

**Zeitschrift:** Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde  
**Band:** 45 (1983)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Die Aarefähre zwischen Solothurn und Bern im Lauf der Geschichte :  
Anlass zu Zerwürfnissen  
**Autor:** Zeltner, Thomas  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-862643>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

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

dem alten Vorbild erstellt. Als Bindemittel wurde eine Mischung von Sumpfkalk und hydraulischem Kalk gewählt. Die mit einfachen Profilstäben gerahmten und gegliederten Decken von Schiff und Chor erwiesen sich als aus der Bauzeit stammend. Sie waren wohl gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit einer Gipsglätte überzogen und mit farbigen Ornamenten verziert worden. Diese unruhigen Zutaten wurden jetzt wieder weggenommen. Die Chordecke musste im Zusammenhang mit der statischen Sanierung des Gebäcks neu gemacht werden. Unter jüngeren Übermalungen kamen an den 1867 vom Bildhauer Eduard Burkhardt gefertigten Seitenaltären und an der Kanzel die originalen Marmorierungen zum Vorschein. Die Marmorierung der Kanzel war so geartet, dass sie jene der Seitenaltäre störte und deshalb diesen angepasst werden musste. Nun erstrahlt der Kirchenraum wieder im alten Glanz.

Mag man auch das Fehlen wichtiger Ausstattungsstücke bedauern — 1969 glaub-

te man nicht mehr an eine Restaurierung der Alten Kirche und rettete die Orgel nach Mariastein, den Hochaltar und die Stationenbilder nach Himmelried — so ist das Verbliebene doch sehr schön, der Raum ausserordentlich angenehm und menschlich. Im Bereich des ehemaligen Hochaltars wird noch ein künstlerischer Akzent gesetzt werden. Der Raum wird bereits rege zu den verschiedensten Zwecken genutzt. Die Stiftung «Alte Kirche Härkingen» ist daran, eine regional zusammengesetzte Kulturkommission ins Leben zu rufen, welche den Betrieb animieren, die Anlässe koordinieren wird. Möge die Alte Kirche mit neuem Leben gefüllt werden und als regionales Kulturzentrum blühende Jahre erleben.

Das Geschichtliche nach: Jules Pfluger/Elisabeth Pfluger/Karl Gschwind, 900 Jahre Härkingen. Härkingen 1980.

Für die Innenrestaurierung waren verantwortlich: Stiftungsrat «Alte Kirche Härkingen» unter dem Präsidium von Josef Kälin. Architekt: Willi Arnold, Liestal; Eidg. Experte: Fritz Lauber, Basel.

## Die Aarefähre zwischen Solothurn und Bern im Lauf der Geschichte

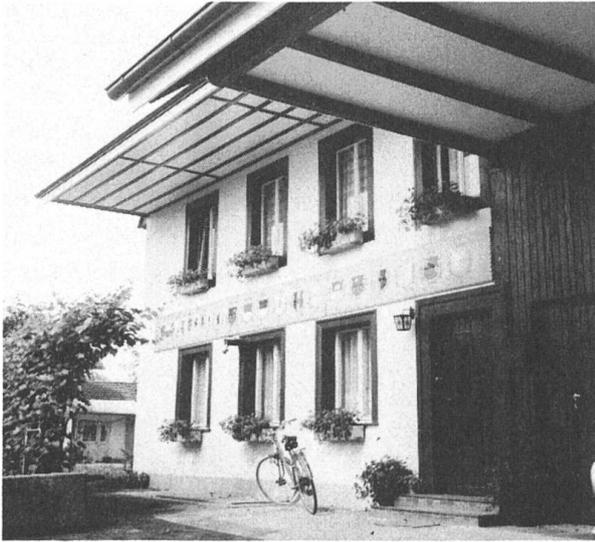
Anlass zu Zerwürfnissen

*Von Thomas Zeltner*

Bereits 1295 schlossen Bern und Solothurn ein Bündnis, um gemeinsam gegen feindliche Geschlechter vorzugehen. Beide Kantone hielten denn auch in friedlichen und kriegerischen Angelegenheiten treu zusammen, gemäss dem landläufigen Spruch «Solothurn und Bärn, hei en-anger gärn». Doch nicht immer ging alles wie am Schnürchen. Anlass zu Meinungsverschiedenheiten und momentanen Zerwürfnissen gaben recht oft die Aarefähren, von denen jene von Wolfwil bis auf den heutigen Tag überlebte.

