

Das Schicksal einer Fähre nach der Aarekorrektion

## Die Fahrhubelfähre zwischen Belp und Rubigen

Wenn Flüsse wegen Hochwassers nicht überquert werden konnten oder wenn ihre saisonalen Pendelbewegungen im Flussbett zu stark waren, um dauerhafte Brücken zu bauen, boten Fähren, die «fliegenden Brücken», Abhilfe. Eine davon war die Fahrhubelfähre zwischen Belp und Rubigen. Die Aarekorrektion der 1820er-Jahre und der dadurch erst ermöglichte Bau einer Brücke bedeuteten ihr Ende.

### Eneas Domeniconi

Seit der Mensch mobil ist, nutzt er Fähren. Flüsse haben ihm das Weiterkommen auf dem Land verwehrt oder zumindest erschwert. Schwankende Pegelstände und je nach Jahreszeit wechselnde Flussläufe haben die Mobilität zusätzlich behindert. Fähren sind die einfachste Möglichkeit, diese Hindernisse zu überwinden. Brücken waren lange Zeit nur eine schlechte Alternative: Das dauernde Wechselspiel von Akkumulation und Erosion im Flussbett verhinderte ihren Bau, und die Gefahr der Zerstörung war im Verhältnis zu den hohen Kosten zu gross. Fähren hingegen konnte man je nach Situation an verschiedenen Stellen betreiben; einzig die Zugänge mussten jeweils hergerichtet werden. Noch im 19. Jahrhundert werden sie daher als «fliegende Brücken» bezeichnet, etwa im Konzessionsgesuch der Fähre zwischen Belp und Rubigen von 1829.

Den letzten 50 Jahren dieser nach ihrem Standort auch als *Fahrhubelfähre* bekannten Fähre und ihrer Betreiber gehen wir im Folgenden nach.

### Spuren in den Quellen

Die Verkehrsbewegungen im Aare- und Gürbetal waren seit dem Mittelalter zur Hauptsache auf die Nord-Süd-Richtung konzentriert. Durch das Aaretal führte die Hauptstrasse von Bern nach Thun und ins Berner Oberland, durch das Tal der Gürbe wurden die an diesem Fluss liegenden Dörfer sowie das Schwarzenburgerland erschlossen. Die Verkehrswege verliefen in sicherer Lage oberhalb der Flussebenen, wo auch die Siedlungen lagen. Querverbindungen dienten vor allem dem lokalen Verkehr, besaßen für diesen aber einige Bedeutung. Fähren bündelten die Zugänge an ihren Anlegestellen und dienten als Verbindungen zu Nachbardörfern oder zu Bewirtschaftungsflächen.

Ein Blick auf die Landeskarte der Gegend zeigt die Flurnamen *Fareggen* und *Farhubel* auf halbem Weg zwischen Belp und Rubigen. Sie erinnern noch heute an die Fahrhubelfähre. Wahrscheinlich ist die Erwähnung eines «fahr by Huntzicken» im Jahr 1609 der früheste bekannte Hinweis auf die Fähre. Die Nennung einer Häusergruppe «am Fahr» im Ortsnamenbuch des Kantons Bern datiert von 1635. Ob es sich bereits bei der im Ratsmanual des Kantons Bern vom 22. September 1553 erwähnten «veren» um die Fahrhubelfähre handelt, ist nicht gewiss.

Die kartografischen Quellen, welche die Fähre zeigen, sind etwas jünger als die schriftlichen: Im Aareplan von Johann Ludwig Reinhardt aus dem

