

FAHREN AM PULS DER AARE, DER NATUR UND BEI JEDEM WETTER

Lärm- und abgasfrei – das natürlichste Fahrzeug der Welt



Patrik Stöckli (51) arbeitet hauptsächlich im Buchhandel. Als Fährmann schätzt er den Einsatz im völligen Einklang mit der Natur.

Foto: Natalia Lacasa

Die Bodenackerfähre bei Muri, die einzige Fähre zwischen Thun und Bern, ist eigentlich ein Teil des öffentlichen Verkehrs im Grossraum Bern, sie ist eine «fliegende Brücke» und die sinnlichste Form der Mobilität.

Institutionen wie die bei Ausflüglern, Wanderern, Bikern und Hündelern beliebte Fähri bilden einen in sich ruhenden Mikrokosmos. Hier begegnen sich viele Menschen. Sie verbringen einige Minuten sprichwörtlich zusammen in einem Boot, und wenn sie aussteigen, nehmen sie meist das entspannte Gefühl des sanften Gleitens über den schönsten Fluss der Welt. Eine Fahrt mit der Fähre ist Mobilität der Ruhe und bleibt länger haften als das Sitzen im Tram oder Auto. Nachhaltigkeit für die Seele also.

Umweltfreundlich von A bis Z

Die Fähre fährt ohne jeglichen Treibstoff, ohne Motor und auch bei Windstille. Es ist eine sogenannte Gierseilfähre – sie nutzt die Kraft des strömenden Wassers, indem sie den Rumpf schräg zur Strömung stellt bzw. «giert». Ihr Antrieb sind die Energie des Flusses und das Steuerruder des Fährmanns. Im Falle der Bodenackerfähre seit fast 200 Jahren: die erste Nennung ist ein Konzessionsprotokoll von 1835, damals noch als Elfenau-Fähre. Seither verkehrt die Bodenackerfähre, jetzt täglich ab 10 Uhr, im Winter bis 17 Uhr, in der Sommerzeit bis 18:30, Mai bis August bis 20:30. Ausser es regnet, dann ist um 18 Uhr Schluss. Der einzige Betriebsunterbruch ist

INFO BOOT UND PREISE

Das aktuelle Boot wurde 1981 gebaut, wegen seiner flachen Form kann als «Weidlig XXL» bezeichnet werden. Der Rumpf ist aus Glasfaserkunststoff, Metallteile sind aus Aluminium, die Bänke aus Holz. Es hat Platz für 16 Passagiere (und den Fährmann) und hat auch so viele Schwimmwesten an Bord. Die Fahrt dauert zwei Minuten und kostet für Erwachsene zwei, für Kind, Velo und Hund einen Franken – nur in bar!

– für die jährliche Wartung – in der zweiten Februarwoche. Oder, selten, bei grossem Hochwasser.

Ein illustres Team von fünf Fährmännern

Auf der Bodenackerfähre arbeiten nur Männer. Wohl ein Zufall, denn Frauen könnten das auch. Die Fährmännern sind dem Werkhof von Muri-Gümligen unterstellt und arbeiten Teilzeit von 15 bis 50 Prozent. Die Equipe ist bunt zusammengesetzt. Daniel Glauser, der auch als organisatorischer Leiter amtiert, ist Architekt. Patrik Stöckli ist Hochbauzeich-

ner und Comic-Liebhabern aus dem Drachenäsch an der Rathausgasse bekannt. Der Dienstälteste ist ein Promi der Bärner Kunstszene, der Kontrabassist Mich Gerber. Zwei Informatiker, Urs Diggelmann und Oli Meier, runden das Team ab.

Warum wird man Fährmann?

Obwohl an schönen Sonntagen über 600 Fahrgäste verzeichnet werden, das Passagieraufkommen ist überschaubar – mit dem Fährmannjob schafft mans unmöglich zu Vermögen. Was aber ist der Reiz? Daniel Glauser sieht das so: «Ich habe noch nie so wenig verdient und wurde noch nie so reich beschenkt. Ich erlebe hier Natur bei jedem Wetter, habe schöne Begegnungen, auch Bundesräte waren dabei, alles ist im Hier und Jetzt, und wenn ich abends nach Hause komme, habe ich keine Pendenzen.» Und Patrik Stöckli ergänzt: «Die Arbeit draussen ist ein Genuss. Auch wenn ich am Morgen vielleicht zuerst Schnee räumen oder nach Regen das Boot auspumpen muss.» Aber es gibt doch Tage, wo nichts läuft? «Die gibt es nicht, Hündeler etwa gehen bei jedem Wetter raus, und die gehören zu unseren Stammkunden. Und ist es mal ruhiger, löse ich einige Sudokus».

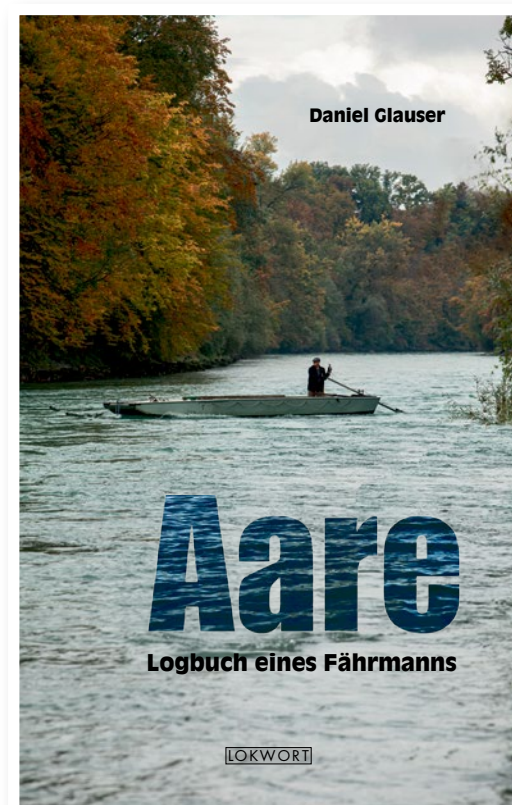
Es gibt auch «Stress»

Etwa 30 000 Menschen nutzen die Fähre jährlich, und es gibt, wie erwähnt, auch Stosszeiten. Wenig angenehm sind – an schönen Wochenenden – die andern «Verkehrsteilnehmer»: die schier endlose Gummiboot-Flotte. «Das kann anstrengend sein», sagt Stöckli, «denn obwohl wir wohl Vorfahrt hätten, müssen wir auf die Böttler Rücksicht nehmen. Die sind hier bereits seit Stunden unterwegs, nicht mehr

alle ganz nüchtern. Da spielen wir nicht den Stärkeren, sondern warten Lücken ab». Weil Gummibote nicht flink manövrierbar sind, drohen Kollisionen, mit der Fähre oder schon ein paar Meter weiter oben mit dem weniger gut sichtbaren Metallseil. Trotz aller Vorsicht, Zusammenstösse gab es schon, doch sind alle glimpflich verlaufen.

Noch nicht auf Wikipedia!

Tatsächlich hat noch niemand die Bodenackerfähre auf Wikipedia verewigt, was erstaunlich ist, denn gegooglet werden sie und die Fähribeiz viel.



Unlängst ist allerdings das Buch **Aare – Logbuch eines Fährmanns** erschienen, von Daniel Glauser im Berner Lokwort-Verlag. Anregende Geschichten über Begegnungen mit Gästen, Natur und einem fliehenden Biber.

Lahor Jakrlin