Zeitschrift: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn

Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Solothurn

Band: 11 (1922)

Artikel: Geschichte der schweizerischen Binnenschiffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare : ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte

Autor: Appenzeller, Gotthold

Kapitel: I: Die Wasserstrassen und kurze Geschichte der Schiffahrt

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-322126

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: 12.12.2025

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

I. Die Wasserstrassen und kurze Geschichte der Schiffahrt.

1. Die Aare von Thun bis nach Koblenz.

Der Lauf der Aare von Thun bis Bern hat im Laufe der Jahrhunderte keine grosse Veränderung erfahren. Dasselbe gilt für die in der Hauptsache in felsigem Gebiete tief eingeschnittene Strecke von Bern bis Aarberg. Von hier an floss die Aare in einer ganz andern Richtung weiter als es heute der Fall ist. Bevor das grosse Werk der Juragewässerkorrektion in den Jahren 1868—1888 durchgeführt wurde, ergoss sich die Aare bereits bei Aarberg in östlicher Richtung längs den Molassehügeln an Lyss und Busswil vorbei, nahm auf ihrem Lauf rechts den Lyssbach, links den Worbenbach auf, wendete sich unterhalb dieser Ortschaften mehr nordöstlich, streifte an Dotzigen vorüber und vereinigte sich bei Meienried mit der Zihl. Bei dem bedeutenden Gefäll zwischen Aarberg und Dotzigen und bei der hohen Lage ihres Bettes im Verhältnis zur Bodenfläche warf sich die Aare bald mehr links, bald mehr rechts und änderte fast mit jeder Wassergrösse das Bett ihres Hauptflusses.[1]) Auf der ganzen Strecke bis Meienried besass sie, ihre Inseln inbegriffen, eine bedeutende Breite, so dass das Aarebett zwischen den beiden Endpunkten nicht weniger als 3194 Juchar-

[1]) Joh. Rud. Schneider, Das Seeland der Westschweiz und die Korrektion seiner Gewässer. Bern 1881. Pag. 82 ff.

ten einnahm. Dieses unfruchtbare Gebiet diente fast zu nichts anderem als zu einigem Nachwuchs von Weiden und Erlen, die hinwieder zur Herstellung der nötigen Wuhren und Schwellen verwendet wurden. Von unterhalb Worben war die ganze Ebene längs dem linken Aareufer unterhalb dem Jensberg durch, bis in die Zihl und weiter herunter über Meienried hinaus periodischen, mehr oder weniger lokalen und allgemeinen Ueberschwemmungen unterworfen, die Ufer selbst den Angriffen der Aare ausgesetzt. Die Durchbrüche fanden bald weiter oben, bald weiter unten oder gleichzeitig an mehreren Stellen statt und überschwemmten mehr oder weniger grosse Bezirke, die sie unter Zerstörung der Feldfrüchte mit Schlamm und selbst mit gröberm Geschiebe überführten. Von oberhalb Meienried verwandelte sich die schiefe Ebene mit starker Neigung von Aarberg herunter auf ein Mal in eine bis nach Solothurn fast ganz flache Ebene. Die nächste Folge dieses plötzlichen Gefällsabbruches besteht nun darin, dass bei bedeutenden Anschwellungen der Aare und Saane früher eine viel grössere Wassermenge ankam, als bei dem unterhalb bestehenden Gefäll gleichzeitig abzulaufen vermochte, so dass die Gewässer hier mit ungewohnter Raschheit stiegen. Von der Vereinigungsstelle mit der Zihl floss sie vorerst östlich längs dem Büttenberg an Meinisberg vorbei. Am untern Teil dieser Ortschaft machte sie plötzlich eine Wendung südlich, gelangte so quer durch das Tal wieder an die rechte Seite desselben bei Büren und bildete so das sogenannte „Häftli" oder „Hägni". (Heute fliesst sie im direkten Kanal von Nidau nach Büren und das „Häftli" ist ein ruhiges Stück ohne Strömung.) Von Büren aus folgte sie in weniger grossen Windungen, die aber verschiedenen Veränderungen ausgesetzt waren, den Abhängen der Hügelreihe, an deren Fuss Büren, Arch und Leuzigen liegen. Von Solothurn bis hinunter nach Koblenz ist das Bett der Aare in der Hauptsache durch keine derartig bedeutenden Korrektionsarbeiten verändert worden.

