

Zeitschrift: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Solothurn
Band: 11 (1922)

Artikel: Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare : ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte
Autor: Appenzeller, Gotthold
Kapitel: IV: Die Schifffahrtsverhandlungen zwischen Solothurn und Bern
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: 13.12.2025

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

IV. Die Schifffahrtsverhandlungen zwischen Solothurn und Bern.

Durch die Jahrhunderte ziehen sich die Verhandlungen zwischen den beiden Ständen Solothurn und Bern, immer wieder erneut durchbrochen durch die den eigenen Burgern gewährten Vorteile und die den einheimischen Schifflenten erteilten Privilegien. Endlos sind die Klagen der beteiligten Kreise und ebenso endlos die Versuche, zu einer definitiven und reibungslosen Entscheidung zu gelangen. Wir versuchen, in der folgenden Darstellung durch Teilung des Stoffes in Abschnitte etwelche Uebersichtlichkeit in das im Ganzen nur schwer übersehbare Gebiet zu bringen.

1. Der erste Teilbrief von *Büren*, Grenchen usw. zwischen Bern und Solothurn wurde 1393 zu Jegenstorf abgeschlossen.¹⁾ Es erfolgt dabei die Berufung auf den 1287 durch Graf Rudolf von Neuenburg an Solothurn erteilten Freiheitsbrief. Gerade ein Jahrhundert später, 1387, eroberten beide Städte, Solothurn und Bern, Büren und Nidau in offenem Krieg mit Sturm. Beide beherrschten diese Herrschaften zugleich, bis 1393 die Teilung erfolgte, in welcher sich die gegenseitige Befreiung von Zöllen folgendermassen formuliert findet: „... so haben wir uns vereinbart, dass die Burger von Solothurn von ihrem eigenen Gute zu Nidau keinen Zoll geben sollen und daselbst zollfrei sein; desgleichen bestätigen die Berner dies auch in betreffs des Zolls von Büren“.

Von dieser Teilung an erhob sich der Zölle wegen keine Streitigkeit, bis anno 1466 aus gütlichem Nachlass der Stadt

¹⁾ Franz Haffner und J. G. Wagner, *Vieljährige Streithandlung mit Bern*. Gedruckt Solothurn 1667, pag. 71.

Solothurn die Allgemeinheit, die sich auf alle und jede Bürger bezogen, nur auf die Eingesessene, die innerhalb der Ringmauer leben, beschränkt.¹⁾

2. Der Vertrag betreffend den Zoll zu *Nidau* aus dem Jahre 1466 hat folgende Bestimmung:

„Zum ersten, da die Vögte von *Nidau*, namens der Berner, von den Solothurnern Zoll, Gleit, Griff von Fischen, von dem Gut, so sie durch die Herrschaft *Nidau* zu Wasser und zu Land durchgeführt oder getrieben, gefordert haben, die Solothurner aber meinen, von der Herrschaft *Nidau* befreit zu sein, so wird entschieden, dass inskünftig alle Bewohner von Solothurn, die innerhalb der Stadtmauer wohnen, mit ihrem Gut, sei es Fisch, Schaf, Vieh, Ross, oder welcherlei Gut auch, sollen auf Wasser oder Land, frei an Gleit, Zoll, Griff, ohne alle Beschwerne oder Kummer auf- und abfahren, und wenn sie des Nachts den Grendel zu *Nidau* geschlossen finden, sollen die Solothurner nur rufen, die Brückknechte aufstehen und sie ohne Verzögerung durchfahren lassen, damit sie die lebenden Fische auf den Markt nach Solothurn bringen. Doch sollen die Usburger, die die Stadt Solothurn hat, nicht inbegriffen sein. — Wegen der Flösse, die in der Emme im Solothurner Gebiet verfahren, ist abgeredet, wenn die Fuhrleut das verfahrenene Holz nicht binnen Monatsfrist wieder zusammenführen, Solothurn das Recht hat, es heimzuführen.“

3. Im Abschied der 8 alten Orte zu *Zofingen* von Montag nach St. Ulrichstag 1498 wird nur eine kurze Bestätigung ausgesprochen:

„Was den Zoll zu *Büren* anbetrifft, so sollen die bereits früher abgeschlossenen Freiheiten bestehen bleiben.“²⁾

4. Bereits unterm 16. Juni 1516 kam es zwischen Solothurn und Bern zu einem eigentlichen „*Vertrag* wegen den hohen und niedern Gerichten und andern Dingen“.³⁾ Es handelt sich natürlich hier und bei spätern Verträgen nicht nur um die Schiffsangelegenheiten, da namentlich die Buch-

¹⁾ Haffner-Wagner, pag. 75.

²⁾ Haffner-Wagner, pag. 63.

³⁾ Haffner-Wagner, pag. 37 f.

eggberger Fragen zu vielen Verhandlungen Anlass gaben. Wir begnügen uns mit der Hervorhebung des für uns Wichtigen.

„Was den Pfundzoll anbetrifft, so soll man ihn gegenseitig nehmen. Was die Berner Schifflleute Gut zu *Solothurn* abladen, davon sollen sie Ladlohn geben, was sie aber nicht ablegen, sondern weiter führen, davon sollen sie nicht schuldig sein.