Nicht nur die Längsfahrten der Flösser auf der Aare, sondern auch die Querfahrten von einem Ufer zum andern boten Anlass zu Meinungsverschiedenheiten und momentanen Zerwürfnissen, da ja die Aare schon damals ein Grenzfluss war. Zu solchen kam es

öfters, namentlich gegen Ende des 17. und im Laufe des 18. Jahrhunderts. Die beidseitigen Klagen knüpften sich an den Aarelauf von Staad bis Altreu, hauptsächlich an diejenigen von Aarwangen bis Aarburg. Wohl schon vor dem Jahr 1400 bestanden auf der Solothurner Seite des Flusses, vorzugsweise in Staad, Altreu, Wolfwil, Fülenbach und Boningen Fähren, «Schiffsstationen», für die Überfahrt. Auf der bernischen Seite besaßen Rüti, Arch und Aarburg, das seit 1415 zum Bernbiet gehörte, je eine Fähre. Seit dem Jahr 1712 beförderte auch der «Sager» Jakob Plüss von Murgenthal mit seinem Fischerkahn Personen und Güter über die Aare. Die auf Solothurner Seite gelegenen Fähren waren Staatsregalien und wurden gegen einen Lehenszins an geeignete



Das Fährhaus in Wolfwil, mit Wappenfries der XIII Alten Orte und der Zugewandten.

Personen verliehen. Nach dem Tode eines Fährmannes ging in der Regel das Fahrrecht an den älteren Sohn oder — in Ermangelung eines solchen — auf den älteren Bruder über.

Allem Anschein nach vermittelten die genannten Fähren einen ziemlich lebhaften Personenverkehr über die Aare. Dabei bildeten Wallfahrten nach Einsiedeln und nach der nahen Zisterzienser-Abtei Sankt Urban nicht das kleinste Kontingent.

Abgesehen von frühern geringfügigen Reibereien kam es 1676 zwischen Bern und Solothurn zu ernsthaften Misshelligkeiten. Am 10. Februar beklagte sich der Fährmann von Wolfwil bei der Regierung in Solothurn, er sei schon mehrmals durch Amtsangehörige des Vogts von Aarwangen belästigt worden. Der Vogt selber, Hans Rudolf Steiger, habe ihm unter heftigen Bedrohungen schon zweimal den Weidling wegnehmen lassen. Es wurde vermutet, dass der «Fährima» Güter in sein Land brachte zum Nachteil seines Zollamtes Aarwangen und auch eine Viehseuche im Kommen war. Zuschriften der Solothurner Regierung an den Vogt von Aarwangen hatten nicht immer den gewünschten Erfolg. Auch der Vogt von Bechburg, Johann Josef Sury, wurde manchmal in die «Händel» einbezogen zur Schlichtung. Am 3. Oktober 1692 richtete Bern eine Zuschrift an Solothurn, dass es Grund habe,

sich auch über die Fähren in Boningen und bei der Hausermühle, halbwegs zwischen Fülenbach und Boningen gelegen, zu beklagen, weil sie zur «Ueberlast seiner Angehörigen» nicht nur Bettel- und Dienstleute, sondern auch — zum Nachteil seines Zollamtes in Aarwangen — zollbare Güter in sein Land brächten. Bern fügte bei, dass es seinem Landvogt in Aarburg den Befehl erteilt habe, genau Obacht zu halten und wenn wider Erwarten die beiden Fährleute nicht «parieren» sollten, sich ihrer Weidlinge zu bemächtigen und sie unbrauchbar zu machen! In bezug auf die Fähre von Wolfwil wurde auf einer Tagsatzung in Baden im Juli 1696 zwischen den bernischen und solothurnischen Abgeordneten vereinbart, dass dem Inhaber des Fahrrechtes verboten sei, zollbare Waren über die Aare zu führen. Im Laufe des 19. Jahrhunderts gingen die meisten der Aarefähren ein; denn sie wurden durch Aarebrücken, die man an ihren Standort oder in dessen Nähe erbaute, ersetzt. Dies war der Fall 1837 in Aarburg, 1863 in Fülenbach-Murgenthal und 1874 in Staad-Arch. Der Fährverkehr zwischen Staad und Rüti hingegen nahm erst ums Jahr 1902 sein Ende. Die Fähre in Boningen stellte 1895 ihren Betrieb ein infolge der Erstellung des Ruppoldinger Elektrizitätswerkes. Mit dem letzten Schiffsausweis vom 9. Juni 1960: Altreu-Inseli-Nennigkofen, liess der nachfolgende Fährmann 1964/65 diesen Betrieb auch eingehen. Die Romandie Solothurn-Biel ist ein kleiner Ersatz.

Nur die Fähre von Wolfwil-Wynau hat ihre Existenz bis auf unsere Tage behauptet, nachdem die Gemeinden Wynau und Wolfwil für deren Unterhalt sorgen. Die Aaregäu-Fähre leistet somit heute noch zahlreichen Personen, vorab Sonntagsausflüglern, ab Ostern bis in den Spätherbst willkommene Dienste. Das alte Fährhaus im Var mit den Wappen der «13 Alten Orte und der Zugewandten» ist eine Besichtigung wert. Mit dem Fährmann Amade Ackermann blicken wir in eine friedliche Zukunft.

Der Aufsatz erschien schon im Oltner Tagblatt vom 10. 4. 1980.