Infolge der Juragewässerkorrektion ist aber auch der Lauf der andern Wasserstrasse ein anderer geworden und entspricht der Vergangenheit nicht mehr.

2. Yverdon-Neuenburgersee-Zihl-Bielersee-Aare.

Nach Durchquerung des langen Seebeckens traten die Schiffe in den Lauf der Zihl ein, die die beiden Seen verbindet. Die Zihl bewegte sich vor der Korrektion (heute besteht ein schiffbarer Kanal) von der Zihlbrücke hinweg zwischen niedern Ufern in bedeutenden Krümmungen und ergoss sich unterhalb St. Johannsen, dem ehemaligen Kloster und spätern Landvogtei, in den Bielersee, nachdem sie oberhalb einen kleinen Arm in der Richtung von Landeron abgegeben hat.[1]) Die Einmündung und der Ausfluss der Zihl war seicht und mussten der Schiffahrt wegen öfters ausgebaggert werden. Quer durch den Bielersee fuhren hierauf die Fahrzeuge, um wieder bei Nidau in den Fluss einzubiegen. Dort war der Ausfluss nördlich vom Schloss, ging dann aber gleich in südlicher Richtung um das Schloss und das Städtchen nach Port und Brügg. Der Ausgang des Sees beim Schloss bot eine geringe Tiefe dar. Ebenso der Teil längs dem Städtchen, wo sich ein Schuttkegel der Schüss ablagerte. Von hier war nur eine kurze Strecke bis zur bereits erwähnten Vereinigung bei Meienried.

Unsere kurze Darstellung der beiden vorhandenen Wasserstrassen wäre nun aber unvollständig, wenn einer künstlichen Wasserstrecke nicht gedacht würde, die seinerzeit für den Verkehr eine ziemliche Bedeutung hatte und in der Hauptsache die Wasserstrasse Yverdon-Koblenz, mithin die Verbindung Rhone-Rhein ergänzte, nämlich der Kanal von *Entreroches.*[2]) In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts gründete sich eine Gesellschaft zum Zwecke der Erstellung einer Kanalverbindung zwischen Genfer- und Neuenburgersee. Zwar machten sich zuerst Widerstände geltend, da man infolge der Niveaudifferenz (61 Meter) Ueberschwemmungen fürchtete. Aber die bernische Regierung war der Unternehmung günstig und gewährte der Gesellschaft, die sich aus mehreren Genfern, einem Franzosen und Holländer gebildet hatte, am 10. Februar 1637 die Kon-

---

[1]) J. R. Schneider, pag. 82.

[2]) J. Ogiz, le canal d' Entreroches. (Revue historique vaud. Bd. 3, 1895.)

zession, lautend auf Jean de Turretin. Grosse Freiheiten wurden den Konzessionären erteilt. Diese verpflichteten sich zur Führung des Weines von Morges nach Yverdon zum Preise von 11 Gulden per Wagen für die Burger von Bern und demjenigen von 14 Gulden für die Untertanen. Der Wein sollte in geschlossene Schiffe verladen werden, deren Schlüssel sich in den Händen des Eigentümer befand. Nach 40 Jahren hatte der Staat das Recht auf 10% der Gewinne. Der Kanal wurde im Jahre 1640 begonnen und vollendet von Entreroches bis zum Neuenburgersee. Der südliche Teil von Entreroches wurde bis unterhalb des Dorfes Penthalaz geführt. Für die Vollendung fehlten die Mittel. Die Konzessionäre verzichteten also auf die Idee eines Verbindungskanals; sie begnügten sich mit der Ausführung eines Ableitungskanals, der die ebenste Linie zwischen beiden Seen durchzog. Da diese Ebene von Orbe leicht von Süden nach Norden geneigt ist, musste ein Schleusensystem eingerichtet werden; man zählte ihrer 11. Der Kanal selbst war 18 Fuss breit in der Höhe, 10 in der Tiefe und hatte einen Tiefgang von 8 Fuss. Diese Dimensionen waren genügend für die Verschiffungen, die es zu befördern galt. Das Wasser für die Bewässerung des Kanals entnahmen die Unternehmer der Venoge, die sie bei Eclépens anstachen. Das Material zum Betrieb war sehr einfach. Es bestand aus zirka 10 flachen Schiffen mit schwachem Tiefgang, für 10—15 Tonnen geeicht. Später hatte man auf dem Neuenburgersee auch eine grosse Barke, genannt „la barque du canal", die in Yverdon die ganze Last der flachen Barken aufnahm und sie bis in den Bielersee führte, wo sie dann in die deutsche Schweiz verladen wurde. Die Zahl der Schiffer war zwischen 15 und 20. Ihre Aufgabe bestand zunächst darin, die vollen Fässer, die von der „La Cote" kamen, in die auf den Schiffen liegenden leeren Fässer umzugiessen. Die Belastung jedes Schiffes war höchstens 13 Fässer; jeder Schiffzug bestand aus vier vollen Schiffen, d. h. 52 Fässern. Wenn das Geschäft des Umfüllens nahezu beendigt war, liess ein Mann das Wasser einfliessen, die Schleusen wurden eine nach der andern geöffnet, und die kleine Flotille fuhr langsam abwärts. Das war der schöne Augenblick für diese Schiffleute, deren einzige Auf-

