

Zeitschrift: Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1989)

Artikel: Die Kanalfähre in Interlaken
Autor: Keller, Silvio
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1096796>

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: 25.03.2026

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

Silvio Keller

Die Kanalfähre in Interlaken

Eine Ergänzung zum Artikel von Rudolf Gallati im Jahrbuch 1988

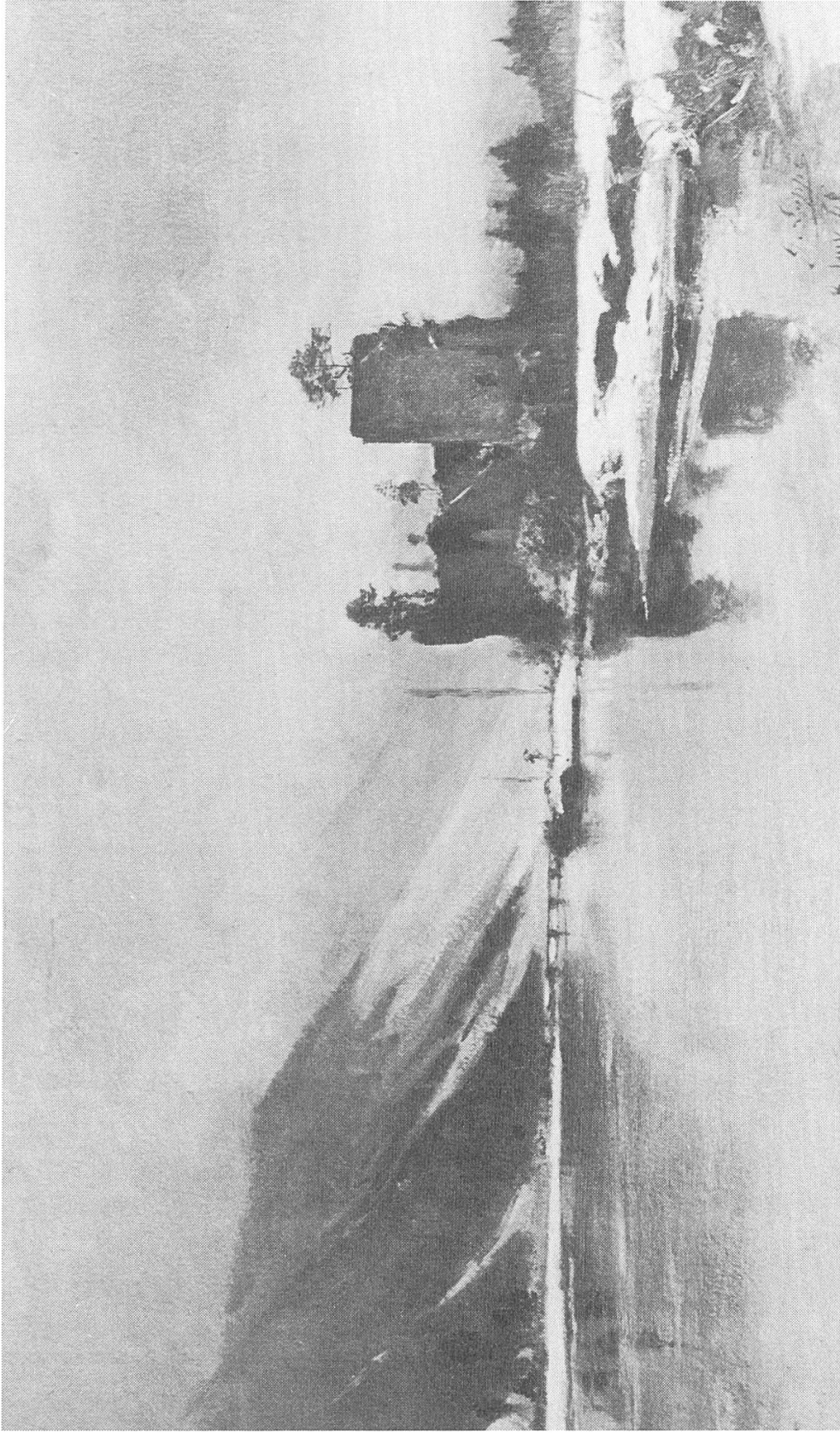
In seinem äusserst interessanten Beitrag schreibt Rudolf Gallati u. a.: «Durch die Verlegung der Strasse Därligen–Heimwehfluh–Bahnhof Interlaken West fiel der Brückenneubau in der Weissenau weg. Dafür hatte die Schifffahrtsgesellschaft einen Beitrag zu leisten an den Bau der heutigen Bahnhofstrasse in Unterseen, respektive an die dadurch bedingte Überquerung der Aare mittels zweier Brücken. Die Bahnhofstrasse Unterseen ist also noch keine hundert Jahre alt.»

