Fährengeschichten : Fähren auf der Aare um Bremgarten bei Bern

Autor(en): **Michel, Matthäus**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot**

Band (Jahr): **281 (2008)**

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-655755

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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

http://www.e-periodica.ch

MATTHÄUS MICHEL

Fährengeschichten

FÄHREN AUF DER AARE UM BREMGARTEN BEI BERN

Wer aus dem Berner Seeland über den Frienisberg zu Fuss oder auf Rädern gen Bern wandert oder fährt, kann die Aare und den Aaregraben nicht nur auf alten und neuen Brücken überqueren. In der Gegend von Bremgarten kann man solches gar noch «nach alter Väter Sitte». Da gibt es nämlich zwischen der Aeschenbrunnmatt in Bremgarten und dem Zehendermätteli auf dem Gebiet der Stadt Bern noch die Fähre, die zur Sommerzeit Wanderer und Gaststättenbesucher sicher und zuverlässig über die Aare schifft. Diese Fähre, die zwar erst seit der Mitte des letzten Jahrhunderts in Betrieb ist, ist zusammen mit jener zwischen der Engehalbinsel und dem Schloss und der Gaststätte Reichenbach auf dem Boden der Gemeinde Zollikofen so etwas wie ein Denkmal der früheren Möglichkeiten, trockenen Fusses zwischen Worblaufen und Wohlen über die Aare zu gelangen.

Eduard M. Fallet, dem gründlichen Lokalhistoriker Bremgartens, verdanken wir eine ausführliche Abhandlung über die verschwundenen und noch bestehenden Aareübergänge im Norden Berns. Dieser sind die folgenden Zusammenfassungen entnommen.

Die Fähren der Johanniter von Buchsee im 14. und 15. Jahrhundert

Der erste Beweis für die Existenz einer Fähre in Bremgarten findet sich in einem Kaufvertrag um die Freiherrschaft Bremgarten vom 29. Dezember 1306 zwischen der Johanniterkomturei Buchsee und Ulrich III. sowie Heinrich, dem letzten Freiherren von Bremgarten. Hier wird ausdrücklich auch eine Fähre von Bremgarten samt dem zugehörigen Land auf Engehalbinselseite erwähnt. Wo diese Fähre über die Aare führte, lässt sich heute nicht mehr nachweisen.

Am 16. März 1336 wird ein Handel verbrieft, in welchem ein Wernli Getto, offenbar der Pächter oder der Halter des Fährbetriebs, auf seine Rechte «an fare und schiffüri ze bremgarten, an schiffe und geschirre, was zu dem fare höret…» zugunsten des Komturs und der Brüder des Johanniterhauses, seiner Mutter Adelheid und weiterer wohl Mitbetreiber der Fähre verzichtete. Dadurch kennen wir auch die Familie und das Geschlecht der damaligen Fährleute.

Vermutlich bereits seit der Mitte des 13. Jahrhunderts gab es die Fähre bei Dettingen zwischen Bremgarten und Hinterkappelen. Diese Fähre muss grösser, leistungsfähiger und beliebter als jene bei Bremgarten gewesen sein. Dies ist dem Bericht über eine Katastrophe zu entnehmen, nach welchem am Peter- und Paultag, 29. Juni 1311, Feier- und Markttag in der Stadt Bern, 72 Landleute aus Meikirch und dem Frienisberg ertranken, als das Schiff wegen Überlastung auseinanderbrach. Auch diese Fähre wurde in der Folge durch den erfahrenen Fährmann Getto von Bremgarten betrieben.

1330 schenkte der Ritter Johann von Bubenberg der Ältere, der damalige Eigentümer, die Fähre und alle Rechte den «Dürftigen des Neuen Spitals in Bern». Über diese Einrichtung kam sie später ebenfalls in den Besitz der Johanniter.

Eingestellt wurde der Betrieb der beiden Fähren wohl um 1469, weil gemäss Diebold Schillings Chronik «also mit dem Jahr, da man zalt MCCCCLXVI, do ward gemacht die nüwy brugg», die heute noch bestehende

«Neubrügg» zwischen dem Bremgartenwald und Bremgarten.