gabe darin bestand, ihre Fahrzeuge von beiden Ufern in gleicher Distanz zu halten. In Yverdon fand der Umlad auf die grössern Schiffe statt. Dort lagen auch die leeren Fässer aus der deutschen Schweiz. Die Schiffer häuften sie auf die Schaluppen, und nun begann die Rückkehr. Nun galt es, von beiden Ufern aus zu ziehen, und bis Entreroches hatte man vier Stunden. Von 1750—1770 brachte der Kanal in 7 Jahren Verluste von 413 Gulden und in 13 Jahren Gewinne von zusammen 51,706 Gulden.[1]) Im Jahre 1772 versuchten die Kanalinhaber, in Yverdon, das Unternehmen der bernischen Regierung um die Summe von Fr. 32,650 Gulden zu verkaufen, wohl weil sie merkten, dass der Verkehr gegen Ende des 18. Jahrhunderts stark zurückging, da zwischen Morges und Entreroches keine gute Strasse bestand. Allein der Verkauf kam nicht zustande, und der Kanal ging allmählich dem Verfall entgegen. Mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts, den politischen Ereignissen und dem Aufkommen besserer Strassen verlor der Kanal seine Popularität für immer. Teilweise wurden seine Anlagen noch zur Austrocknung des Mooses benutzt. Auf diesen Wasserweg weist eine Notiz in den Ratsmanualen von 5. Juni (Sol.) 1643 hin, wenn sie bemerkt: „Notandum, dass vigilia corporis Christi diss Jars ein Schiff oder Vaisseau de mer en forme de galère durch die neuen Canäle vom Genfersee an das hiesige Landt der Aaren diser Statt mit Wein geladen zum ersten mahl (cum admiratione populi) angelangt seye."

So kam es zu einer Kombination der beiden Wasserwege. Es fanden Transporte von Bern über Solothurn nach Brugg und Zurzach (Koblenz) statt, aber auch von Yverdon über Solothurn, wo umgeladen wurde, aufwärts nach Bern. Es ist daher auch nicht zum Verwundern, dass sich verschiedene Schiffleute an der Beförderung dieser Transporte beteiligten.

Nur ungefähr zwei Jahrzehnte hindurch suchte Bern den Schiffweg Yverdon-Brugg auf einem andern Wege durchzuleiten, indem der sogenannte *Aarberger Kanal* benützt werden sollte. Es war dies ein Wasserweg, der von der

---

[1]) Haerry, pag. 5.