Es mag interessieren, dass die Schifffahrtsgesellschaft mit diesen Leistungen noch keineswegs ganz vom Problem des nun fehlenden Überganges in der Lütscheren befreit war. Ganz ersatzlos liess sich diese altvertraute Verbindung nämlich nicht aufheben, besonders für die Därliger nicht. So kam es, dass ein kleiner Fährbetrieb über den Kanal aufgezogen werden musste, der bis in unsere Tage, d. h. genau bis 1972, erhalten blieb. Und noch jetzt ist die vorwiegend aus Lärchen bestehende Allee, die den Zugang zur Fähre auf der Därliger Seite markierte, gut zu erkennen.

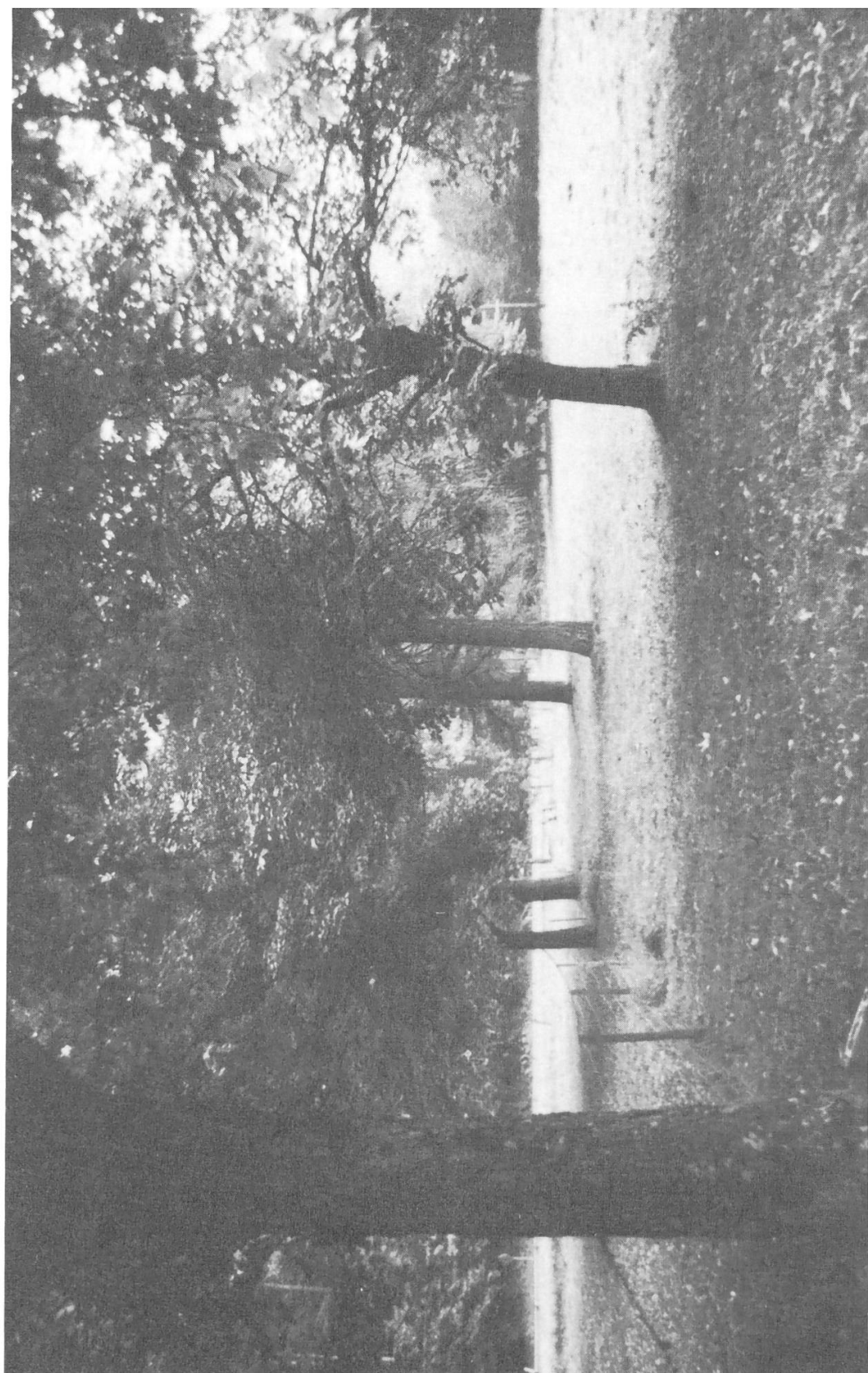
Karl und Heidi Schweingruber mit ihren vier Kindern standen von 1969 bis 1983 als Kanalwärter und damit auch als Fährleute im Dienste der BLS. Sie erinnern sich noch gut an die Zeit des Fährbetriebes. Manchmal sei der Andrang recht rege gewesen: Wanderer, ganze Schulklassen und nicht selten auch das Militär beehrten durch Betätigung einer Glocke die Dienste der Fährleute. 30 Rappen pro Person hätten sie für die Überfahrt verlangt (und behalten dürfen). Da Karl Schweingruber tagsüber in einem Baugeschäft arbeitete, mussten oft seine Frau und die grösseren Kinder einspringen. Die Fähre selbst war ein kleines Ruderboot mit drei bis vier Plätzen. Es sei nicht leicht gewesen, den Fährbetrieb 1972 aufzugeben, erinnern sich Schweingrubers. Noch lange seien Leute mit Wanderkarten dahergekommen und hätten, aufgrund der dort eingetragenen Fähre, eine Überfahrt verlangt. Schweingrubers hätten ihre Tätigkeit auch ohne weiteres noch etwas weitergeführt, wenn da nicht die leidige Versicherungsfrage gewesen wäre.