Zoll zu *Nidau*: Die Bürger von *Solothurn* sollen zu *Nidau* frei sein, auch die Fischer ohne Schwierigkeiten durchgelassen werden, und die Bürger von *Solothurn* sollen auch in Fertigung von Kaufmannsgut, es sei Buchs, Leder, Wein, Stahl, Eisen oder Anderes, wenn sie nichts als ihr Eigentum führen, wobei sie das den Amtleuten jeweils erklären sollen. Was die Fertigung des Weins anbetrifft, so ist abgeredet, dass die Eingesessenen der Stadt *Solothurn* den Brügknechten für ihre Mühe und Arbeit bei Oeffnen und Schliessen der Fallbrücke von einer Schiffeten Wein, d. h. von 8 Fass, gleichviel wie Vielen der Wein diene, nicht mehr als 6 Mass Wein geben sollen; wenn weniger als 8 Fass Wein geführt werden, werden 3 Mass ausgerichtet.

Zoll zu *Büren*: Die Eingesessenen der Stadt *Solothurn* sollen mit ihrem Gut, so sie auf und ab, zu Wasser oder zu Land fertigen, wie auch des Fischgriffs frei sein, unter der Bedingung, dass sie nicht etwa mit fremden Leuten gemeinsame Sache machen, und wenn sie des Nachts etwa durchfahren und die Erläuterung nicht geschehen, so soll das dafür bei der Rückfahrt nachgeholt werden. Dafür werden die Bürener ermächtigt, auf den *Solothurner* Märkten oder sonst in der Stadt ein Mass Salz, 2—4 Sägessen, ein oder zwei Stäbe Eisen oder anderes für den Hausgebrauch zu kaufen, ohne Zoll zu entrichten (die Schmiede dagegen sollen verzollen). Die Ablage zu *Büren* für Wein und andere Waren soll zur Bequemlichkeit des kleinen Mannes bestehen bleiben, doch soll Niemand genötigt werden, daselbst auf- oder abzuladen.“

Es ist bei dem Wortlaut dieses Vertrages nicht ganz verwunderlich, dass sich in der Auslegung seiner Bestimmungen Ungleichheiten und Missverständnisse einschleichen

mussten. Namentlich ist es der Begriff „*Eigengut*“, der in folgenden Abschieden von 1576 und 1633 genauere Definition erfährt.

5. Infolge verschiedener Anstände kam es den 19. November 1576 zu einer Zusammenkunft zu *Fraubrunnen*.¹⁾

„Infolge von Beschwerden, dass seit einigen Zeiten etlichen ihrer Krämer oder Kaufleute über die Bezahlung des gewöhnlichen Pfundzolls auch das Gleit, nämlich von jedem Zentner zwei Schilling abgefordert wurde, erinnert Solothurn an das zwischen beiden Städten seit dem Jahre 1351 Burgrecht, sowie an den Teilbrief von 1393 zwischen den Herrschaften Büren und Grenchen, wonach die Bürger von Solothurn von ihrem eigenen Gut zu Nidau keinen Zoll geben müssen, sondern von altersher frei seien. Auch begehrt Solothurn, dass solche Freiheit nicht allein die Bürger und Einwohner der Stadt betreffe, sondern auch ihre Ausbürger und Landsassen, oder doch zum wenigsten ihre Wirte im Bucheggberg, Kriegstetten, Subingen und Flumenthal, die auch bisher der Verzollung und Vergleitung überhoben waren.

Bern antwortet, es sei möglich, dass die Zöllner aus eigener Machtvollkommenheit so gehandelt, die Verträge übertreten und die Freiheiten nicht innegehalten hätten. Es wäre aber ihrer Ansicht nach nicht unnötig, dass dem Artikel des Burgrechtes, was Zoll und Gleit betrifft, hinzugefügt würde; was dagegen die Untertanen und Wirte anbetrifft, so erachtet dies Bern als zu weitgehend, sonst müssten dann auch die auf dem Lande wohnenden Bürger befreit sein, die Amtleute auf den Vogteien, die Geistlichen.

Ferner haben die Verordneten von Solothurn sich weiter beschwert, dass ihre Bürger und Angehörigen, wenn sie Wein zu *Nidau* durchfertigen, dass die Brückknechte mehr Wein als Zoll verlangen, als man ihnen nach dem im Jahre 1516 aufgerichteten Vertrag zu geben schuldig ist, welcher verlangt, dass man von jeder Schiffeten Wein acht Mass, und darüber inhalten (ungeachtet, wie viel Personen dieser Wein diene), nicht mehr als 6 Mass, und was darunter ist, allein drei Mass und nie weiter zu geben schuldig sein

¹⁾ Haffner-Wagner, pag. 93 und 95.

X solle. Bern entschuldigt sich und ist der Meinung, dass die Burger von Solothurn zu Nidau und Büren zu Wasser und Land, auf und ab, mit ihrem eigenen Gut, in Kraft der angezogenen Verträge, für Zoll und Gleit freigelassen seien. Was nun das *Eigengut* anbetrifft, so muss darauf hingewiesen werden, dass unter dem Schein der Worte etwa Einer oder mehr Geld aufbrechen, grosse Summen Korn, Wein und andere Dinge kaufen, nach Solothurn führen und dann diesen oder jenen Kaufleuten auf Gewinn und Gwerb oder Fürkauf wiederum verkaufen, und dann doch zoll- und gleitsfrei sein möchten, was gegen den Sinn der Verträge wäre. Daher haben die von Solothurn sich dahin geäussert, nach ihrer Auffassung sei alles das, was ihnen von selbst wachse oder sie kaufen, es sei Wein, Stahl, Eisen, was sie zu Land oder Wasser spedieren, was sie für ihren Hausgebrauch haben oder wiederum verkaufen und Gewärb und Hantierung damit treiben, Eigengut. Nur sollen sie nicht mit einem oder Jemand Anderm Gemeinschaft haben, so dass alles klar sei.