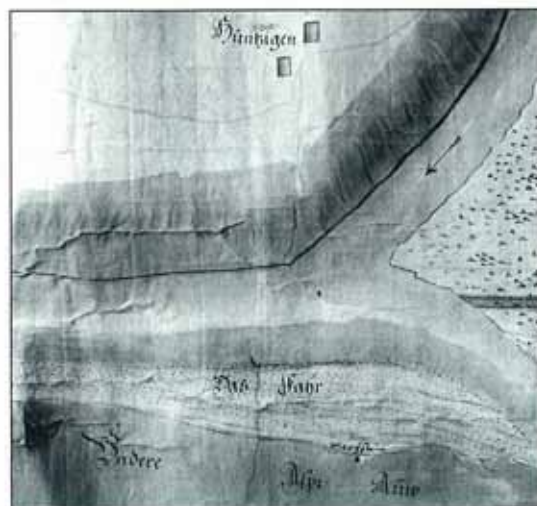
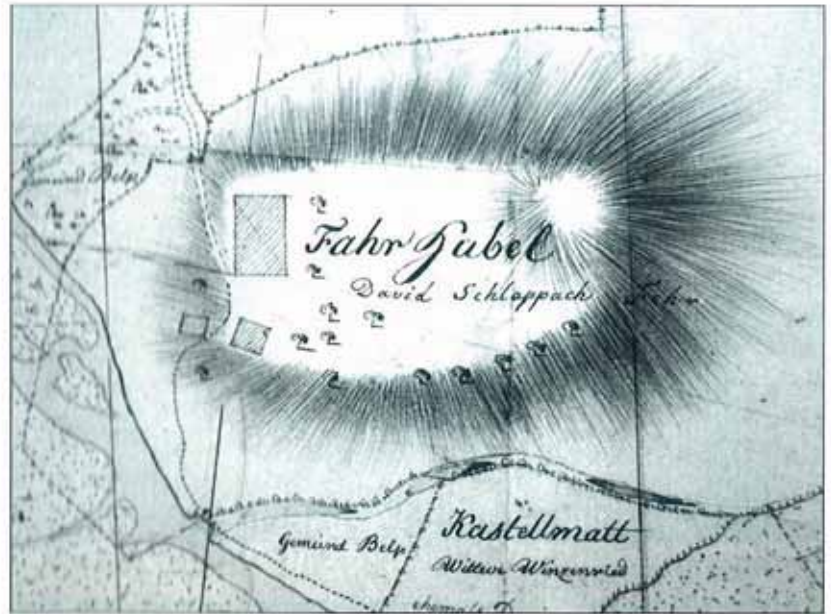


Abb. 1: Der Aareplan von Hunzigen des Feldmessers Johann Ludwig Reinhardt aus dem Jahr 1730 enthält den wohl ältesten kartografischen Beleg der Fähre zwischen Belp und «Huntzigen» (STABE, AA V Aare 10).

Jahre 1730 lässt sie sich am westlichen Aareufer vis-à-vis der heutigen Mühle Hunzigen lokalisieren (Abb. 1). Im Plan des Geometers Rudolf Fisch von 1811 ist der Fahrhubel mit dem «Dienstgebäude» des Fährmanns etwas erhöht über der Aare gelegen, was durch die Schraffenzeichnung angedeutet wird (Abb. 2). Dieser Plan ist in mancher Hinsicht aufschlussreich: Er ist im Zusammenhang mit einem Korrekionsprojekt für die Aare entstanden und zeigt geplante Uferverbauungen. Darüber hinaus enthält er Namen von Parzellenbesitzern sowie zahlreiche Flurnamen. Er zeugt damit vom Kampf der in der Ebene siedelnden und wirtschaftenden Talbauern gegen die häufigen Hochwasser der Aare – und er ist bereits ein erster Vorbote vom Ende der Fahrhubelfähre, wie sich zeigen wird.



**Die Familie Schlappach als Fährleute**

Noch etwas vermittelt der Plan von Rudolf Fisch aus dem Jahr 1811: Die Kenntnis über den «Fehr» David Schlappach, der als Fährmann und als Besitzer von Grund und Boden auf dem Fahrhubel namentlich erwähnt ist. Er weist uns den Weg zu einer Familie, die hier während mehrerer Jahrzehnte den Fährdienst versehen hat. David Schlappach scheint zusammen mit (mindestens) einem Bruder als Fährmann gewirkt zu haben, denn in einer Auflistung der «Fehren im Kanton» in der Zeit zwischen 1799 und 1808 werden im Distrikt Niederseftigen beim Fahrhubel die «Gebrüder Schlapbach» (hier nun mit «pb» geschrieben) mit einer «alten Concession» für einen «Fahrweidlig» erwähnt.

Es macht Sinn, dass sich mehrere Familienmitglieder am Fährdienst beteiligen, denn die Betriebszeit der Fähre ist lang: von Sonnenaufgang bis 10 Uhr Abends im Sommer und bis 9 Uhr im Winter, wie die «Allgemeine Vorschrift und Instruction für die Fehren im Canton Bern vom 22. Februar 1808» vorschreibt. Das Fährwesen war zu jener Zeit strikt reglementiert. Der Fährmann oder «Fehr» musste einen Eid ablegen, mit dem er sich zur Einhaltung der in der Instruktion formulierten Vorgaben für den Betrieb des Übergangs verpflichtete (Abb. 3). Fahrgelder, vom Fahrgeld Befreite und die Betriebszeiten waren genau geregelt.