Broye nach Aarberg führte.[1]) Zum ersten Mal spricht das Berner Ratsmanual vom 17. April 1645 von ihm, indem es sagt: Zur Ersparung vieler Unkosten der Weinfuhr von Murten soll der Kanal aus dem Neuenburgersee bis in die Aare zu Aarberg „In dem Namen Gottes" an die Hand genommen werden „von mittlen jedoch ohne Angryffung Ir. Gdn. Schatzkammer." In der Ordnung für die Schiffleute von Yverdon vom 6. Mai 1647 wird bestimmt: „So wie denn auch unser Canal zu Aarberg vollendet, ist es unser Wille und Befehl an alle und jede obgedachte Schiffleute, dass sie sowohl den Wein als auch alle andern Kaufmannswaren, so ihnen, selbige durch den Kanal zu führen, übergeben werden, in allen Treuen und bester Sicherheit, ohne dass sie sich dessen entziehen mögen, führen und fertigen sollen, es sei denn, dass derjenige, dem die Ware eigentümlich zusteht, es anders haben wollte."[2]) Mit vielen Schwierigkeiten wurde der Kanal erstellt, nachdem sich einige der anliegenden Gemeinden, die zu dem Werke aufgefordert worden waren, gewehrt hatten und zur Leistung ihrer Arbeit erst gezwungen werden mussten. 1646 wurde die Zolltafel aufgestellt und 1647 scheint er dem Betriebe übergeben worden zu sein. Allein das neue Werk machte der Berner Regierung keine Freude. Es zeigte sich bald, dass der Kanal nicht den Wünschen entspreche, die man an ihn stellte. Eine Rendite fehlte, und grosse „Kanalschulden" liefen auf. Ueber die vorzunehmenden Reparaturen entstanden Streitigkeiten zwischen der Regierung und den Pächtern. Eine Zeitlang wurde der Kanal von den Gn. Herren selbst betrieben. Aber auch sie machten keine guten Erfahrungen. Allmählich beginnen die Akten über den Kanal schweigsam zu werden. Während 1647 den Schiffleuten von Yverdon die Pflicht auferlegt wurde, den Kanal zu benützen, sofern nicht vom Besitzer der Ware anderes verfügt werde, ist in der Konzession für Hans Jakob Ruprecht vom 5. Dezember 1679, die ebenfalls die Schiffahrt von Yverdon bis Aarberg anbetrifft,[3]) kein Wort

---

[1]) J. Keller-Ris, Der Aarbergerkanal (1645—1663), Schweiz. Wasserwirtschaft, Jahrg. VII. 1914 15.

[2]) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbuch unt. Gewölb. S. S. 16.

[3]) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbuch unt. Gewölb. X. X. 71.

mehr von einem „Aarberger Kanal" die Rede. Es ist also anzunehmen, er sei 1679 nicht mehr im Betrieb gewesen. Somit stellt dieses Werk nur eine vorübergehende Episode in der Ausübung der grossen Transitroute dar.

Wir können in der *Entwicklung der Aareschiffahrt* der Vergangenheit *drei*, allerdings sehr ungleiche *Perioden*, unterscheiden:

I. Die Periode von der *Römerherrschaft* bis in die Mitte des *14. Jahrhunderts*. Für sie fehlen uns in der Hauptsache die erforderlichen Quellen. Allerdings bringt uns K. Meisterhans[1]) die Mitteilung: „Auch die Aare wurde zur Römerzeit von Fahrzeugen, wohl namentlich Flössen, befahren. Dies ersehen wir aus einer Inschrift, welche der solothurnische Architekt Parent im Juni 1804 nebst andern Altertümern in Aventicum ausgrub und die in dem dortigen Museum aufgestellt ist. Die Inschrifft lautet: Zur Ehre des göttlichen Kaiserhauses haben die Aare- und Aram (?) Schiffer dies Zunfthaus aus ihren Mitteln erstellt. Der Platz ward gegeben durch einen Beschluss des Stadtrates. (In Honoren Domis Divinae Nautae Amiranci et Aramici Scholam de Suo Instruxerunt L(ecus) D(atus) D(ecreto) D(ecurionum)."

Allein in der Folgezeit scheint der Verkehr nicht ganz den Plänen der Römer entsprochen zu haben. Schulte[2]) weist darauf hin, dass die Römer den Versuch machten, den Verkehr dem Wasserlaufe nach zu leiten; aber es misslang. Eburodum (Yverdon), Minodunum (Moudon), Aventicum (Avenches) und Vindonissa (Windisch) sind heute unbedeutende Orte wie Augst, nur Solothurn hat sich behauptet. Der Verkehr, welcher vom Genfer- zum Bodensee ging, hat diese Linie nicht festgehalten, sondern hat sich möglichst den Alpen genähert und nicht den äussern, sondern den innern Bogen bevorzugt. So begründete sich die Blüte von Freiburg i. Ue., Bern, Willisau, Luzern, Zürich, St. Gallen.