Ferner haben die von Solothurn angezeigt, dass erst seit etlichen Jahren in Nidau man sich unterstanden, ihren Burgern und andern, so allda Wein durchfertigen, von jedem Fass oder Boden 10 Schilling für das Gleit abzunehmen und zu fordern, was aber den oft angezogenen Verträgen, wonach sie und ihre Burger in Gleit und Zoll frei seien, ganz zuwider sei, mit Bitte, solche Neuerung wieder abzuschaffen.

Darauf haben die Herren von Bern geantwortet, diese Gleitsauflag sei ihrer Meinung nach um der Fremden willen, die sich angemasst, „vil Wyns bym Schwall“ hinter einer Stadt Bern Landen und Gebieten anzukaufen und aus dem Land zu führen, um etliche davon abzuhalten, auch um die Wälder, die man auf dem Schiffe aus dem Land führe, etliche zu schonen, so dass sich die Berner dazu verstehen können, dass solche Auflag nicht auf die Burger von Solothurn erstrecken solle.

Weiter beklagen sich die von Solothurn, dass ihrem Burger Hans Käsermann zu Büren drei Fass mit Salz, weil er sich weigerte, den Zoll davon zu geben, verboten worden seien, was den Verträgen zuwider. Die von Büren haben

darauf geantwortet, dass sie befugt sind, von allem, was nach Solothurn hineingeht, über die Brücke und auf dem Wasser, und nicht daselbst bleibt, sondern wieder daraus obsich oder nidsich, geführt und Fürkauf damit getrieben wird; daher haben die Berner die Solothurner gebeten, das zu verstehen, es nicht übel zu nehmen, angesichts der Tatsache, dass der bauliche Unterhalt der Brücke, die die Solothurner ebenfalls täglich benützen, für die Bürener mit grossen Kosten verbunden sei. Auch muss beim Begriff Eigengut die nötige Klarheit herrschen.“

Beide Seiten ratifizieren die ihnen auferlegten Verpflichtungen und anerkennen sie feierlich.

Eine Zeitlang scheint sich nun der Verkehr in aller Minne abgewickelt zu haben; wenigstens fehlen unmittelbar darauf die Klagen und Beschwerden. Erst zu Beginn des 17. Jahrhunderts kommt es wieder zu Ratsverhandlungen in Sachen. Unterm 16. November 1624 fragt der Zöllner an, wie er sich zu verhalten habe, in Bezug auf ein mit Salz beladenes Schiff, dessen Fässer zwar mit dem Bern-Schild bezeichnet seien, dessen Salz aber auf dem Platze Solothurn verkauft werden sollte. Es wird beschlossen, der Schiffer Tobias Catling solle den Zoll bezahlen; will er nicht, so soll er eine Bescheinigung von Bern bringen, dass sie dafür gut stehen.¹⁾ Ferner nimmt der Rat Kenntnis von einem Vergleich über das „Anländen“ an bernischen und solothurnischen Zollstätten unterm 27. Juli 1627:²⁾ Man soll den beidseitigen Schifflenten, ob sie länden oder nicht, ausführliche Zedel mitgeben, mit der Angabe, wo sie geladen, wie viel, was sie führen und wo sie abladen wollen.

6. In Ergänzung des frühern Abschieds wurde unterm 2. Juni 1633 in *Fraubrunnen* nochmals ausdrücklich festgestellt:

„Was dann das Wörtlein *Eigengut* anbetrifft, um das verschiedene Missverständnisse entstanden sind, die künftig vermieden werden sollen, ist durch die beidseitigen Abgeordneten Folgendes klargelegt worden, dass dadurch ver-

¹⁾ Ratsmanual Solothurn, 1624.

²⁾ Ratsmanual Solothurn, 1627.

standen werden solle, alles dasjenige, dessen propratarius und eigentümlicher Besitzer einer ist, es sei Gut oder Waren zu Wasser oder Land, so sicher, dass keine Gefahr oder Betrug und Gemeinschaft mit Fremden möglich ist. Sonst werden die schärfsten Strafen angedroht.¹⁾

7. Als in der Folge zwischen Solothurn und Bern, um das ganze staatsrechtliche Verhältnis der beiden Stände zu regeln, der berühmte *Wyniger* Vertrag vom 8.—18. November 1665 abgeschlossen wurde, mussten begreiflicherweise auch die Verkehrsverhältnisse, die die Schifffahrt angingen, miteinbezogen werden.²⁾

