

Zeitschrift: Die Berner Woche
Band: 35 (1945)
Heft: 11

Artikel: Die verschwundene Bremgartenbrücke bei Bern
Autor: Maurer, Fritz
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-639601>

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: 20.01.2026

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

Die verschwundene Bremgartenbrücke bei Bern

Wer Bern von seiner besten Seite will kennen lernen, der muss, nachdem er sich die Stadt selbst von nahe besehen, in weitem Bogen und mit offenen Augen auch die Umgebung durchwandern; so wird ihm Bern und das Bernerland unauslöschlich im Herzen geschrieben bleiben. Auch die nördliche Umgebung der Stadt bietet dem Spaziergänger allerhand landschaftliche Genüsse und Reminiszenzen aus der bernischen Geschichte. Der äusserste Waldzipfel des Bremgarten, die sogenannte Karlsruhe, gewährt einen höchst originellen Ausblick auf das Aaretal und die gewaltige Baumwollspinnerei Fessenau. Der Ausblick ist überdies geologisch interessant, weil hier in der Bodengestaltung des tief eingeschnittenen Aaretals die abgestuften Uferterrassen des Flusses ganz besonders deutlich wahrzunehmen sind. An der schmalsten Stelle der Halbinsel, der eigentlichen Enge, löst zu beiden Seiten ein lieblicher Ausblick den andern ab.

Es ist eine Eigentümlichkeit der Berner Landschaft, dass wir nirgends Oedland oder unwegsame Strecken sehen. Ein Teil der wohl angelegten Höfe und Güter liegt auf den für die geologische Beschaffenheit der Gegend charakteristischen Molasse- und Schotterbänken, welche die Aare im Lauf der Jahrtausende zurückliess, als sie, nach und nach sich tiefer einfressend, ihren Weg aus dem Gebirge in die Ebene suchte und dabei auf kurzer Strecke die prächtigen Schlingen um Bern schuf.

Die Aare hat ihren Lauf nicht verändert und der geregelte Schiffverkehr unter der Aareschiffergilde (Schiffleutenzunft 1342) ist nur Zeichen einer intensiveren Ausnutzung des von jener gepflegten, weil billigsten Güterverkehrs auf dem Wasserwege. Auch Berge und Täler waren seit Urtagen die gleichen geblieben und mit ihnen die Landwege, die aus allen Richtungen auf die Enge- und Bernhalbinsel zustrebten. Diese alten Wege wurden etwa gradliniger gezogen und erhielten mit dem Einbau des neuen Steinbettes einen solideren Untergrund. Auch die alten Wege der Engehalbinsel und der Landschaft an der Aare erfuhrn nur Verbesserungen, sind aber nicht neu geschaffen worden.

Die vom Jolimont nach Norden führende Hauptstrasse (Reichenbachstrasse) existierte bereits, als der Ort noch nicht dauernd bewohnt war. Sie wurde nur verstärkt und verbreitert. Die leichten Biegungen der Reichenbachstrasse und des Hirweges, die der Landschaft eine künstlerische Note verleihen, lassen vermuten, dass man bei deren Anlage älteren Strassenzügen gefolgt ist, die von der Natur gegeben waren. Die vorhandenen Flussübergänge der Engehalbinsel waren durch die Steilwände des Aareufers und jene Erd- und Mauerwälle gesichert, die heute noch deutlich erkennbar sind, einmal oberhalb der heute verlandeten Flussniederung Zehendermätteli (Steinwall), zum andern in dreifach gestaffelter Form auf dem nördlichen Ausläufer der Halbinsel, Schloss Reichenbach gegenüber. Der von Natur aus vorhandene tiefe Bodeneinschnitt zwischen Engehof und Jolimont, jene schmale und zugleich tiefst gelegene Stelle des Halses der Halbinsel (daher Enge) war als nackter Molasserrücken die Brücke zur natürlichen Feste und Niederlassung.

Die Berner Landschaft war sehr früh besiedelt, die altsteinzeitliche Pfahlbauanlage Moosseedorf und die frührömische Siedlung und Wasserfeste der Engehalbinsel beweisen das. Auf der Engehalbinsel ist eine Töpferei und eine Waffenschmiede ausgegraben worden. Und in der Aeschenthalbrunnmatte am andern Aareufer wurden dunkle Glasschlacken in Massen gefunden, was die Existenz einer dortigen Glashütte gesichert erscheinen lässt. Dort wurde auch ein gepflasterter Weg, das alte Reichenbachsträsschen, entdeckt.