Oft lag das Amt des Fährmanns über Generationen in einer Familie, so auch bei der Fahrhubelfähre: David Schlappach übernahm den Fährdienst zwischen 1792 und 1799 von seinem Vater

Christen Schlappach. Denn diesem begegnen wir noch 1792 als Fährmann in einer Reklamation des Feldweibels von Belp. Das Dokument sagt aus, dass wegen schlecht unterhaltener Zugänge und Stege über die Giessen, die Seitenäste der Aare, Menschen zu Schaden gekommen seien und dass deshalb dringend Verbesserungen vorgenommen werden müssten. Und schon im 1761 datierten Plan von Johann David Vissaula ist der Fährbesitzer Christen Schlappach erwähnt. Im Jahre 1829 treffen wir in einer Anordnung der Bauleitung der Aarekorrektur ein weiteres – und letztes – Mal auf die Gebrüder Schlappach. Vielleicht handelt es sich bei ihnen bereits um eine weitere Generation (also die dritte hier besprochene), denn am 5. August 1792 ist die Geburt eines Sohnes von David Schlappach bezeugt, der ebenfalls David hiess. Als Besitzer der Fahrhubelfähre tritt nun allerdings ein gewisser Jo-

Abb. 2 (oben): Auf dem 1811 datierten Plan von Rudolf Fisch ist der «Fahr Hubel» als Besitz des «Fehr» David Schlappach verzeichnet (STABE, AA V 71 k).

Abb. 3 (unten): Mit dem Fähr-Eid von 1808 verpflichtet sich der Fährmann dem Kanton Bern gegenüber, die Vorschriften zu befolgen.

**E y d.**

Es schwört der Fehr zu . . . . dem Canton Bern Treu und Wahrheit zu leisten, dessen Nutzen zu fördern und Schaden zu wenden, seinem Dienst geflissen abzuwarten, den obrigkeitlichen und oberamtlichen Verböten und Geböten gehorsam und gewärtig zu seyn, und besonders alles dasjenige getreulich zu beobachten, was ihm in seiner Instruktion vorgeschrieben, und mit gegenwärtigem Eyd mitgetheilt wird.

Abb. 4 (oben): Der «Fahrhubel» und die «Hunziker Brücke» auf der Erstausgabe der Siegfriedkarte, Blatt 336 «Münsingen», 1871. An der Vegetation ist – so wie auch heute noch – das breite Bett der wilden Aare vor der Korrektur zu erkennen.

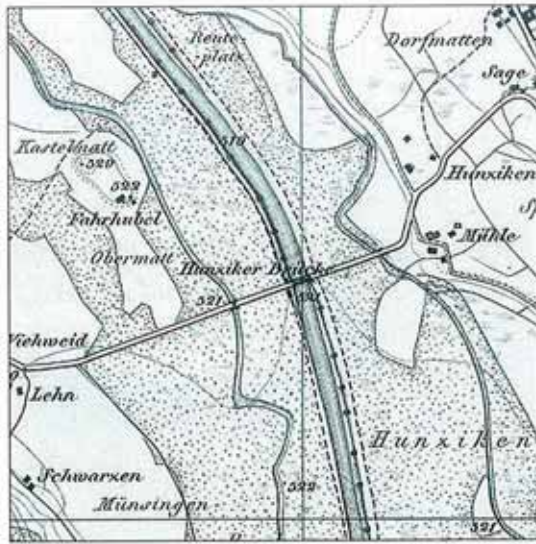


Abb. 5 (unten): Der Blick vom westlichen Brückenkopf zeigt auf der Rubigen Seite das ehemalige Widerlager und am rechten Bildrand die 1972 errichtete Betonbrücke.

hannes Winzenried auf, die Schlappachs sind lediglich noch als Fährleute erwähnt. Der Inhalt der Anordnung zeigt auch im weiteren Rahmen, dass sich die Zeiten geändert haben: Winzenried erhielt als Besitzer des Fahrhubelgutes und der Fähre eine Betriebskonzession. Er musste allerdings seine Fährleute – die Gebrüder Schlappach – anweisen, den Fährdienst dermassen zu versehen, dass die Verbauungen nicht beschädigt wurden. Der Aarelauf ist inzwischen also korrigiert worden, und der Schutz dieses aufwändigen Bauwerks hat grösste Bedeutung.