„Was die Zölle anbetrifft, so wollen die beiden Städte Bern und Solothurn es künftig folgendermassen damit halten: Nämlich es sollen die eingesessenen Bürger der Stadt Solothurn zu *Nidau* zoll- und gleitsfrei sein zu Wasser und zu Land, obsich und nidsich, von allem ihrem Gut, es sei ihr eigen Gewächs, für ihren Hausbrauch, oder auf Gwinn und Gwerb hin erkauf: Als dass es ihr Eigengut, und was Gewerbsfleiss gefergget und getrieben wird, in keiner fremden Gemeinschaft begriffen sei, und dass kein Gefähr, weder heimlich noch öffentlich gebraucht werde. Dass auch die solches Gut ferggen, anländen, und die eigentümlichen Besitzer derselben in Person, oder durch genugsamen schriftlichen Schein, sich in guten Treuen, oder wo Argwons halb, oder anderer Gestalten es vonnöten sein wird, an Eidstatt erläutern und bezeugen sollen, dass solches oberläuterter Massen ihr Gut: dasselbe auch in keiner fremden Gemeinschaft, noch andern, so dieser Zollfreiheit nicht fähig, weder gar noch zum Teil zugehörig, verkauft oder versprochen sei. Da im widrigen Falle der Zoll davon entrichtet werden solle. Und so viel der eingesessenen Bürger der Stadt Solothurn Wein betrifft, den sie zu *Nidau* durchführen, sollen dieselben von einer Schiffeten, so acht Fass und darüber haltet, der Wein gehöre etlichen oder einem allein, 6 Mass Wein: Wo aber unter 8 Fass geführt wird, 3 Mass und nicht mehr den Brückknechten daselbst für ihre Mühe beim Oeffnen und Schliessen der Fallbrücke, aber nicht als Zoll gegeben werde,

¹⁾ Haffner = Wagner, pag. 101.

²⁾ Haffner = Wagner, pag. 311 ff.

wobei alles übrige wegfallen soll. Es sollen diese auch, wenn Solothurner Bürger des Nachts mit Fischen dort ankommen, sobald gerufen wird, ihnen öffnen und sie ohne alle Beschwerde und griffsfrei durchfahren lassen, Kriegsläufe und sorgliche Zeiten vorbehalten. Unter den eingesessenen Bürgern werden auch verstanden die Amtleute und solche Bürger, welche auf ihren Herrschaften, Häusern und Gütern, so im Land gelegen, gesessen wie auch die Geistlichen. Unter dem Wort Fremden aber und fremde Gemeinschaft werden diejenigen auch verstanden, so Ausburger und Untertanen sind.

Des Zolls zu *Büren* und der eingesessenen Bürger zu Solothurn Befreiung halber, soll es gleich gehalten werden, wie wegen des Zolls zu *Nidau* erläutert ist, der Meinung, dass Bern bei der Uebertretung die verdiente Strafe erteilen kann. Für des Zöllners Mühe zu *Büren*, wenn er den Anländler hilft, wird man es bei der zweimässigen Kanne Wein, wie ihm bisher gutwillig gegeben wurde, bewenden lassen. Und obschon die zu *Büren* zu Solothurn zollpflichtig sind, so hat doch Solothurn aus guter Nachbarschaft zugelassen, dass die von *Büren* das, was sie auf den Solothurner Jahrmärkten oder sonst holen, 1—4 Mass Salz, Sägesen, ein bis zwei Stab Eisen etc. zollfrei haben sollen (wie bereits 1516 festgestellt wurde, auch betreffend die Weinablage).

Bei *Wangen* ist Freiheit zu reiten über die Brücke; Kaufmannsgut dagegen über und unter der Brücke mit Zoll. Desgleichen in *Aarburg* und *Zofingen*, ferner in *Brugg*, wenn es an die *Zurzacher Märkte* oder davon geht; sonst zu gewöhnlichen Zeiten ist Zoll zu entrichten. Desgleichen besteht Zollfreiheit für die Solothurner Badenfahrten mit Wein und dergleichen.

In *Solothurn* wiederum haben die eingesessenen Bürger der Stadt Bern Zollfreiheit. Die Solothurner sind zollfrei in *Yferten* für den Wein, den sie im *Waadtland* gekauft haben und durchführen. Sonst aber sollen die Solothurner pflichtig sein, an allen *Welschland-Zollstätten* den gewohnten Zoll zu entrichten, oberhalb *Nidau* und *Aarberg* nämlich.“

Der *Wyniger Vertrag* ist die Grundlage für alle spätern Verhandlungen und wird auch stets wieder im Wortlaut zi-

tiert, wenn es sich um Revision einzelner seiner Bestimmungen handelt. In der Folge gibt es aber zwischen den beiden Ständen aufs neue Anstände, und zwar sind sie verschiedener Art.

Auf der einen Seite handelt es sich um Klagen über das Benehmen der *Schiffleute*, der *Schiffszieher*, sind also persönlicher Art. Auf der andern Seite betrifft es die Erhebung des *Navigationsgelds* zu Nidau, ist also eine sachliche Beschwerde. Beide Fragen gehen oft neben einander her, sind aber getrennt zu betrachten.