Die Fähre von Reichenbach

Von 1738 bis 1764 war Johann Emanuel Fischer Herr zu Reichenbach an der Aare gegenüber der Spitze der Engehalbinsel. In seinem imposanten Schloss mietete sich 1743 der englische Gesandte, John Burnaby, ein. Weil sie sich einfluss- und gewinnträchtige Verhandlungen mit England erhoffte, bewilligte die Regierung der damals mächtigen Republik Bern nebst anderen Vergünstigungen die Bequemlichkeit einer auf Staatskosten erbauten Fähre, um dem hohen Herrn buchstäblich entgegenzukommen. Aus politischen Gründen wurde nichts aus einem Abkommen, das unter anderem die Anwerbung von 10000 bis 20000 Mann für den englischen Kriegsdienst gestattet hätte. Die Mission Burnabys war gescheitert, die Fähre aber blieb.

Sie diente nun nicht mehr vorab politischen Bedürfnissen, sondern durchaus wirtschaftlichen. Denn die Nachfahren jenes mächtigen Postunternehmers Beat Fischer, der Schloss und Herrschaft Reichenbach 1683 für sich und seine Familie erwarb, haben wohl nicht nur diese geerbt, sondern auch dessen Geschäftstüchtigkeit. So haben sie sich jeweils dem Zeitgeist angepasst, das Schloss entsprechend um- und ausgebaut, eine Wirtschaft mit Brauerei und Metzgerei eingerichtet und gewinnbringend verpachtet. Diese befand sich zuerst im Schlosshof, seit 1790 in der Orangerie. Der Spaziergang durch den Reichenbachwald zum Schlossgarten mit Springbrunnen, zu der Orangerie mit den seltenen Pflanzen, vor allem in die leistungsfähige Wirtschaft wurde zum klassischen Vergnügen der Bürger und Bürgerinnen der Hauptstadt. So ist es bis in die heutige Zeit geblieben.

Da galt und gilt es, den Unterhalt und den Betrieb sorgfältig zu ordnen und zu regeln, in Dienst- und Lehenverträgen und schliesslich in Verträgen zwischen den Gemeinden Bern und Zollikofen und in Erlassen des kantonalen Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamtes.

So legte Johann Emanuel Fischer 1751 im Lehenvertrag mit dem Wirt und Bierbrauer Johannes Grossenbacher aus Schafhausen im Emmental fest: «soll dem Schiffmann eingeschärft werden, auf das Fahr so fleissig Acht zu geben, dass der Wirt über saumselige Hinübersetzung der Gäste nicht zu klagen habe». Elf Jahre später wies er schriftlich und «auf feierlichste» wohl einen Nachfolger Grossenbachers, Mathis Eichenberger von Trueb, an, «bei Nacht und Nebel niemand ohne Ansehen der Person überzusetzen, noch viel weniger Strolchen, Bättler, fremde Personen, Waar, Wein oder sonst andere Sendungen».

Diente die Fähre anfänglich den Herren des Schlosses, ihren Angehörigen, der Dienerschaft und den Besuchenden, wurde sie später vor allem zur Zubringerin für das Restaurant. Die jeweiligen Pächter hatten für den Betrieb zu sorgen. Heute gilt die Fähre als öffentliches Verkehrsmittel, Bern und Zollikofen sorgen für den Unterhalt des Bootes und der Anlagen und leisten einen Betriebsbeitrag.

Die Fähre in der Seftau

Von 1861 bis 1975 bestand eine Baumwollspinnerei in der Felsenau. Nicht zuletzt um den Leuten aus dem Raum Bremgarten den Zugang zu diesem Arbeitsort zu erleichtern, ihnen den Umweg über die Neubrügg zu ersparen, wurde 1864 dort, wo heute ein Fussgängersteg die Aare beim Kraftwerk Seftau überquert, eine Fähre eingerichtet. 1867 erfolgte dazu die behördliche Bewilligung mit den entsprechenden Auflagen. 1899 erteilte der Regierungsrat der damaligen Betreiberin der Fähre eine eigentliche Konzession. Nach dem Bau des Seftaustegs 1921 musste der letzte Pächter der Fähre den Betrieb einstellen.

Die Fähre in der Felsenau

1874 verkaufte die Familie von Freudenreich Schloss und Schlossgut Bremgarten an den Amtsnotar und Friedensrichter August