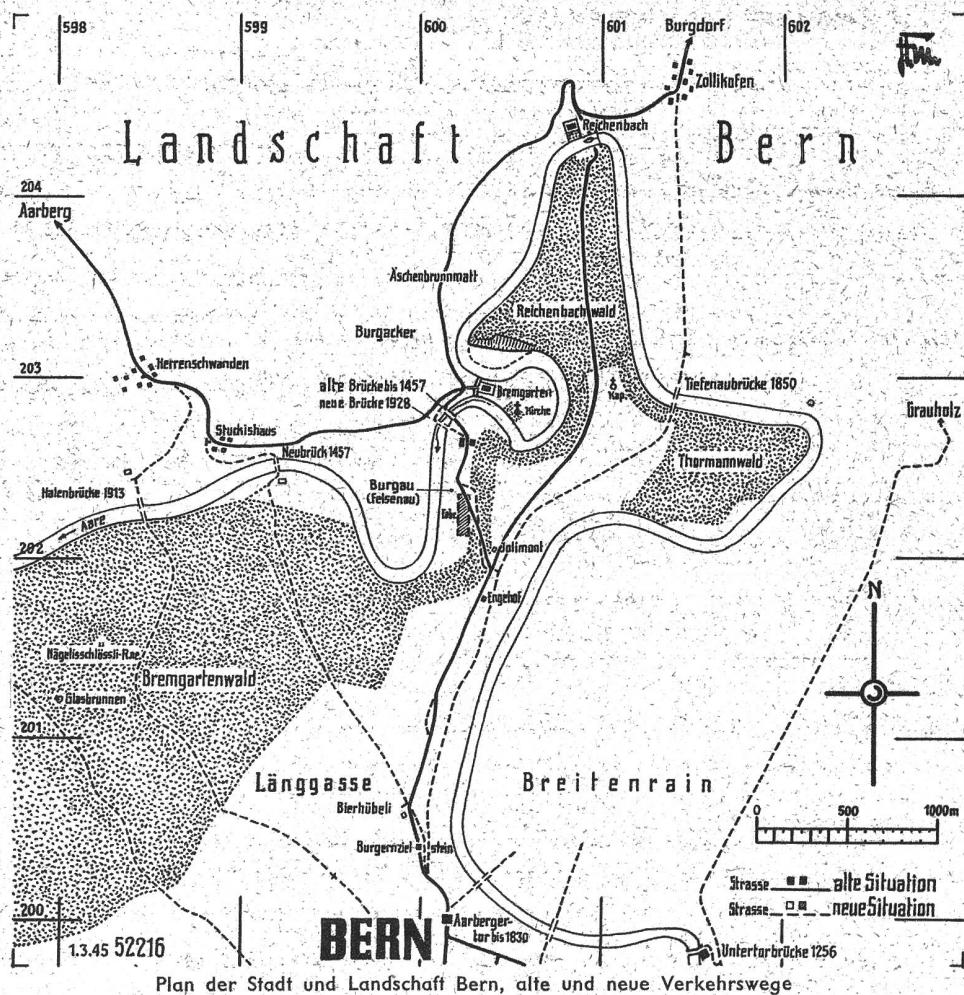
1298 schlug Bern den westlichen Adel und Freiburg glänzend aufs Haupt und befreite sich in seiner Spezialität, dem Burgenbrechen, zu betätigen. Es fing an, aufs umgebende Land die Hand zu legen. Burg und Häuschen Bremgarten sind 1298 durch die Berner zerstört worden. 1266 war der Graf Peter von Savoyen strategisch Herr des

linken Aareufers; Bremgarten musste ihm huldigen. Der damalige Freiherr Ulrich von Bremgarten hatte Peter den Treueid zu schwören: «mit seiner Person und all seinen Leuten, besonders mit der Burg Bremgarten, gegen alle geistlichen und weltlichen Personen beizustehen, insonderheit gegen den Grafen von Habsburg, solange die Berner dem Grafen von Savoyen verpflichtet sind und zu demselben halten:» 1180 kommt ein Freiherr Burkhardt von Bremgarten als Zeuge in der Stiftungsurkunde des Johanniterhauses Buchsee vor. Das jetzige Schloss wurde 1780 durch Albrecht v. Frisching neu erbaut. Aus der langen Geschichte des Schlosses ist die Versöhnung zwischen dem Eroberer der Waadt, dem Alt-Schultheissen Hans Franz Nägeli und dem Schultheissen Johann v. Steiger zu erwähnen. Ueberaus malerisch liegt abseits des Schlosses, gegen die Aare hin, die uralte Kirche von Bremgarten, in welcher die Gebeine Rudolf von Erlachs ruhen. Diese ehemalige Burgkapelle ist älter als die Stadt Bern.

