

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

**Artikel:** Haus- und Feldgarten  
**Autor:** Roth, G.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-639771>

#### 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:** 14.01.2026

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

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 Uferplanie 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 Jolimontstuzes, 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 alt gewordene 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 Absteigequartier 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 Übersetzen der Aare mit der Fähre von Dettiger 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

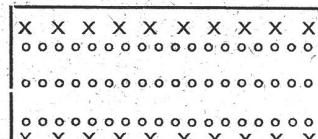
## HAUS- und FELDGARTEN

### Wegleitung

#### Wie ich einteile:

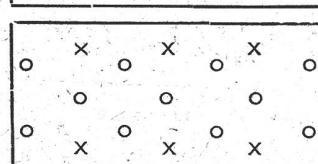
1. Spannen der Gartenschnüre auf 1,20 m (Beetbreite) und 40 cm (Wegleinbreite). Ich mache die Zwischenwegelein 40 cm breit, damit die Beetränder nicht abgetreten werden und die Beete somit ihre Normalbreite von 1,20 m behalten.

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 steckt  
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 einhacken; 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 Beettränder 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 Zwischenhaar.

Karotten fr. stumpfe, holländische und mfr. 1/2 kg Samen in 5 Reihen;

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

Zuckererbsen fr. 1/2 h. Maikönigin, Express: Stufensaat (Sal in Löcher) 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  
gezüchtet,

bei **Samen-fummel** Zeughausgasse 24 Bern