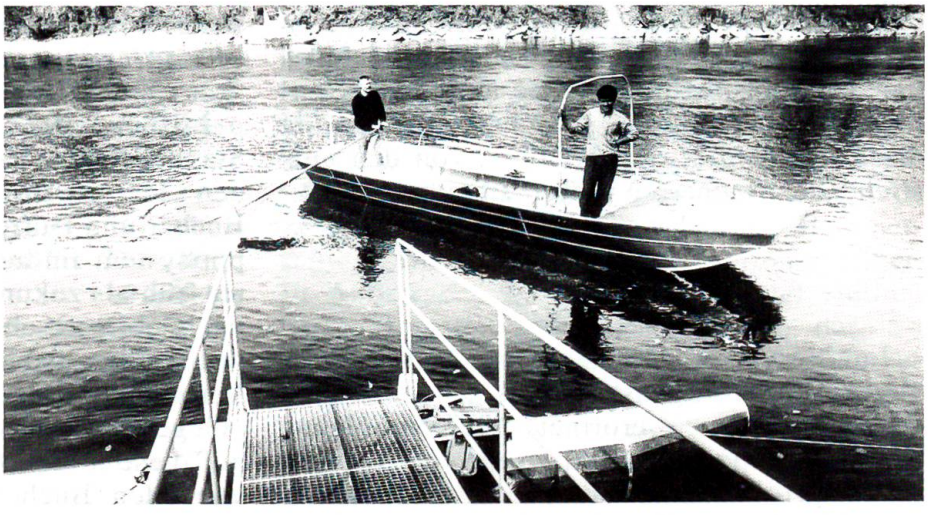
Berner, der das Schloss später an den Zürcher Caspar Dormann weiterveräusserte. Zusammen mit Besitzern der Nachbarliegenschaften diesseits und jenseits der Aare stellte er den zuständigen Amtsstellen nebst einem Gesuch um die Bewilligung zur Führung einer Speisewirtschaft im Schloss auch ein Gesuch um die Bewilligung zum Betrieb einer Fähre zwischen der Felsenau Bern und Bremgarten. Am 18. August 1877 wurde den Initianten der Bau und der Betrieb denn auch u.a. unter folgenden Auflagen erteilt: «1. Es ist ein Drahtseil von gehöriger Stärke zu verwenden, 2. bezüglich der Solidität der Fähreinrichtung überhaupt und der allfälligen nothwendigen Sicherheitsvorkehren für das Ein- und Aussteigen sowohl, als auch des Unterhaltes der Fähre und des Schiffes sind die Weisungen des Bezirks Ingenieurs unbedingt zu befolgen. 3. Das Fährgeld beträgt Rp. 10, Rathsbeschluss von 15. Januar 1864.»

Da der Verkehr mit der Hauptstadt stetig zunahm, wurde die Fähre schon bald als Notbehelf empfunden. Immer wieder wurde der Bau einer Brücke diskutiert, wohl mangels Geld aber nicht angegangen. 1928 erstellten Sappeure, Genie-Truppen, im Rahmen eines Wiederholungskurses eine Holzbrücke, die bis 1949 Bestand hatte, als eine Betonbrücke gebaut wurde. Bis zum Bau der Holzbrücke fuhr der Fährmann seine Passagiere immer noch für die von der Regierung im Jahre 1864 dekretierten zehn Rappen über die Aare.

Der Fährbetrieb Zehendermätteli

Die noch bestehende Fähre zwischen dem Zehendermätteli, dem beliebten Ausflugsziel am Engewald und der Aeschenbrunnmatt in Bremgarten ist die jüngste. Der damalige Pächter des Zehendermätteli-Gutes, der da die Wirtschaft und die Landwirtschaft samt Gärtnerei betrieb, erhielt am 1. Oktober 1957 vom Regierungsrat die Bewilligung zum Betrieb einer Fähre mit den damals üblichen Auflagen. Auch ihm wurden die Fahrtaxen, maximal 30 Rappen, vorgeschrieben. 1988 wurden die Fähre und die gesamte Anlage unter finanzieller Mitwirkung der Burgergemeinde Bern, des Kantons, der Berner Wanderwege und der Stadt Bern überholt; die Gemeinde Bremgarten sicherte dem Betrieb einen jährlichen Defizitbeitrag zu. Seither bietet diese Fähre tagtäglich einen sicheren Übergang und Zugang zu erholsamem Wandern in romantischer Flusslandschaft in der nahen Umgebung der Stadt.

Eduard M. Fallet, dessen Recherchen wir diesen Beitrag verdanken, schloss seine Arbeit mit dem folgenden Satz, den wir hier gerne wiedergeben: «Die beiden letzten uns noch gebliebenen Fähren – der Fährbetrieb Zehendermätteli und die Reichenbach-Fähre – erschliessen mit der Engehalbinsel ein wunderbares Naherholungsgebiet. Mögen sie uns zur Freude der vielen Spaziergänger und frohen Wandersleute noch lange erhalten bleiben.»



Fähre Zehendermätteli
(Foto Hansruedi Trachsel)