Bremgarten und Reichenbach waren befestigte Stützpunkte am Flusslauf der Aare. Schloss Reichenbach, am Scheitelpunkt der nördlichsten Aareschleife, war 1302 im Besitz des Ritters Rudolf v. Erlach. Ein Neubau erfolgte 1688 durch Beat Fischer. Einst zogen sich die prächtigen Gartenanlagen desselben bis an das Ufer der Aare hinunter. Die heutige Fähre hat die Regierung von Bern 1743 dem dort residierenden englischen Gesandten hergerichtet. Was den Bernern Reichenbach besonders interessant macht, ist die Sage, wonach im Jahre 1360 Rudolf von Erlach, der Sieger von Laupen, in seiner Burg Reichenbach von seinem eigenen Tochtermann, Jost von Rudenz, ermordet worden sein soll.

Auf der Anhöhe des Engemeistergutes hat die Kapelle Sankt Gilgen gestanden. Sie wird 1344 erstmals urkundlich genannt und ist 1532, in der Reformationszeit, weggeräumt worden. Die Grundmauern wurden ausgegraben und die Lage der Kapelle ist im Stadtplan eingezeichnet. Unweit davon liegt die Ruine eines römischen Tempels begraben.

Die Enge kommt im 13. und öfters im 14. Jahrhundert unter dem Namen Engi urkundlich vor, und in diesen beiden blühte auch ein Geschlecht des Namens v. Engi in Bern, das aber keine Adelsprädikate führte. Die älteste Kunde über die Engi er-



Plan der Stadt und Landschaft Bern, alte und neue Verkehrswege

wähnt eine Brücke über die Aare, die nach Bremgarten und Zollikofen führte (Durheim). Selbst Tillier bezeichnet sie uralt, weiß aber ihren Standort auch nicht anzugeben. Wann und unter wessen Schutz und Fürsorge diese älteste Berner Brücke gebaut wurde, wissen wir auch nicht. Ebenso dunkel wie sie entstanden ist auch ihr spurloses Verschwinden. Allgemein ist man der allerdings unbegründeten Auffassung, dass diese Brücke an der Stelle der Reichenbachfähre gestanden hat; wir glauben das nicht. Denn ebensogut und besser könnte sie auch in der hinteren Felsenau, vor Bremgarten gestanden haben; lautet doch die älteste Kunde, in den bernischen Geschichtsbüchern übereinstimmend, «eine Brücke über die Aare nach Bremgarten und Zollikofen». Und in der Tat gibt es heute noch Zeichen und Zeugen, die eindeutig und schlüssig für die Bremgartenbrücke sprechen.

Da, wo der alte Fährweg rechtwinklig am Flusse ausmündet, etwa zwanzig Meter oberhalb der sogenannten Sappeurbrücke von 1928, gab es noch vor zwei Jahrzehnten bei Niederwasser eichene Pfahl- und Schwellenreste zu sehen, die nicht zum Uferschutz gehörend angesprochen werden könnten, da dort der Stromstrich an der Schleife des jenseitigen Ufers entlang führt. Hier liegt ein Rest des stadtseitigen Brückenaufbaus unter der heutigen Uferplanierung begraben. Auf der andern Flusseite haben tiefe Stromstrichkolke und Uferverbauungen jede weitere Spur der alten Brücke verwischt.

Das zu jeder alten Aarebrücke gehörende Wirtshaus erblicken wir «hellseherisch» in dem alten Haus Fährweg 32/34 mit den massiven Grundmauern und dem gewölbten Felsen-Weinkeller, allwo noch vor hundert Jahren lustig gewirkt und beherbergt wurde. Haus Nr. 37 gegenüber war bis 1923 das Oekonomiegebäude mit grosser Stallung des Burggautes. Hier wurden die Pferde für den Vorspann der beidseitigen Bergtransporte gestellt, gleich wie dies später in der Neubrück geschah. Nur das Zollhäuschen ist verschwunden, es wird am Brückeneingang zur Rechten gestanden haben, mit Ausblick auf das «Was kommt dort von der Höhe?»

Das alte Bernsträsschen führte von der Enge an der Stelle des heutigen Jolimontstutzes, der Felsenaustrasse (Verlegung beim Fabrikbau) und des Fährweges zum Gasthaus am Aarestrand, über die Brücke und den Steilweg an der Sandfluh zur Burg und ins weite Land hinaus. Beim heutigen Postgebäude trennen sich die Wege nach Aarberg und Burgdorf.

Im Jahre 1457 ist die Neubrücke gebaut worden. Die alte gebrochene Bremgartenbrücke wird wohl bis zu dieser Zeit gehalten haben. Alsdann gab es eine Bremgartenfähre, die mit dem Brückenbau von 1928 einging. Einzig verblieben ist die Reichenbachfähre.