#### Das Ende der Fahrhubelfähre

Mit der Korrektur des Aarelaufs in den 1820er-Jahren ist das Schicksal der Fahrhubelfähre aber eigentlich bereits besiegelt, denn sie schafft die Voraussetzungen für den Bau einer festen an Stelle der «fliegenden» Brücke. Am 30. März 1833 gelangen die Gemeinden Belp und Kehrsatz sowie Gutsbesitzer aus Rubigen und Hunzigen in

dieser Sache an die bernische Regierung. Ein Dekret vom 10. Mai 1834 regelt die Bewilligung für den Bau der Hunzigenbrücke, und 1836 kann diese dem Verkehr übergeben werden (Abb. 4). Mit diesem Ereignis erlischt die Geschichte der Fahrhubelfähre und damit auch der Familie Schlappach als Fährbetreiber. Über ihr weiteres Schicksal ist nichts bekannt, nur der Besitzer Johannes Winzenried soll eine «Abgangsentschädigung von 900 alten Franken» erhalten haben.

Es ist heute nicht mehr zu bestimmen, ob die Fahrhubelfähre eine Personenfähre oder eine Wagenfähre war. Während die Fährtarife um 1800 für eine Wagenfähre sprechen, begründeten die Initianten für den Bau der Hunzigenbrücke ihren Vorstoss von 1833 mit der geringen Kapazität des Fährschiffs. Sie führten an, die Fähre sei für Personen gefährlich, denn es seien schon Passagiere aus dem Boot gefallen und ertrunken, und im weitem könnten zwischen Bern und der Talgutbrücke (die ihrerseits eine Fähre ablöste) «kein Vieh und keine Feuerspritzen» transportiert werden, was eher auf eine Personenfähre hindeutet. Wie auch immer, die Fähre entsprach offensichtlich den Transportbedürfnissen der Zeit nicht mehr. Als weiteres wichtiges Argument für die Errichtung der Hunzigenbrücke wurde der Transport von Tuffsteinen aus einer Grube in Belp erwähnt, der wegen fehlender Brücken über die Untertorbrücke in Bern geführt werden musste.

Die 1836 eröffnete Hunzigenbrücke versah ihren Dienst 136 Jahre, bis sie 1972 einer Betonbrücke weichen musste (Abb. 5). Zerlegt in alle Einzelteile, wurde sie vier Kilometer flussabwärts transportiert und wieder aufgebaut. Als «Auguetbrügg» dient das Bauwerk seither dem Langsam-



verkehr zwischen Belp und Muri (Abb. 6). Und der Fahrhubel? Heute sind auf ihm eine Baumschule und ein Tierheim eingerichtet. Nichts erinnert mehr an die einstige Fähre.

### Ein traditionsreiches Transportmittel

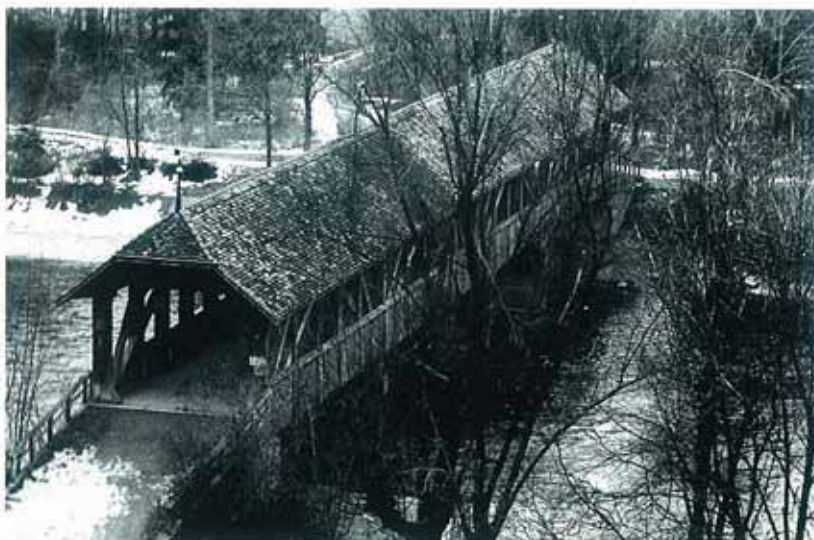
Das Schicksal der Fahrhubelfähre ist nicht einmalig: Von den zu Beginn des 19. Jahrhunderts zwischen Thun und Bern verkehrenden zwölf Fähren ist einzig noch die Bodenacherfähre übrig geblieben. Sie und die schweizweit noch knapp 25 weiteren Fähren haben meist nur noch touristische Bedeutung und sind Teil des Wanderwegnetzes, oft in Verbindung mit einem in der Nähe liegenden Restaurant. Bis heute umranken Sagen und Legenden die Fähren, und noch immer wird das Amt des Fährmanns meist in der Familie weitergegeben. Die Ruhe auf dem Wasser und der Reiz des Zusammentreffens mit Menschen, die während der Dauer der Überfahrt der Hektik des Alltags entfliehen, haben sich seit Jahrhunderten nicht verändert.