8. Solothurn klagt unterm 29. August 1689 über die Schiffleute von Aarburg, Rupperswil etc. Bern antwortet, nachdem die Amtleute von Lenzburg und Aarburg ein Verhör aufgenommen und es sich ergeben hat, „dass ihnen mit keinem Fug die geklagte Niederreissung der Häge, Ausziehung der Bäume, Niederhauung der Wöhrungen und Verderbung der schönsten Früchte und Krautgärten, sondern wenn dergleichen je begegnet, ihren Schiffleuten imputiert werden könne, wobei sie erbietig sind, wenn durch genügsame unparteiische Kundschaft möge bescheint und dargetan werden, etwas dergleichen von Ihnen oder den Ihrigen geschehen zu sein, nach Ehrenleuten Erkenntnis den zugefügten Schaden abzutragen, was sich aber nicht befinden werde, zumal sie soweit immer den äussersten Rändern und Borten nachgehen. Ebenso wenig möge ihnen die Schuld beigemessen werden, wenn ihnen bei heuriger vieler Wassergrosse von der Aare viel ihrer Güter, wie anderswo auch geschehen, weggeschwemmt werden. Wahr sei es zwar, dass sie durch *ein* kleines Krautgärtlein, so erst seit zwei Jahren ihnen zum Verdruss gemacht worden, und etwelche magere Aecker und Güter, dennoch ohne Schaden und nur zu äusserst gegangen, hoffend aber gleich wie Euren Schiffleuten auch eben um dieser Schifffahrt willen zu Aarburg durch verschiedene Krautgärten und hinter Wangen und Aarwangen über verschiedene, ja über unsere Schlossgüter selbst der ungehinderte Uebergang gestattet wurde, ihnen bei Euch ein gleiches nicht verwehrt werden sollte“.¹⁾

¹⁾ Staatsarchiv Bern. Missivenbuch der Stadt Bern. 1689.

Umgekehrt klagen die Bewohner der Uferorte Olten, Schönenwerd, Wöschnau, Däniken, Gretzenbach usw. im Jahre 1710 über das Benehmen der Solothurner Schifflleute,¹⁾ dann aber auch über mangelhaftes Verständnis seitens der Amtleute. Solothurn sieht ein, dass die Untertanen, die sich gegen die Uebergriffe der bernischen Schifflleute zur Wehr gesetzt haben, darin zu weit gegangen sind. Bern und Freiburg verlangen einen Augenschein, der mit den Solothurner Abgesandten vorgenommen wird. Nach dem Bericht des Seckelmeisters Glutz, den er unterm 1. Oktober 1710 in der Ratssitzung erstattete, stiegen die Abgeordneten der verschiedenen Kantone, nachdem sie sich zu Olten eingefunden und das gewöhnliche Zeremoniell erledigt hatten, in ein Schiff und fuhren bis gegen Geissberg, wo der grosse Schaden entstanden war, mehr, als der bernische Gesandte angenommen hatte. Auf der im Anschluss daran unterm 26. September 1710 zu Schönenwerd abgehaltene Konferenz kam ein Vergleich zustande, der folgendes festsetzte:

1. Die allzu grosse Last der Schiffe ist an dem Schaden schuld. Die Salzschiffe, welche bisher 34 Fässli führten, sind bis künftiges Frühjahr abzuschaffen. Es dürfen nur Schiffe mit 25 Fässli Gehalt fahren.

2. Statt bisher 300—400 Centner Waren dürfen in Zukunft nicht mehr als 150 Centner auf ein Schiff geladen werden.

3. Die Schifflleute sollen alle hohen Borden und Orte, wo sie Schaden tun können, schonen und zu dem Zwecke die Schiffzieher auf die andere Seite des Gestads, da es nichts schadet, hinüber führen sollen.

4. Solothurn wird durch Wegräumen von Kiesbänken die Schifffahrt erleichtern.

5. Wenn Schaden an Bäumen, Früchten, Gärten, Feldern, Wiesen zugefügt werden, sollen nicht die Schifflleute, sondern die Schiffspatrone darum angefragt werden.

6. An Sonn- und Feiertagen ist das Schiffziehen während des Gottesdienstes verboten.²⁾

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1710.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1710.

Allein dieser Abschied zu Schönenwerd stellte die Ruhe an den Uferorten nicht her. Schon am 10. November des gleichen Jahres begegnete einem Berner Schiff bei Schönenwerd Hinderliches und am 15. wurde Solothurn um Abhilfe gebeten. Die bernischen Schiffeleute ihrerseits scheinen sich an das Abkommen vom September 1710 nicht gehalten zu haben; wenigstens kommen dahingehende Klagen vor den Solothurner Rat. Unterm 9. April 1711 berichtet der Schultheiss von Olten über den nach obrigkeitlichem Befehl ausgeführten Versuch, dass er die Probe machen liess, ob es nach dem Vorgeben der bernischen Schiffeleute unmöglich sei, mit geladenen Schiffen auf Seiten der alten Gösger Mühle und des alten Schlosses, auch des oberhalb befindlichen Griens und Obergösger Schachens hinaufzukommen, und habe sich in der Tat gefunden, dass sie, wie die Oltnier Schiffeleute vergangenen Tag mit einem mit 35 Malter Korn 110 Mäss Wicki, ungefähr mit 150 Centner beladenen Schiff, wozu in allem 14 Mann angewendet wurden, in Schultheissen Gegenwart glücklich jenseits hinaufgefahren und das Schiff in einem Nachmittag von unten herauf bis nach Olten gebracht haben.¹⁾ Die Klagen wollen nicht verstummen; es wird sogar behauptet, dass die Weiber und Kinder zu Gretzenbach mit Bajonetten, Halparten und Gabeln gegen sie vorgegangen seien. Es mussten Strafen ausgesprochen werden und ein Vergleich wurde festgesetzt.²⁾