Es war eine schöne Zeit, damals am Kanal, meinen Schweingrubers, die heute im Ruhestand in Diemtigen wohnen. Allerdings kannte man keine 5-Tage-Woche! Neben dem Fährendienst umfasste ihr Pflichtenheft auch die Pflege der Kanalböschungen und Aufgaben im Interesse der Sicherheit. So mussten, wenn alle Ländteplätze in Interlaken West besetzt waren, weitere Schiffe durch Zeichengebung an der Einfahrt in den Kanal gehindert oder bei Nebel die Warnlampen in Betrieb gesetzt werden. Frau Schweingruber erinnert sich auch noch besonders gut an die Zeit der «Blüemlere». Wenn dieses grosse Schiff durch den Kanal fuhr, so blieb das Wasser wegen des starken Wellenschlages länger als sonst getrübt. Da das Kanalwärterhaus sein ganzes Wasser aus dem Kanal bezieht, war die «Blüemlere» besonders an Waschtagen nicht gerne gesehen.

Heute hat die moderne Technik und insbesondere der Einsatz von Funkgeräten manche der Aufgaben des Kanalwärters überflüssig gemacht. Von der einstigen Fähre sind nur noch die beiden Anlegestellen und das alte Schiffhüttli zu sehen. Und einige hundert Meter weiter oben an der Aare steht seit einigen Jahren eine 18 Meter hohe Wendeltreppe, die so etwas wie einen Ersatz für die frühere Fähre darstellt. Zusammen mit der neuen Fussgänger Verbindung entlang der Autobahnbrücke stellt sie dem Wanderer den Weg über Kanal und Aare sicher. So ändern sich die Zeiten und – im Zeichen unserer fast unbegrenzten Mobilität – auch die Verkehrswege. Möge die kleine Lärchenallee in der Lüscheren trotzdem noch lange an den einstigen Aareübergang und die hier während 80 Jahren betriebene Fähre erinnern.



Dieser alte Übergang über die Aare ging mit dem Bau des Schiffsfahrtskanals verloren. Als Ersatz entstanden die Unterseener Bahnhofstrasse und eine kleine Fähre über den Kanal, die bis 1972 in Betrieb war. (Bild des französischen Malers Lappé vom 8. Januar 1868, freundlicherweise zur Verfügung gestellt von Familie Peter Marti, Unterseen.)



Noch markiert eine vorwiegend aus Lärchen bestehende Allee den Zugang zur einstigen Kanalfähre.