### Résumé: Le bac de Fahrhubel entre Belp et Rubigen

Avant l'époque des corrections de cours d'eau, les bacs étaient un moyen usuel de traverser une rivière ou un fleuve. Les lignes de traversée pouvaient être facilement adaptées aux fluctuations du lit des cours d'eau, tout particulièrement lorsque la construction d'un pont n'était pas possible. Le bac de Fahrhubel, sur l'Aar entre Belp et Rubigen, est attesté pour la première fois en 1609. Différentes cartes et sources écrites du 18<sup>e</sup> siècle et du début du 19<sup>e</sup> le mentionnent également, et plusieurs générations de la famille Schlappach sont citées en tant qu'exploitants du bac. La correction de l'Aar dans les années 1820 entraîne – comme dans tant d'autres lieux – l'abandon du bac, car dès lors le lit stabilisé de la rivière permet la construction d'un pont répondant aux exigences de l'époque en matière de circulation: le pont de Hunzigen, inauguré en 1836, remplace le bac pour le franchissement de l'Aar.

### Riassunto: Il traghetto di Fahrhubel tra Belp e Rubigen

Prima delle correzioni dei fiumi, i traghetti rappresentavano mezzi usuali per attraversare un corso d'acqua. Il loro collocamento poteva essere facilmente adattato al continuo variare del letto del fiume, cosa impossibile per un ponte. Il tra-



ghetto di Fahrhubel, situato sull'Aar tra Belp e Rubigen, è attestato dal 1609 e poi più volte menzionato in carte e documenti del 18<sup>o</sup> e dei primordi del 19<sup>o</sup> secolo insieme a diverse generazioni della famiglia Schlappach che ne garantiva l'esercizio. La correzione dell'Aar, a partire dal 1820, stabilizzò il letto del fiume consentendo la costruzione del ponte di Hunzigen (1836), più adatto alle esigenze del traffico, che decretò, come in altri luoghi, la fine del traghetto.

Abb. 6: Die 1836 eröffnete Hunzigenbrücke dient seit Mitte der 1970er-Jahre als «Auguetbrugg» dem Langsamverkehr als Verbindung zwischen Belp und Muri.

### Literatur und Quellen

STABE = Staatsarchiv Bern

Allgemeine Vorschrift und Instruction für die Fehren im Canton Bern vom 22. Februar 1808.

Dekret betreffend die Erbauung einer Brücke über die Aare zwischen Belp und Hunziken vom 10. Mai 1834, STABE, Gesetze und Verordnungen 11, Reg. IV, 185 ff.

Fehren im Kanton, 1799–1808, STABE, B IX, 1030.

Fisch, Rudolf: Aare von Thun bis Bern, Teil Schützenfähr bis Märchligen, 1811, STABE, AA V 71 k.

Haldi, Wilhelm: Rubigen. Ort und Landschaft. Die Aare, Rubigen 2001.

Ortsnamenbuch des Kantons Bern, erster Teil A–F, Bern 1976.

Reinhardt J. L.: Aareplan bei Hunziken 1:2500, 1730, STABE, AA V Aare 10.

Steiner, Werner: Die Geschichte der Hunzikenbrücke, Münsingen 1972.

Vissaula, Johann David: Aare Belp–Selhofen 1:5000, 1761, STABE, AA V, Aare 12.



### Eneas Domeniconi

Geograf, arbeitet seit 1986 als Inventarredaktor für ViaStoria.

Er verfügt über Daten zu 250 Fähren in der Schweiz.