Im spätern Mittelalter entwickelte sich der Weg von Genf nach dem Bodensee folgendermassen, wie Schulte[3])

---

[1]) Aelteste Geschichte des Kantons Solothurn, 1880, pag. 60.

[2]) Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien. 1900. Bd. I, pag. 29.

[3]) ibid., pag. 492.

ausführt: „Es wurde zunächst vom Genfersee aus dieWasser-scheide gewonnen und dann zogen sie am Gebirgsrande der Alpenwelt entlang der hydrographischen Pforte der Eidge-nossenschaft zu. In manchen Fällen mochte zu dieser Tal-fahrt auch wohl ein Schiff benutzt werden. Andere zogen am Murtner See entlang auf Solothurn zu und erreichten über den obern Hauenstein Basel....." Es handelte sich um süddeutsche Kaufleute, die diesen Weg zogen. Der Weg zu Wasser war aber keinesfalls das allgemeine und regel-mässige.

Daher haben wir das gute Recht, eine

II. Periode mit dem Augenblick zu beginnen, da sich die *Schiffleutenzünfte* und *-Gesellschaften* bilden, was in der Mitte des 14. oder zu Beginn des 15. Jahrhunderts geschah. Von zirka *1350* bis zirka *1850* dauert diese Periode des regel-mässigen und geordneten Waren- und Reisendenverkehrs auf der Wasserstrasse. Volle fünfhundert Jahre hielt er an. Die folgende Darstellung befasst sich in der Hauptsache mit dieser Zeitspanne.

Bereits im 18. Jahrhundert erwuchs aber dem Wasser-weg ein unbequemer Konkurrent, die *Strasse*. An der Kon-ferenz zwischen Solothurn und Bern zu St. Niklaus (8.—16. Januar) 1716 beschwerte sich Solothurn über Bern wegen der neuen, durch das Suhrtal nach Aarburg angelegten Strasse, welche seiner uralten Land- und Reichsstrasse, Zollstätten, Rechten und Gerechtigkeiten nachteilig sei und dem 1497 und 1499 ergangenen freiburgischen Rechtsspruch wider-streite.[1]) Bern erklärte die Strasse als eine schon alte, welche es nur in bessern Stand gestellt habe, und vindiziert sich das Recht dazu ebensosehr, als Solothurn glaube befugt zu sein, alte Landstrassen, wie die über die Schafmatt, abzuschaffen. Am 8. Mai 1770 führte Solothurn zu Langenthal nochmalige Beschwerde über den bernischen Strassenbau durch das Suhrtal nach Aarburg, wodurch dem solothurnischen Zoll Nachteil erwachse. Bern sagt, es werde niemand gezwungen, die Strasse zu befahren, beruft sich auf seine Erklärung in St. Niklaus.

---

[1]) Bavier, Die Strassen der Schweiz, pag. 43 ff.

So war es nicht zu verwundern, dass der Wasserweg vereinsamte, bis man ihn aufs neue zu beleben versuchte, indem man die Dampfkraft als Traktionsmittel benützte, um die zu teuer gewordene Menschenkraft zu ersetzen. Daher dürfen wir von einer

III. Periode der Aareschiffahrt reden, die allerdings nur drei Jahre dauerte. Sie begann mit dem Jahre *1854*, als die „Solothurnische *Dampfschiffahrtsgesellschaft* auf den Juragewässern" ins Leben gerufen wurde, die bestimmt war, den Verkehr von Yverdon bis Solothurn auf der Wasserstrasse mit Reisenden- und Warentransport aufzunehmen. Sie ging aber schon mit dem 1. Juni *1857* zu Ende, als die Eisenbahn Herzogenbuchsee - Solothurn - Biel dem Betrieb übergeben wurde. Mit Dampf wollte man der Schiffahrt aufhelfen; aber siegreich musste aus der Konkurrenz der beiden neuen Beförderungsarten die *Eisenbahn* hervorgehen.