen.