

Frühere Baustellen in der Stadtgemeinde Thun

Dieser Fotobericht zeigt, wie früher an ausgewählten Baustellen im Gebiet der Stadtgemeinde Thun gebaut wurde und welche Turmdrehkrane damals eingesetzt wurden.

Wichtig:

Das Recherchieren im Nachhinein über längst vergangene und beendete Baustellen mehrere Jahrzehnte später ist sehr schwierig.

Das Hauptziel dieses Berichtes ist, dass die abgebildeten sehr wertvollen Fotos veröffentlicht werden.

Falls Sie mehr über die abgebildeten Baustellen wissen oder zusätzliche Fotos haben, so melden Sie sich bitte bei uns via Kontaktformular.

Autor: Andreas Bruderer

Version: 1.00

Inhaltsverzeichnis:

Bahnhof, Ausbau des Buffets	3
Wohn- und Geschäftshaus Bälliz 48.....	4
Hotel Elite.....	7
Hotel Falken Renovation	8
Kantonalbank	11
Malerweg 2 - 6	12
Manor	15
Puls Thun	18
Schlossparkhaus.....	23
Schlossrenovation	31
Spital (Regionalspital).....	34
Späterer Anbau	34
Swisscom Shop.....	35
Umfahrung Bypass Thun Nord	36
Waaghaus	40
Werft BLS am Thunersee.....	42

Bahnhof, Ausbau des Buffets

Eingesetzter Turmdrehkran:

- Cadillon 3 D

Geschichte:

- Das Bahnhofbuffet Thun wollte mehr Platz und liess auf dem Vorbau im ersten Obergeschoss im Süden eine Erweiterung bauen mit eigener Küche.
- Diese Erweiterung war nicht von Dauer.
- Heute ist nichts mehr von der Erweiterung zu sehen.
- Es gibt nicht mal mehr ein Bahnhofbuffet.
- Es gibt nur noch ein kleines «take away» Express Buffet.
- Heute verkauft in dieser Fläche ein Grossverteiler Lebensmittel.



*Der Bau der Vergrößerung des Bahnhofbuffets im ersten Obergeschoss.
Foto: Stadtarchiv Thun*

Wohn- und Geschäftshaus Bälliz 48

Eingesetzter Turmdrehkran:

- Weitz X 1220 (Frutiger AG)

Geschichte:

- Die Liegenschaft war baufällig.
- Im Erdgeschoss waren eine gemeinsame Apotheke und Drogerie.
- Nach dem Abbruch wurde die Liegenschaft vermessen, im Detail neu geplant und später gebaut.
- Es ist ein Wohn- und Geschäftshaus.



*Das Haus mit den roten Markisen wurde baufällig und wurde später abgebrochen.
Foto: Archiv A. Bruderer*



*Der Weitz X 1220 stand auf einer grossen provisorischen Baubrücke.
Foto: Archiv A. Bruderer*



*Weitz X 1220 stand auf einer Baubrücke über der äusseren Aare. Rechts ist die Postbrücke. Das Hotel Falken auf der linken Seite wurde einige Jahre später mit Hilfe eines Potain Hub 40-30 auf einer provisorischen Baubrücke umgebaut. Hinten sieht man einen Teil des Schloss Thun.
Foto: Stadtarchiv Thun*



Die Baustelle war im Rohbau fertig. Parallel dazu war eine zweite Baustelle am «Hotel Falken» ebenfalls von Frutiger AG, wo ein Wolff WK 80 S im Einsatz war.
Foto: Archiv A. Bruderer



Das Geschäfts- und Wohnhaus im fertigen Zustand.
Foto: Archiv A. Bruderer

Hotel Elite

Standort: Berntorplatz, Ecke Bernstrasse/Grabenstrasse

Eingesetzte Turmdrehkrane:

- EWK SBK 14 Titan (links)
- EWK SBK 25 (rechts)

Die Geschichte

- Früher hiess das Gebäude Gasthof «Sädel».
- Die Geschichte ist bis ins 15. Jahrhundert überliefert.
- Der Gasthof «Sädel» wurde 1961 abgebrochen.
- In der neu ausgehoben Baugrube wurde ein Neubau mit dem Namen «Hotel Elite» erstellt.
- Im Jahre 2014 wurde es auf «Hotel am Schloss» umbenannt.



EWK SBK 14 Titan und EWK SBK 25.

Foto: Stadtarchiv Thun

Hotel Falken Renovation

Eingesetzter Turmdrehkran:

- Potain Hup 40-30 (Helmle AG)

Geschichte:

- Das Hotel wurde 1835 eröffnet.
- Damals hatte das Hotel 40 Zimmer und Stallungen für die Pferde.
- Die Stiftung für Wohnfürsorge kaufte das Hotel 1974 und liess es in ein Pflegeheim umbauen.
- Aus dem 40 Hotelzimmern entstanden 13 Wohnungen.
- Der Umbau dauerte zwei Jahre.
- Am 1. Dezember 2020 wurde das Gebäude als Pflegeheim wieder eröffnet.



Mit Hilfe eines Potain Hup 40-30 wurde das Pflegeheim Falken renoviert. Der Schutt zur Entsorgung wurde aus den Zimmern in eine WELAKI (wechseln/laden/kippen) Mulde geworfen. Dies ist generell verboten, da die Mulde beim Beladen immer schwerer wird und unter Umständen zu schwer für den eingesetzten Turmdrehkran ist. Die temporäre Baubrücke wurde durch Frutiger AG erstellt und später demontiert.
Foto: A. Bruderer



*Während der Renovation mit der provisorischen Baubrücke.
Foto: Archiv A. Bruderer*



*Das renovierte Pflegeheim Falken von der Aarestrasse bei der äusseren Aare nach der Renovation.
Foto: Archiv A. Bruderer*



*Das renovierte Pflegeheim Falken beim Eingang im Bälliz mit der denkmalgeschützten Fassade.
Foto: Archiv A. Bruderer*

Kantonalbank

Eingesetzter Turmdrehkran:

- EWK SBK 36 h Gigant hoch

Geschichte:

- Seit 1862 hat die Berner Kantonalbank in Thun eine Filiale.
- Die erste Filiale war an der oberen Hauptgasse.
- Südöstlich des Postgebäudes stand ab 1905 das freistehende Gebäude der Kantonalbank.
- Etwa in den 1950iger Jahren wurden immer mehr Bank-Geschäfte abgeschlossen.
- Die Liegenschaft wurde dadurch zu klein und ein Neubau musste her.
- Am Maulbeerplatz wurde die aktuelle heutige Filiale am 13. Januar 1965 eröffnet.



*Die aktuelle Filiale war im Bau. Die Baugrube war ausgehoben und der EWK SBK 36 h Gigant hoch war montiert und im Einsatz. Rechts von der Mitte wurden noch Pfähle gebohrt. Hinter der Baugrube ist die äussere Aare.
Foto: Stadtarchiv Thun*



*Die aktuelle Kantonalbank Filiale Thun. Rechts ist im Hintergrund der Maulbeerkreisel. Dahinter ist das Geschäftshaus mit dem Warenhaus Manor. Ganz hinten ist das Aufnahmegebäude Bahnhof Thun.
Foto: Archiv A. Bruderer*

Malerweg 2- 6

Eingesetzte Turmdrehkrane:

- Liebherr 140 HC (Marti AG)
- Liebherr 256 HC (Marti AG)

Geschichte:

- Die Geschichte vom Malerweg ist sehr schwierig zu durchforschen.
- Es handelte sich wahrscheinlich um Investoren, welche das grosse Gebäude bauen liessen.
- Sehr viele namhaft Firmen und Ämter sind in diesem Gebäude direkt an den Schienen der SBB.



Direkt an den Gleisen wurden diverse ältere Gebäude abgebrochen und der Weg für einen Neubau war frei. Die Profilgerüste etwas weiter hinten wurden für den Bau des «Aare Zentrums» gebraucht».

Foto: Archiv A. Bruderer



Die Baugrube war ausgehoben und mit einer Spundwand gesichert. Im Vordergrund sieht man Gleise. Das «Aare Zentrum» links oben war gebaut.

Foto: Archiv A. Bruderer



*Die ersten Obergeschosse am Malerweg waren gebaut. Der Liebherr 256 HC stand auf einem etwas entfernten Parkplatz, da eine Durchfahrt nicht unterbrochen werden durfte.
Foto: Archiv A. Bruderer*



*Eine etwas grössere Aufnahme der Baustelle.
Archiv A. Bruderer*



*Im Gebäude Malerweg 2 – 6 arbeiteten und arbeiten Menschen.
Foto: Archiv A. Bruderer*

Manor

Eingesetzte Turmdrehkrane:

- Potain Topkit H 30-30 C (Marazzi AG)
- Wolff 5520 FL (Marazzi AG)

Geschichte:

- Im Jahre 1991 stimmten die Stimmberechtigten dem Überbauungsplan «Aarefeld» zu.
- Dementsprechend wurde im Jahre 1999 das «Aarefeld» Schulhaus abgebrochen.
- Geplant waren Geschäfte (Warenhaus Manor mit Restaurant) und Wohnungen.



*Das grosse frühere Schulhaus «Aarefeld» mit Bäumen oben etwas links mit den hellbraunen Ziegeln. Ganz rechts sieht man das ehemalige Gebäude der «Gebrüder Hoffmann Neopac Verpackungen». Sowohl das alte Schulhaus «Aarefeld» als auch die Gebäude der Hoffmann Verpackungen (rechts bei den Schiffen) wurden abgebrochen und später neu überbaut. Unten links sind der Bahnhof und unten rechts die Schiffstation der BLS.
Foto: Archiv A. Bruderer*



Weil das Gebäude in der Nähe des Schiffkanals ist, musste gepfählt werden. Im Hintergrund sieht man das Gebäude der Kantonbank.

Foto: Stadtarchiv Thun



Die ersten Baumaschinen zum Aushub der Baugrube waren im Einsatz.

Foto: Stadtarchiv Thun



Wolff 5520 FL eingesetzt beim Bau des unterirdischen Parkhauses, Potain Topkit H 30-30 C beim Bau des Hauptgebäudes. Beide Turmdrehkrane gehörten der Bauunternehmung Marazzi AG.

Der Wolff WK 80 S der Bauunternehmung Frutiger AG war beim Bau des Gebäudekomplexes an der Panoramastrasse im Einsatz.

Foto: Stadtarchiv Thun



Das Gebäude war im Rohbau fertig. Der Potain Topkit H 30-30 C wurde viel zu hoch montiert. Vermutlich ging es Marazzi AG darum, die beleuchtete Reklame am Gegenausleger in einem grossen Gebiet sichtbar zu machen.

Foto: A. Bruderer



Das Warenhaus Manor mit Restaurant im fertigen Zustand. Foto vom Maulbeerkreisel in die Bahnhofstrasse. Rechts ist das Aufnahmegebäude des Bahnhofs.

Foto: manor.ch

Puls Thun

Eingesetzte Turmdrehkrane:

- Liebherr 250 EC-B (Läderach Weibel)
- Wolff 6531 cross mit verkürztem Ausleger (Frutiger AG)
- Wolff 6031 clear mit verkürztem Ausleger (Frutiger AG)

Beteiligte Bauunternehmer:

- Frutiger AG, Thun
- Läderach Weibel AG, Thun
- Losinger-Marazzi AG, Bern
- Zaugg Bau AG, Thun

Geschichte

- Die Baubewilligung wurde im Sommer 2011 erteilt.
- Am 13. September 2011 übernahm die Credit-Suisse (heute UBS) Anlagestiftung das Projekt «Puls Thun» zusammen mit dem Schwesternprojekt «Rex Thun» von der Losinger-Marazzi AG.
- Das Projekt Puls Thun hat 151 Mietwohnungen mit 1 bis 4 Zimmern.
- Davon sind 54 Mietwohnungen für eine altersgerechte Nutzung gebaut.
- Das Projekt hat 4'100 m² für Verkaufsräume und 5'400 m² Quadratmeter Büro- und Gewerbeflächen.
- Die Kosten wurden vor dem Bau auf 135 Millionen CHF geschätzt.



Die Übersicht über die Gebäude mit der Beschriftung.
Foto: Berner Zeitung



*Die Baugrube mit dem Turm Wolff 6531 cross auf einem Anker.
Foto: A. Bruderer*



*Der Wolff 6531 cross bei der Arbeit.
Foto: A. Bruderer*



*Die Baugrube und der zweite Turmdrehkran, Wolff 6531 clear.
Foto: A. Bruderer*



Montage des Liebherr 250 EC-B beim Hochhaus mit einem Pneu Kran von Toggenburger AG. Links stand der Wolff 6531 cross und war in Betrieb. Im Hintergrund ist die Bahnlinie Thun – Bern und die Kaserne.
Foto: A. Bruderer



Die Bodenplatte war zum Teil betoniert. Das alte Betriebsgebäude der Gerberkäse AG (links) wurde erhalten und renoviert.
Foto: Berner Zeitung



Links die renovierte Villa Gerber, im weissen Gebäude hat es Stadtwohnungen und rechts sieht man knapp den Wohnturm.

Foto: Losinger-Marazzi AG

Schlossparkhaus

Eingesetzter Turmdrehkran:

- Liebherr 280 EC-H (Marti AG, Bern)

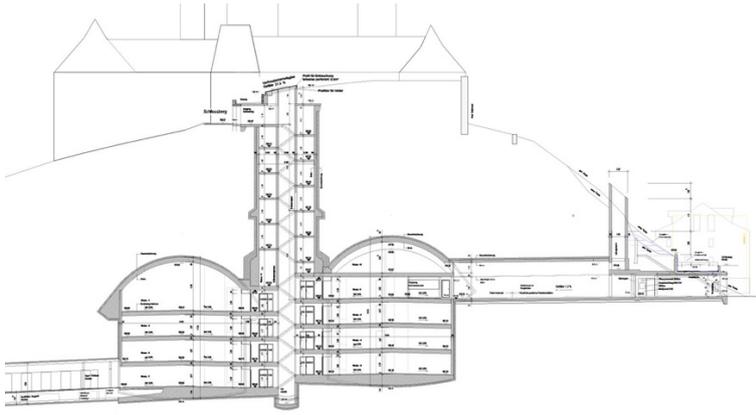
Geschichte:

- Vor dem Bau wurde auf dem Schlossberg von der Bauunternehmung Ghelma AG eine Probebohrung durchgeführt, um die geologischen Verhältnisse zu kennen.
- Seit dem 4. Februar 2016 frass sich die rund 130 Tonnen schwere Teilschnittmaschine der Marti AG durch die Gesteinsschichten im Thuner Schlussberg.
- Die für den Ausbruch verwendete Teilschnittmaschine Eickhoff ET 480 gehört mit einem Gesamtgewicht von 130 Tonnen und einer Antriebsleistung von 300 kW zu den grössten und leistungsfähigsten ihrer Art.
- Der Einsatz einer Teilschnittmaschine ist gegenüber dem Sprengen vergleichsweise schonend und die Lärm- und Schmutzemissionen sind im Umfeld der Baustelle geringer.
- Die Ausbrucharbeiten dauerten bis ins Frühjahr 2017.
- Das gesamte Ausbruchvolumen war ca. 55'000 m³.
- Nach jeder Ausbruchetappe wurde der Fels mit Spritzbeton und Felsankern gesichert.



Die Höhenlinien beim Schlossberg. Diese Variante mit einem runden Parkhaus wurde nicht gebaut.

Plan: Schäublin Architekten, 2. Rang



Schnitt durch das gebaute unterirdische Parkhaus. Die Kavernen laufen in Richtung zum Betrachter und von ihm weg.

Schnitt: Archiv A. Bruderer



Ein colorierter Schnitt mit den geologischen Zonen. Rechts ist die Ein- und Ausfahrt beim Kreisel an der Burgstrasse. Links gibt es einen Ein- und Ausgang für Fussgänger an der Oberen Hauptgasse. Ein Lift und eine Treppe führen auf den Schlossberg.

Zeichnung: Archiv A. Bruderer



Der grösste Teil des Hauses an der Burgstrasse 17 war abgebrochen. Auch die Garagen rechts davon wurden abgebrochen.

Foto: Anfangs Dezember 2015, Berner Zeitung



Der Liebherr 280 EC-H musste in der Nacht montiert werden, weil tagsüber die Burgstrasse nicht gesperrt werden durfte.

Foto: Mitte Dezember 2015, Berner Zeitung



Die Baustelle war vorbereitet und die Einfahrt konnte bald gebaut werden. Eine schwere Maschine wurde vom abgebildeten Pneukran von Zaugg AG abgeladen.

Foto: A. Bruderer



Die Teilschnittmaschine war bei der Ein- und Ausfahrt an der Arbeit.

Foto: Marti AG



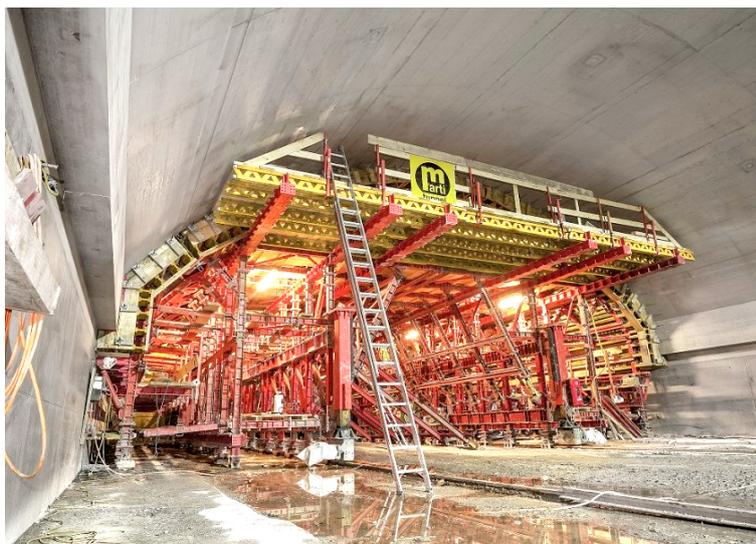
Die eingesetzte Teilschnitt Baumaschine war im Einsatz.
Foto: Marti AG



Die Ein- und Ausfahrt ins Schlossparking war tunneltechnisch gebaut. Der Liebherr 280 EC-H stand rechts davon.
Foto: Marti AG.



Ein Teil der Kaverne war von Baumaschinen befahrbar.
Foto: Certus-Verlag



*Eine verschiebbare Schalung.
Foto: Certus-Verlag*



*Im Innern des Schlossberges.
Foto: Archiv A. Bruderer*



Ein Einschnitt in eine alte Mauer auf dem Schlossberg musste zum Zugang zum unterirdischen Parkhaus ausgebrochen werden.

Foto: Berner Zeitung



Die Öffnung vom Schlossberg in die Kaverne für den Zugang durch eine Treppe und einen Lift war im Bau. Der Turmdrehkran brauchte eine grosse Ausladung, um auch diesen Teil der Baustelle im Schwenkbereich zu haben.

Foto: Marti AG



*Links vom Liebherr 280 EC-H wurde die Ein- und Ausfahrt gebaut. Es musste ein Turmdrehkran mit einer grossen Ausladung sein, um das Treppenhaus mit dem Lift auf den Schlossberg bauen zu können. Links ist die Schlosskirche, rechts ist das Schloss mit den Nebenbauten.
Foto: Marti AG*



*Das Parkhaus in Betrieb.
Foto: Berner Zeitung*



*Die Ein- und Ausfahrt ins unterirdische Parkhaus hinter dem Kreislauf der Burgstrasse. Oberhalb ist das Bauteil zur Belüftung.
Foto: parkhausthun.ch*



*Der Ein- und Ausgang für Fussgänger an der Oberen Hauptgasse.
Foto: Archiv A. Bruderer*



*Der Ein- und Ausgang auf dem Schlossberg.
Foto: parkhausthun.ch*

Schlossrenovation

Eingesetzter Turmdrehkran:

- Wolff 5520 FL (Zaugg Bau AG, Thun)
- Er wurde vom Liebherr LTM 1400 mit Gittermast Wippspitze vom Betreiber Zaugg AG montiert
- Das Tor zum Schlossberg ist zu klein für die Durchfahrt von Pneukranen.
- Deshalb stand der LTM 1400 unten auf der Burgstrasse.

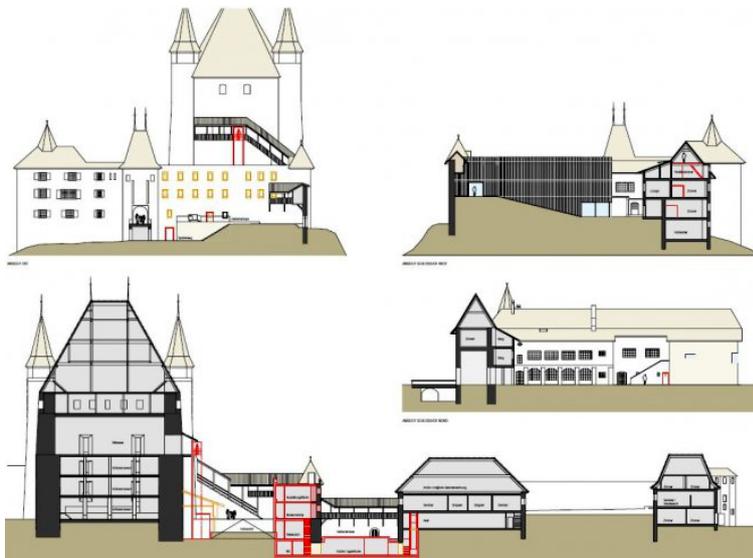
Geschichte:

- Das Wahrzeichen von Thun ist das Schloss mit den vier Türmen aus dem 12. Jahrhundert.
- Die oberen Teile des Schlosses wurden und werden seit 1888 als historisches Museum genutzt.
- Eine mit Kopfsteinpflaster belegte schmale Strasse führt hinauf bis vor das Haupttor, wo sich dahinter der Innenhof mit einem tiefen Ziehbrunnen befindet.
- Die Zuständigen wollten die leerstehenden Gebäude neu nutzen und der Öffentlichkeit zugänglich machen.
- Im ehemaligen Gefängnis wurden 14 Hotelzimmer und ein Restaurant gebaut.
- Der Umbau begann im Januar 2013.
- Die Bauherrschaft war die Firma Schlossberg Thun AG, Schlosshotel Thun AG.
- Am Samstag den 10. September 2016 gab es einen Tag der offenen Türe.

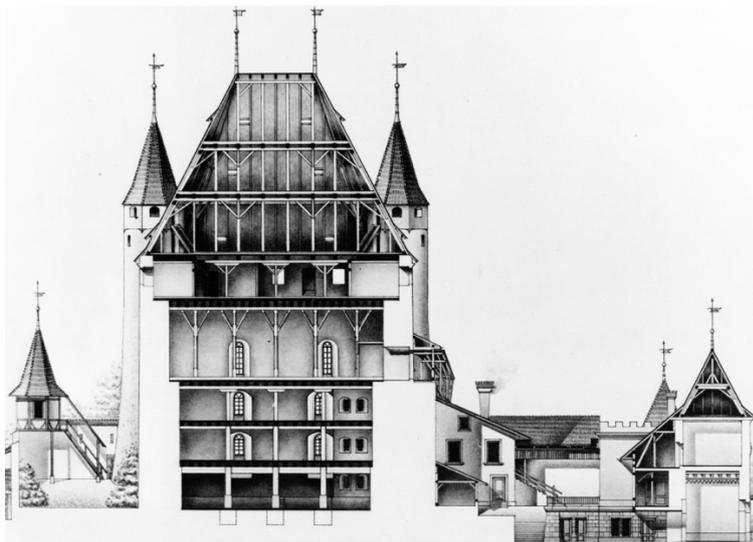


Ein Grundriss durch das Erdgeschoss.

Plan: Archiv A. Bruderer



*Schnitte und Ansichten ans Schloss und die Nebenbauten.
Plan: Archiv A. Bruderer*



*Ein historischer Längsschnitt.
Archiv A. Bruderer*



Der Wolff 5520 FL stand senkrecht und das Objektiv stellte ihn schräg dar. Auf der Foto sieht man vor dem Schloss das ehemalige Gefängnis eingerüstet und mit einer Folie abgedeckt. Vor dem Schloss sieht man die Treppe als Zugang zum Museum.

Foto: Archiv A. Bruderer



Links sieht man einen Teil des Schlosses und weiss gestrichen das ehemalige Gefängnis (heute ein Hotel). Bei den Stühlen ca. in Bildmitte sieht man den Ziehbrunnen.

Foto: Archiv A. Bruderer

Spital (Regionalspital)

Eingesetzte Turmdrehkrane

- Weitz X 1361 (Frutiger AG, Thun)
- Wolff WK 80 S (Frutiger AG, Thun)

Geschichte:

- Bis ins 17. Jahrhundert stand auf dem Rathausplatz ein Spital.
- Ein Pfarrer kaufte Land hinter dem Schloss für ein neues Spital.
- Im Jahre 1855 entstanden dort erste Gebäude.
- Der erste Neubau entstand in den 1960iger Jahren.
- Er wurde mit Hilfe von einem Pingon P 50 X gebaut.
- In den 1980iger Jahren wurde ein altes Gebäude abgebrochen und an dessen Stelle das aktuelle Gebäude gebaut (siehe Foto unten).



Das aktuelle Regionalspital im Bau.

Foto: Archiv A. Bruderer

Späterer Anbau

Potain Topkit (Läderach Weibel)



Was da genau gebaut wurde, ist leider unbekannt.

Foto: Archiv A. Bruderer

Swisscom Shop

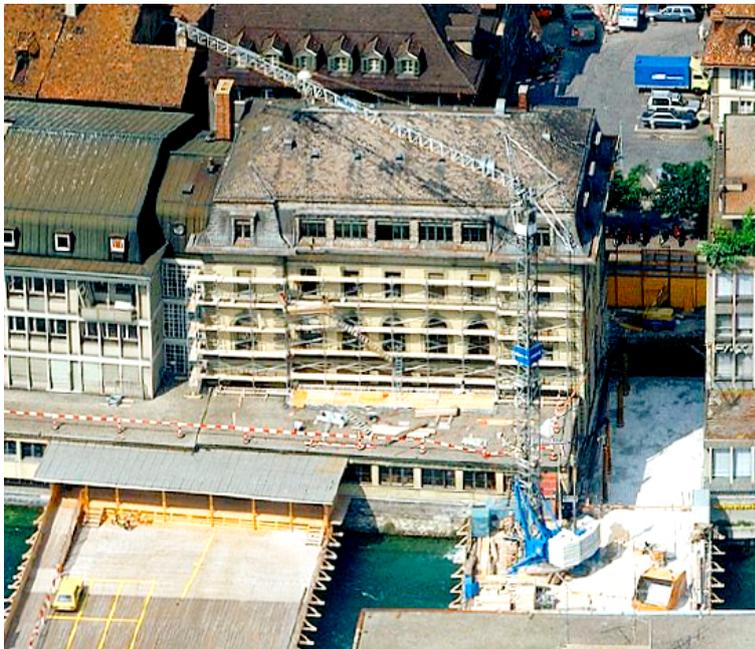
Standort: Bälliz 60

Eingesetzter Turmdrehkran

- Potain GTMR 340 (Läderach Weibel AG, Thun)

Geschichte:

- Das war ganz früher das Postgebäude, bis nebenan ein grösseres Gebäude gebaut wurde.
- Offenbar hatte die Post Probleme mit der Zufahrt.
- Heute ist hier die Buchhandlung Orell Füssli drin.
- Die Post mietete eine grosse Fläche im Panoramahaus beim Bahnhof.
- Diese Fläche war ihr offenbar zu teuer und nun sie ist aktuell im «Aare Zentrum», wo früher der InterDiscount drin war.



Rechts: Der Abbruch des alten Gebäudes, wo das Swisscom Shop Gebäude gebaut wurde.

Links: Das von der damaligen PTT im Auftrag gebaute eingerüstete Gebäude der Post. Heute ist eine Buchhandlung im Erdgeschoss drin.

Während dem Bau gab es über dem Fluss Aare zwei temporäre Baubrücken.

Foto: Archiv A. Bruderer

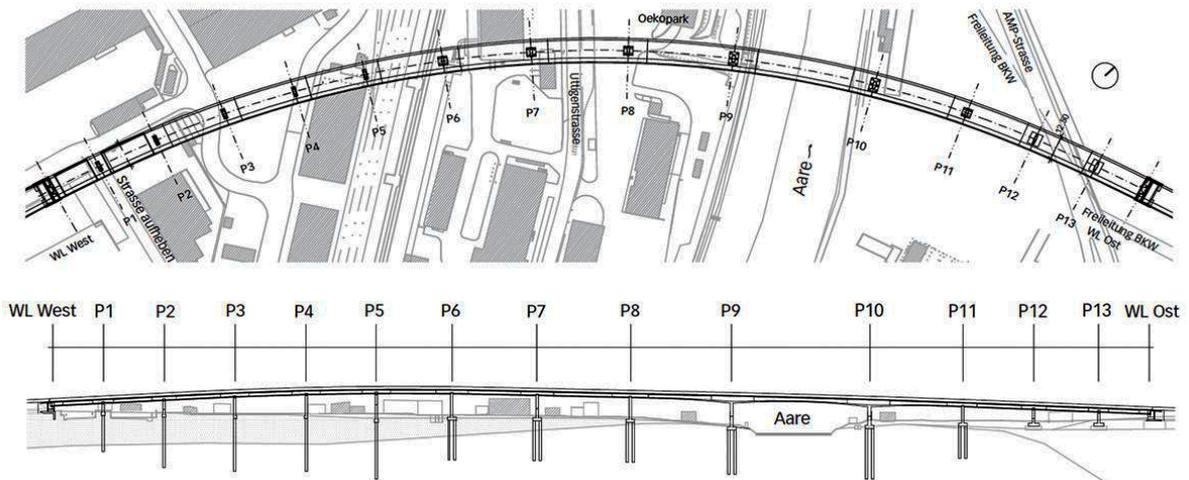
Umfahrung Bypass Thun Nord

Eingesetzte Turmdrehkrane:

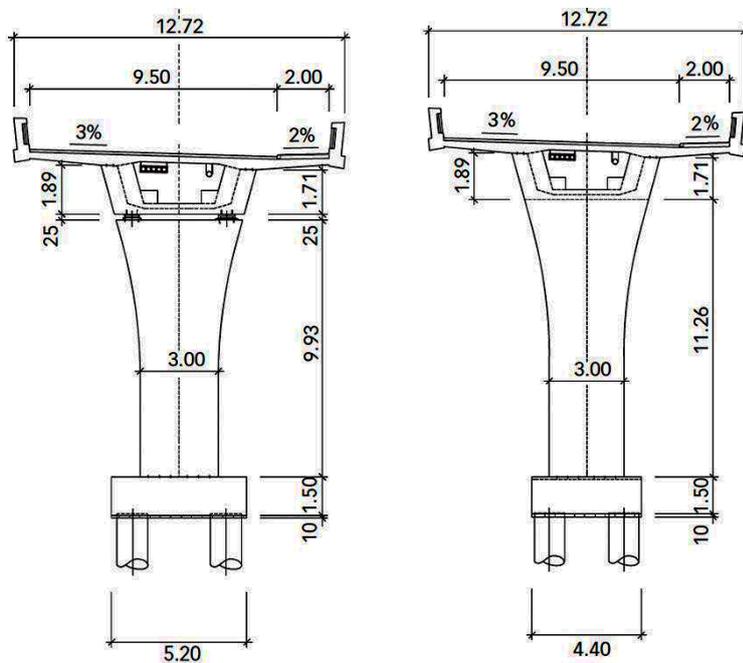
- Liebherr 56 K (Frutiger AG, Thun)
- Wolff 6531 cross (Frutiger AG, Thun)
- Wolff 7532 cross (Frutiger AG, Thun)

Geschichte:

- In einem Studienauftrag im Jahr 2006 wurden Lösungsvorschläge für die Linienführung, den Betrieb und die Ausgestaltung der neuen Strassenanlage sowie deren Integration in das Siedlungsgefüge und den Landschaftsraum gesucht.
- Vier Ingenieurbüros mit Architekten als Fachspezialisten waren daraufhin eingeladen, im Rahmen eines weiteren Studienauftrags ein Projekt für eine neue Aarebrücke zu erarbeiten.
- Das Beurteilungsgremium entschied sich für das Projekt von Bänziger Partner mit der Architektin Corinna Menn.
- Der Vorschlag war eine schlichte und elegante Stahlbetonbrücke, die auf bewährte Brückenbautechniken zurückgreift.
- Sie integriert sich gut in die heterogene Siedlung und in die Landschaft.
- Aus städtebaulichen und gestalterischen Gründen entschloss sich das Planerteam, das Bauwerk homogen zu planen.
- Die Ingenieure entschieden sich für einen kompakten Hohlkastenträger aus Spannbeton mit konstantem Querschnitt im Vorlandbereich und einem gewölbten Abschnitt über der Aare.
- Die grösste Distanz zwischen den Stützen ist 68 m.
- Die Umfahrung «Bypass Thun Nord» verbindet die Gemeinden Steffisburg und Heimberg mit dem Autobahnzubringer Thun Nord.
- Der Bypass Thun Nord entlastet die Bernstrasse, die nördliche Hauptstrasse nach Thun sowie die Thuner Innenstadt mit den beiden bestehenden Aare Brücken.
- Die Umfahrung ermöglicht eine einfache Erreichbarkeit der beiden kantonalen Entwicklungsschwerpunkte Thun Nord und Bahnhof Steffisburg.
- Es wurde ein Studienauftrag durchgeführt, welches das Ingenieurbüro B+S AG in Bern gewann.
- Die Umfahrung ging am 9. November 2017 in Betrieb.



Eine Draufsicht und einen Schnitt durch und auf die Brücke. Man sieht, dass einige Pfeiler sehr tief in den Untergrund gebaut wurden und andere zuvor gepfeilt werden mussten.
 Zeichnung: Tiefbauamt Kanton Bern



Querschnitt der trichterförmigen Pfeiler Nr. 4 und 6.
 Plan: Tiefbauamt Kanton Bern.



*Liebherr 56 K, Wolff 6531 cross und Wolff 7532 cross am Anfang der Baustelle an der Allmendstrasse.
Foto: Berner Zeitung*



*Die Hohlkastenbrücke war im Bau. Im Hintergrund sieht man den Liebherr 56 K. Rechts ist die Kehrlichtverbrennungsanlage. Ganz hinten sieht man den Berg Niesen und die Stockhornkette.
Foto: Peri Schalungen.*



*Die lange Brücke über dem Fluss Aare. Rechts stand einer der Wolff 7532 cross.
Foto: Archiv A. Bruderer*



Eine Flugaufnahme über die fertige Brücke. Sie beginnt an der Allmendstrasse in Thun und endet an der Bernstrasse in Steffisburg.

Foto: blick.ch



Die Strasse führt über einen Kreisell auf die Hauptstrasse Bernstrasse in Steffisburg. Im Hintergrund sieht man Thun.

Foto: Archiv A. Bruderer

Waaghaus

Standort: Ecke Marktgasse/Gerberstrasse

Eingesetzte Turmdrehkrane:

- Brun MTK 18
- EWK SBK 36 Gigant

Die Geschichte

- Bis ins Jahr 1757 hatte Thun eigene Masse und Gewichte, danach wurden jene von Bern übernommen.
- Da nach den ortsüblichen Gepflogenheiten abgerechnet wurde, wurde im Waaghaus gewogen.
- Im Jahre 1958 wurde das baufällige Haus abgebrochen.
- Im neu erstellten Waaghaus war lange die kantonale Steuerverwaltung, ein Posten der Kantonspolizei und das Kino City.
- Die Kuhbrücke ist ein wichtiger Durchgang für den Verkehr in der Innenstadt.
- Früher fuhr das Tram nach Steffisburg, später und auch heute fahren Autobusse.
- Die vorfabrizierten Betonträger wurden in der Firma Kanderkies in Einigen/Spiez hergestellt.



Nach dem teilweisen Abbruch und Abtransport des Bauschuttes des alten Waaghauses.

Im Hintergrund sieht man die Migros Filiale Bälliz.

Foto: Stadtarchiv Thun



Brun MTK 18 der Bauunternehmung E. Weibel + Sohn, Thun.
Foto: Stadtarchiv Thun



Im Vordergrund sieht man die Erneuerung und Verbreiterung der Kuhbrücke.
Foto: Stadtarchiv Thun

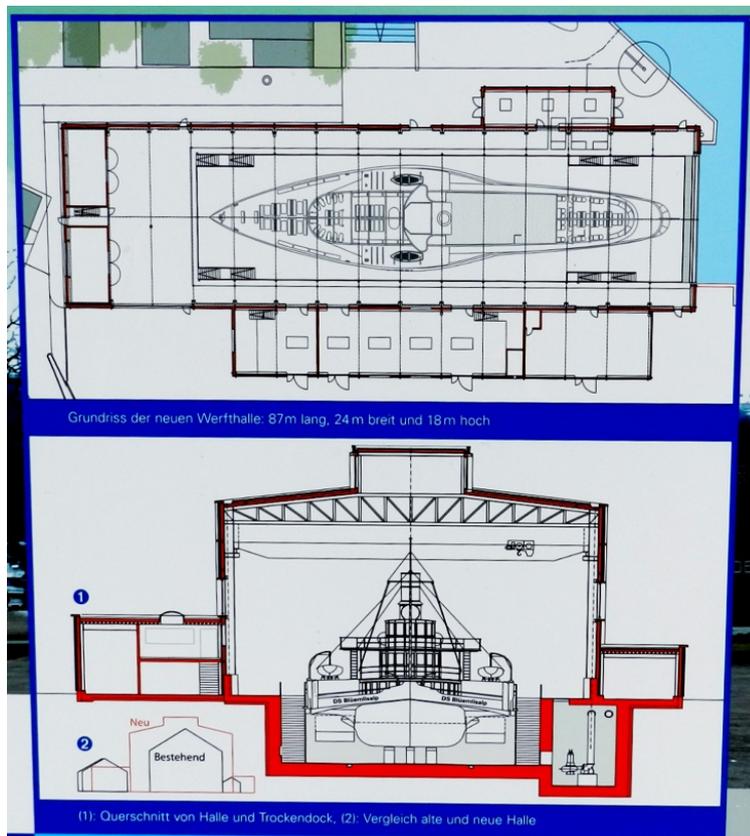
Werft BLS am Thunersee

Eingesetzter Turmdrehkran:

- Wolff 6531 cross (Kästli AG)

Geschichte:

- Die frühere, 110 jährige Werfthalle entsprach nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik und musste aus Sicherheitsgründen ersetzt werden.
- Die Bauzeit war 15 Monate von Oktober 2016 bis Dezember 2017.
- Während der Bauzeit wurden 12'800 m³ Material ausgehoben (45 Lastwagen-Fahrten pro Tag).
- Verbaut wurden 2'800 m³ Beton, 370 t Baustahl und 350 t Bewehrungsstahl, zudem wurden 84 Pfähle in den Seegrund geschlagen.
- Die Schiffe haben ein Gewicht von bis zu 440 Tonnen.
- Die Masse der Werfthalle ist 87 Meter in der Länge, 24 Meter in der Breite und 18 Meter in der Höhe.
- Das Trockendock hat ein Fassungsvermögen von 4.5 Mio. Liter Wasser, was 30'000 gefüllten Badewannen entspricht.
- Die Dimensionen wurden sowohl in der Länge, der Breite und der Höhe den jeweils grössten Schiffen auf dem Thunersee angepasst.
- Das Schiff mit dem grössten Tiefgang taucht 1.8 m ins Wasser ein.
- Nachdem ein Schiff mit Seilen in die Werfthalle gezogen wurde und über den Böcken positioniert wurde, entleeren fest installierte Pumpen das Trockendock mit bis zu 287 Litern in der Sekunde (650 - 1'000 m³/h).
- Die Werft wurde am Januar 2018 eingeweiht.



*Grundriss und Schnitt durch die aktuelle Werfthalle mit dem auf Böcken aufgebockten Dampfschiff «Blümlisalp». Rechts sieht man die Pumpen. In der linken unteren Ecke sieht man einen Grössenunterschied zur früheren Halle.
Foto: A. Bruderer*



Im Logo der Bauunternehmung Kästli AG steht noch vor dem Firmennamen «CO₂ neutral» als angeblich positives Werbeargument.

Die Natur ist ein perfekter Kreislauf: Die Menschen und die Tiere atmen CO₂ aus und die Pflanzen brauchen es zum Wachsen und Leben. Die Bäume produzieren Sauerstoff. In der Luft hat es nur 0.038 % CO₂! Das mit «CO₂ neutral» ist also KEIN Argument, sondern eine sehr schlechte Politik! Der Platz reichte nicht aus, um den gesamten Kran zu fotografieren.

Foto: A. Bruderer



Nach dem Giessen der armierten Bodenplatte mit Pumpbeton.

Foto: Frischbeton Thun.



Die zum Teil betonierten Seitenwände der Betonwanne.
Foto: Frischbeton Thun.



Die dicke Betonwanne war betoniert und ausgeschalt. Im Hintergrund sieht man ein Kursschiff. Um die Baustelle war eine Spundwand, welche das Eindringen von Seewasser verhinderte.
Foto: Frischbeton Thun.



Die aktuelle Schiffswerft im Lachengraben im fast aktuellen Zustand. Das Trockendock ist gegen den See mit einem Tor abgeschlossen. Im Hintergrund ist Thun mit der Stockhornkette sichtbar.

Foto: Archiv A. Bruderer



Die Werfthalle wird durch ein wasserdichtes Tor abgetrennt. Dieses wird mit Hilfe von einem Säulendrehkran mit einer Funkfernsteuerung mit einer durchgehenden Tragkraft von 12.5 Tonnen vom Hersteller «Stahl» montiert. Erst danach kann das Wasser in der Halle abgepumpt werden.

Foto: BLS AG



Mit Hilfe dieser Spezialtraverse wird das Unterwassertor geschlossen und geöffnet. Über der Wasseroberfläche wurde ein 17 m breites Rolltor zum Schliessen der Werft besonders im Winter montiert.

Hinten der Drehsäulenkrane mit einer durchgehenden Tragkraft von 12.5 Tonnen.

Foto: A. Bruderer



Die ausgeschalteten Schiffe werden aus Sicherheitsgründen mit Seilen in die Halle gezogen. Dies da die Lücken links und rechts vom Schiff relativ klein sind. Die Zugkraft ist bei einem leeren Schiff und minimaler Geschwindigkeit und zwei Männern genug gross. Ein Taucher muss Bescheid geben, ob das Schiff korrekt über den Böcken steht.

Foto: BLS AG



Die Renovation des Motorschiffes «Stadt Thun» von der Öswag Werft Linz AG mit Platz für 1'100 Menschen im Trockenbecken. Bei der Renovation wurden Baugerüste eingesetzt.

Foto: Archiv A. Bruderer



Das Schiff «Berner Oberland» nach dem Abpumpen des Wassers im Trockenbecken und dem gezielten Aufbocken. Man sieht den Dreck am Unterwasserschiff (rot lackiert).

Foto: BLS AG



Blick unter das frisch revidierte Schiff «Berner Oberland» mit den genau platzierten Böcken, auf denen es stand. Das Foto oben wurde am Tag der offenen Türe gemacht. Links ist eine der Schiffschrauben und dahinter eines der Ruder.

Foto: A. Bruderer



Erst nachdem das Schiff (im Beispiel das Dampfschiff «Blümlisalp») in der Halle genau am vorhergesehenen Standort vertäut ist, kann das Unterwassertor mit Hilfe des Säulendrehkrans geschlossen werden. Nun folgt das Abpumpen des Trockenbeckens.

Foto: BLS AG