9. Wichtiger sind die Anstände über die Erhebung des *Navigationsgelds* in *Nidau*. Suchen wir in aller Kürze darzustellen, wie sich die Sache entwickelt. Die Solothurner Ratsmanuale der Jahre 1694, 1696, 1698, 1699 bis 1720 enthalten eine ganze Reihe von Klagen über das Vorgehen Berns und die mit diesem Stande in Sachen geführte Korrespondenz. Am 30. Juli 1694 reklamierte Fr. Glutz im Namen der Solothurner Zöllnerin über die „höchst beschwärlliche Neuerung des sog. Navigationsgelds (2 Batzen per Centner)“. Am 24. September gleichen Jahres reklamiert Nikl. Krütli von Bellach wegen der gleichen Sache; er habe sich geweigert; darauf habe man ihm angedroht, dass man ihm seine kommis-

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1711.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1711, 19. Juni.

sionsweise ferggenden Waren bis zur folgenden Bezahlung angehalten werde. Beide Male werden energische Schreiben nach Bern beschlossen, eventuell gebeten, die Solothurner Kaufleute vorläufig nach dem alten Zustand zu behandeln. Im Jahre 1696 (3. Oktober) wird ein Schreiben der Stadt Bern verlesen, mit dem Inhalte, dass mit Beziehung des Navigationsgeldes und geklagter Abladung der Waren, so die solothurnischen Schiffeleute zu Nidau durchführen, bis zum Ausgang der bereits angetragenen Konferenz man ihrerseits einhalten wolle, allein dass man den Zoll von den durchfertigmenden Kommissionswaren gewohntermassen beziehen werde. Darauf beschloss der Solothurner Rat, eine Kopie des hiesigen Schreibens zur Befreiung ihrer zu Yverdon wegen des Navigationsgeldes angehaltenen Kommissionswaren dem hiesigen Zollamt zuzustellen, und den solothurnischen Schiffeleuten und Faktoren zu bedeuten, den gewöhnlichen Zoll an der bernischen Zollstätte gebührend abzustatten für die durchfahrenden Kommissionswaren.¹⁾

Auf der Tagung zu *Baden* im Jahre 1698 sollten die Abgeordneten der beteiligten Stände miteinander reden. Unterdessen wird den Solothurner Schiffeleuten erlaubt, mit Salz und Waren nach bisherigem Brauch zu fahren.²⁾ Der Bericht über die Besprechung mit den bernischen Ehrengesandten, wie auch mit dem Pächter der Yverdoner Schifffahrt alt-Landvogt Steiger (*siehe oben Seite 24*) enthält mancherlei Interessantes, wenn auch der Solothurner Standpunkt nicht ganz geteilt wird.³⁾ Steiger erbietet sich, falls ihm der Stand Solothurn während seiner Pacht jährlich 150 Kronen gebe, oder die Schifffahrt von Solothurn bis Brugg mit Ausnahme des bernischen Salzes und der Zurzacher Waren, überlassen, so wäre er gesinnt, die Aare bis Brugg zu säubern, auch obsig bis Bern schiffbrauchbar machen zu lassen, wobei er hoffe, dass der Weg über den Löttschenberg⁴⁾ seinen Fortgang nehmen werde, vermittelt desselben man eine grosse Quantität Waren durch diese Route bringen werde. Auch

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1696, 3. Oktober.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1698, 17. September.

³⁾ Ratsmanual Solothurn. 1698, 17. Oktober.

⁴⁾ Ratsmanual Solothurn. 1696, 3. Oktober.

sei er vorhabens, eine neue Einrichtung zu treffen, durch die man mit 6 Mann so viel leisten könne, wie bisher mit 20. Im übrigen, so man solothurnischerseits sich zu solcher Schifffahrt nicht verstehen könne, so werde man doch wenigstens den Pass nicht wehren können, vermöge des freiburgischen Rechtsspruchs, dass ein Fluss wie eine Landstrasse zu rechnen sei, besonders aber für das Salz und die Zuracher Waren, die zu allen Zeiten zu Wasser gefertigt worden seien. Wenn man solothurnischerseits diese Schifffahrt hindern sollte, so werde sie unter der Leitung von Hrn. Fäsch in Basel einen andern Weg nehmen von Basel über Mömpelgard. Von der neuen Ablagsstelle in Nidau wolle er kein Wissen haben, da man die Waren ja nur von einem Schiff auf ein anderes lade.

In der Ratsverhandlung vom 12. November 1699 wurde zunächst mit Genugtuung festgestellt, dass infolge der solothurnischen Opposition die Sache wieder dahin gebracht sei, dass zu Nidau die solothurnischen Schiffsleute ungehindert durchpassieren, und anstatt, wie neu eingeführt: 4 Batzen per Centner, man wiederum per Stück entrichte. Es wird die Frage aufgeworfen, ob man mit Bern weiter verhandeln wolle, um den ursprünglichen Zustand wieder ganz herzustellen, oder aber ob man sich dafür von Bern in Yferten und anderswo gewisse Privilegien erteilen lassen wolle. Ein klarer Entscheid wurde nicht gefällt.

