

Bis 1909 Alltag:

Mit dem Fährmann nach St. Karl

Wenn demnächst die St.-Karli-Brücke ersetzt wird, braucht es in der Zwischenzeit einen Hilfssteg - zu eng sind die beiden Quartiere Untergrund und St. Karl miteinander verknüpft. Doch ist eine Brücke nicht die einzige Möglichkeit, zwei Flussufer miteinander zu verbinden. Das zeigt auch der Blick zurück in die Geschichte: Zwischen 1863 und 1909, konnte nämlich mit der Fähre zwischen Sentimatte und St. Karl gependelt werden.

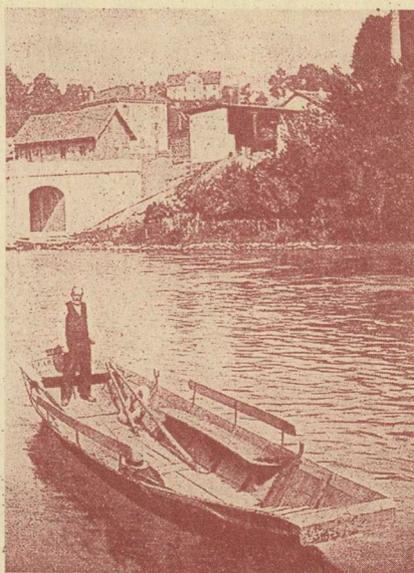
Per Boot zur Badeanstalt

Heute dient die St.-Karli-Brücke der Verbindung zweier städtischer Quartiere. Ganz anders gelagert war der ursprüngliche Zweck der Fähre. Der Besitzer der Liegenschaft St. Karl, Christoph Egli, hatte nämlich an der Reuss eine Badeanstalt eingerichtet und versprach sich von der Fähre vermehrte Kundschaft, da vornehmlich das linke Ufer bebaut war. Der Regierungsrat bewilligte 1860 dessen Gesuch unter der Bedingung, dass "die Fähre solid und zweckmässig angelegt und die Schifffahrt auf der Reuss dadurch nicht gehemmt werde." Eingerichtet konnte die an einem über die Reuss gespannten Drahtseil angehängte Fähre allerdings erst drei Jahre später werden, nachdem der Liegenschaftsbesitzer der Sentimatte, Baumeister Xaver Meyer, auch noch sein Einverständnis dazu gegeben hatte. Kaum war die Fähre jedoch in Betrieb, gab es schon die erste Komplikation. Dem Stadtrate war zu Ohren gekommen, dass Herr Egli "eine Taxe von 5 Centimes pro Gast und pro Fahrt bezieht

ohne Rücksicht auf Besuche der Badeanstalt." Da in der Bewilligung nicht von einer Abgabe die Rede gewesen sei, müsse Herr Egli nun jedes Jahr 20 Franken Gebühren an die Stadt entrichten.

Ein Unfall...

Doch nicht die Preise waren es, welche die Fähre bald ein Thema in den Zeitungsspalten werden liessen. Kaum ein Jahr nach Eröffnung kam es nämlich zu einem grösseren Unfall. Das Tagblatt meldete, dass am Sonntag, den 7. August 1864, das Drahtseil über die Reuss gebrochen sei. Die Fähre sei mitsamt den sieben Personen auf ihr abgetrieben worden. Was war passiert? War es weiterhin zu empfehlen, die Fähre zu benutzen? Diese und ähnliche Fragen mochten die LeserInnen beschäftigen.



Rudolf Pfyffer, der letzte Fährmann, versah seinen Dienst ununterbrochen zwischen 1878 und 1909

(Foto: Illustr. Luzerner Chronik, 18.9.1908)

...und Schadensbegrenzung

Am Mittwoch, den 10. August, konnte wiederum im Tagblatt eine beruhigende Nachricht gelesen werden, worin stand, dass das Drahtseil "unzweifelhaft von frevelhafter Hand durchfeilt worden ist, ein Bubenstück, das wegen seinen möglichen Folgen nicht genug öffentlich verabscheut werden kann." Ausserdem sei "das Schiffelein vom kundigen Führer geleitet" gewesen. Wie gut, möchte man denken! Nun ist jedoch festzustellen, dass der Text nicht von der Redaktion stammte, sondern eingesandt worden war. Wer konnte ein Interesse daran haben, den Unfall als Resultat einer Fremdeinwirkung darzustellen? Das "Bubenstück" sei zwar verabscheuungswürdig, das Wort tönt jedoch ziemlich harmlos. Zudem sei die Fähre von einem "kundigen Führer" geleitet worden, was vertrauensfördernd tönt. Der Text riecht nach einer Eigenproduktion des Fährbesitzers, der verlorenes Vertrauen wieder gewinnen muss. Das scheint ihm gelungen zu sein, denn die Fähre konnte ohne neue Sicherheitsauflagen weiterhin betrieben werden. In ihrer Geschichte musste die Fähre nur noch einen grösseren Unfall verzeichnen, als 1877 wiederum eine Kette riss und Hauptmann Küng, der in der Fähre gesessen hatte, in der Folge ertrank. So wurde 1909 mit dem Bau der St.-Karli-Brücke nicht nur ein Engpass beseitigt, sondern auch die Verbindung zwischen den Ufern sicherer gestaltet.

Mischa Gallati