Von den Schwierigkeiten, mit denen im Mittelalter der Transport von Waren oder das Reisen über Land verbunden waren, macht man sich heutzutage keinen Begriff mehr. Damals wusste man noch wenig von Wagen, auch waren die Landstrassen für solche nicht eingerichtet. Von Menschen oder Tieren musste das Gepäck getragen werden; wer es irgendwie konnte, zog zu Pferd über Land. Man suchte vor Einbruch der Nacht ein sicheres Absteigekuartier zu erhalten. War dies nicht möglich und ward dem Reisenden oder dem Kaufmann nicht etwa die Türe eines Klosters geöffnet, so stand es schlimm um die Sicherheit von Person und Eigentum, namentlich in unruhigen Zeiten. Nicht allein durch gewöhnliche Strolche und Diebe, sondern durch Raubritter wurden die Landstrassen unsicher gemacht.

Je mehr die Bevölkerung anwuchs und das Gewerbe, der Handel und Verkehr zunahmen, desto zahlreicher mussten die Verkehrswege werden zwischen der Stadt und den Ortschaften. Das Zeugnis eines starken Verkehrs der Landschaft mit der Stadt lässt sich an einem Unglück von 1311 erkennen, demzufolge 72 Personen aus der Gegend von Frienisberg, die zum Markte am St. Peter und Paulstag (29. Juni) nach Bern fahren wollten, beim Überqueren der Aare mit der Fähre von Dettigen ertranken. Der Verkehr, dem die Aarebrücke zu Bremgarten und Neubrück dienten, hatte seit Einbeziehung der Landschaft einen für frühere Zeiten unvorstellbaren Aufschwung genommen.

Fritz Maurer

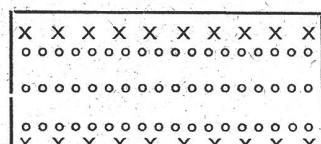
HAUS- und FELDGARTEN

Wegleitung

Wie ich einteile:

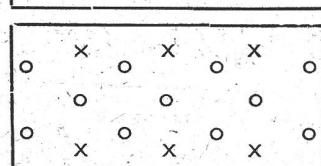
1. Spannen der Gartenschnüre auf 1,20 m (Beetbreite) und 40 cm (Wegleinbreite). Ich mache die Zwischenwegen 40 cm breit, damit die Beetränder nicht abgetreten werden und die Beete somit ihre Normalbreite von 1,20 m behalten.

2. Mit dem Schaber die Weglein 8—10 cm tief ausheben und die Erde beidseitig auf die Beete werfen.



Beet mit niederen Erbsen

o = niedere Erbsen, auf 8 cm gesteckt
X = Wintersalat, auf 30 cm gepflanzt



Beet mit hohen Erbsen

o = fr. oder mfr. Sorten, 3/40 und 3/50, 12 Samen pro Loch
X = Wintersalat

3. Den Hilfsvolldünger gleichzeitig über die Beete streuen und ihn mit dem Kräuel gut einhauen; das gilt auch für den Kompost, insofern er zu Erde geworden ist. Dabei zerkrümeln wir die Erde möglichst fein. Den Rechen brauchen wir nur wenn absolut nötig. Zum guten Säen und sichern Keimen der Samen muss die Beetoberfläche selbstverständlich eine gewisse Feinheit haben.

4. Die Schnüre straff anspannen und mit dem Schaber die Beetränder sauber und glatt andrücken; denn unsere Haus- und Feldgärten müssen ein gefälliges Aussehen haben; das gehört sich, auch wenn es nicht rentiert.

5. Schnüre aufrollen und Weglein ausrechnen. Nun ist der Garten saatbereit. Sobald es die Witterung erlaubt, beginnen wir mit einigen Frühsäaten:

Kresse, Schnittsalat und Monatsrettich als Rand- und Zwischenpflanze;

Karotten fr. stumpfe, holländische und mfr. 1/2 h. Nantais in 5 Reihen;

Erbsen: Niedere Monopol, Provençal, Kelvedon. Reihensaat 3/10;

Zuckererbsen fr. 1/2 h. Maikönigin, Express: Stufensaat (Salat in Löchern) 3/40; mfr. Landfrauen, Folger: Stufensaat 3/60;

Markerbsen Gradus, Telephon, sowie Kiefelerbsen: Stufensaat 2/60. 12 Samen pro Loch.

G. Roth

Samen mit Garantie

für Reinheit, Sortenechtheit, Keimfähigkeit und Eignung für unsere klimatischen Verhältnisse,
von weltberühmten Spezialisten und erfahrenen Fachleuten geprüft,

bei Samen-fummel Zeughausgasse 24 Bern