Allein es blieb in der Sache nicht ruhig. Bereits unterm 7. Januar 1715 wird dem solothurnischen Rate Kenntniss davon gegeben, dass man von Seiten Berns versuche, durch Consignation der von Brugg über Wasser kommenden Waren und Früchte, die direkt nach Büren gerichtet werden, der hiesigen Spedition die Beförderung aus der Hand zu nehmen, das solothurnische Ablagsrecht zu schwächen, hingegen Büren zu einer Hauptablagestatt zu machen. Es bleibe also nichts anderes übrig, als sich dagegen zu wehren, so dass man die Schiffeleute anhalte, alle obsich gehenden Waren hier abladen und wägen zu lassen. Der Zöllner erhält den dahingehenden Auftrag.¹⁾ Unterm 1. März 1716 kam es dann zu

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1715, 7. Januar.

einer vorläufigen Regelung. Allein Niemand war recht damit zufrieden, diesmal vor allem die Berner Schiffer nicht. Es liegt zum Beweis davon ein „Gutachten, wie den hiesigen (bernischen) Schifflenten in ihren Beschwerden zu helfen“ vom 6. September 1720 vor.¹⁾

Bemerkenswert daran ist schon die Motivierung: „Nach Anhörung der Beschwerden haben Teutsch-Seckelmeister und Zollkommission beschlossen, dass, wenn sie nicht völlig verderben, sondern sich und ihre Familien mit Ehren durchbringen wollen, ihnen notwendig in ihren Angelegenheiten geholfen werden muss. Durch das Ao. 1716 gemachte Reglement und den zwischen E. Gn. Schifflenten und denen von Solothurn getroffenen Vergleich war die Schifffahrt auf der Aare so eingerichtet, dass von dem diesörtigen Verdienst das meiste den hiesigen Schifflenten zuteil wurde; seitdem aber gedeuteter Vergleich bekanntermassen von hier aus so leichterding ist entkräftet und gebrochen worden, haben sich die Sachen dermassen abgeändert, dass nunmehr die ganze Schifffahrt auf der Aare in der Schifflente von Yverdon und Solothurn Händen, indem die erstern mit geladenen Barken die Aare ab bis auf Solothurn fahren, dort den Solothurnern die Waren übergeben, und folglich von ihnen weiter geführt werden, so dass die hiesigen Schifflente weil sie keine Widerfuhr finden können, ihre zur Abfuhr der Fässer express gemachten kostbaren Schiffe zu ihrem grossen Schaden und Verlust zu Nidau und an dem See leer müssen stehen lassen, und mit den übrigen Schifflenten der Aare nach so wenig zu verdienen haben, dass sie samthafft zu Grunde gehen müssen, wenn keine Vorsehung geschieht.“ Daher wird entschieden: erstlich, dass derer von Yferten Schifffahrtsrecht nicht weiter sich erstrecken tue als bis nach Murten und zu End des Neuenburgersees, also dass, wenn sie schon nicht weiter als bis nach Nidau mit ihren Barken fahren dürfen, dennoch ihnen mehr zugelassen wird, als von rechts wegen ihnen gebührt, zum Andern, dass die Ablag der Waren auf alle Weis und Weg den Zöllen sowohl als dem Commercio gar weit vorteilhafter als schädlich und

¹⁾ Staatsarchiv Bern. Teutsch Seckelschreiberei-Protokoll K.

hinderlich sein werden, den Zöllen, weil durch Ausladung der Waren nichts in den Barken verborgen bleiben kann..., dem Commercio, weil durch gute vorkehrende Anstalten kleine und grosse Waren förderlich ab- und in ihre Behörde geführt, die dort verbleibenden aber in Erwartung der Abfuhr im dasigen Ländtihaus als wohlversichertes Gut gelegt werden können. Daher wird erkannt: es gebe hiezu kein besseres Mittel, als Nidau zu einer Ablagstätte zu machen, aller dort durchgehender Waren ohne Unterschied. Dies ist vorläufig als Projekt zu behandeln. Dabei wird ein „Vorschlag vom 28. Juli 1720: Wie die Schifffahrt auf der Aare einzurichten ist“ in dieses Gutachten aufgenommen, als detailliertes Projekt.

„1. Sollen künftig die Schiffleute von Yferten alle Waren, Wein, Salz, und was es immer sein mag, nicht weiters zu führen haben als bis Nidau und dort abladen, in dem Verstand, dass von einem Centner Waren von Yferten bis nach Solothurn nicht mehr als 2 Batzen gefordert, sondern um diesen Preis wie bisher auch künftig geführt werden solle.

2. Werden sich die Schiffleute angelegen sein lassen, die abzuladenden Waren alsbald zu ihren Händen zu nehmen und dieselben entweder an sichern Ort legen zu lassen, oder aber zu veranstalten, dass die Waren sobald als möglich aus den Barken auf ihre Schiffe geladen und abgeführt werden.

3. Andere Schiffmeister sind ebenfalls zugelassen unter Vorbehalt des Tractat vom 1. März 1716, dass der hiesigen Meisterschaft 2 Kreuzer vom Centner entrichtet wird.

4. Weil der Schiffslohn im Reglement von 1716 zu hoch angesetzt wurde, so ist derselbe im Interesse des Commerciums gemildert worden.

Von Solothurn bis Aarburg	2 bz.	Die Verschiff-Lohnung soll geschehen auf diesem Fuss nach der Schwere, die Verzollung der Waren aber nach dem Marktgewicht.
Von Solothurn b. Aarau-Land	3 bz.	
Von Solothurn bis Brugg	4 bz.	
Brugg-Aarau-Land	2 bz. 1 Kr.	
Brugg-Aarburg	4 bz. 1 Kr.	
Brugg-Solothurn	6 bz. 1 Kr.	

Diese Einteilung gilt nur für den Warenverkehr zwischen den Zurzachermärkten; für die Beschickung der Zur-

zachermärkte aber gilt wie bisher Yverdon-Nidau 20 bz., Nidau-Klingnau per Centner 6 bz.

5. Schiffleute bezahlen den Zoll, sollen aber von den Speditoren genaue Consignes verlangen, in welchen das Gewicht der ihnen anvertrauten Waren, sowohl nach Wiener, als nach Berner Gewicht angegeben ist.

6. Speditoren von Brugg und Aarau sollen die Waren, die zu Wasser und Land anlangen, nur unsern Schiff- und Fuhrleuten übergeben, die dann nicht nach Olten, sondern nach Aarburg geführt werden sollen.

7. Die Speditoren sollen die Schiffleute in gutem landläufigem Geld bezahlen.

8. Im übrigen wird den Berner Schiffleuten erlaubt, mit den Schiffleuten von Solothurn und Olten einen passenden Vertrag abzuschliessen, unter Vorbehalt der Genehmigung.

9. Ferner sind die Schiffleute von Bern verpflichtet, die obrigkeitlichen Fässer und billiger Einteilung an ihren gehörigen Ort zu liefern, die der Burgerschaft aber unter dem alten Preis, ein tanniges bis nach Yferten um 5 bz., ein eichiges bis an den kleinen See und Murten um 7½ bz. zu führen, und allezeit zu beförderlicher Abfuhr der burgerlichen Fässer genug Schiffe bereit zu halten, dafür der Beschwerde von 100 Taler enthoben zu sein.

10. Die Schiffmeister von Aarburg, Aarau, Brugg, Wangen und Rupperswil sollen alle Solidarhaft-Bürgschaft leisten, wie die von Bern.“

Der Rat von Bern scheint diesem Gutachten ein geneigtes Ohr geliehen zu haben, denn es ist unzweifelhaft, dass das neue Schiffsreglement von 1722 auf Grund der eben erwähnten Vorschläge des Seckelmeisters und der Zollkommission ausgearbeitet worden ist.

10. In ein akutes Stadium traten die Verhandlungen zwischen Solothurn und Bern durch den Erlass des *bernischen Schiffsreglements* vom 24. Februar 1722.¹⁾ Da die folgenden Schwierigkeiten auf den Erlass dieses Reglements zurückgehen, ist es in seinem Wortlaute mitzuteilen:

¹⁾ Aktenband Schifffahrt, Staatsarchiv Solothurn.

„Da Ihre Excellenzen gefunden haben, es sei die Schifffahrt auf der Aare anders einzurichten, haben sie daher beschlossen und festgesetzt:

1) Dass es den Barken von Yverdon gänzlich verboten ist, weiter als bis Nidau zu gehen, wo der Ort ist, da die Effekten auf Nauen geladen werden, um bis nach Brugg weiter geführt zu werden, ohne sie weiter unterwegs zu entladen, sofern wenigstens sich darunter nicht Güter vorfinden mit der Bestimmung Basel, die auf Wagen geführt werden sollen, welche in Solothurn abzuladen sind.

2) LLEE. wollen besonders, dass man in Brugg Niemandem Waren übergebe, als Schiffleuten bernischer Herkunft.

3) Und da die Gn. Herren wollen, dass die Sache von jetzt an geschehe, und dass in dieser Richtung der Zolldirektion alle Anordnungen gegeben werden, so haben sie es für nötig gefunden, sogleich die Herren Landvögte zu instruieren, wie die Sachen ausgeführt werden sollen, ohne Widerstand und Verzögerung seitens der Kaufleute, von Punkt zu Punkt, wie folgt:

1. Dass alle Waren, die von Yverdon kommen werden und die Aare hinunter müssen, ob es nun für oder zwischen den Zurzacher Messen sei, sollen im Hafen von Nidau in die Hände der Schiffleute dieser Hauptstadt gelegt werden.

2. Ferner, damit die Schiffleute von Brugg auch teilhaben am Gewinn, haben M. Gn. Hrn. angeordnet, dass sie von Nidau allen Wein, der von Büren und Solothurn privat bestimmt ist, führen dürfen.

4. Was aber den Wein anbetrifft, der für Aarburg bestimmt ist, der kann von Nidau an durch die Schiffleute des untern Aargau geführt werden.

5. Was das Salz anbetrifft, welches bis nach Aarburg unter der Leitung des Herrn Jeanneret und der löbl. katholischen Orte geführt wird, werden sich die Schiffleute an den Vertrag halten, gemacht mit dem Commandeur Paccotton, nach welchem sie das genannte Salz von ihm in Nidau empfangen sollen.

6. Alle Waren, welche auf dem Wasserwege von Brugg heraufkommen, sollen der Reihe nach durch die Schiffleute von Rupperswil, Aarau und Aarburg bis nach Nidau gezogen

werden, und da in die Barken verladen werden, so dass sie daselbst ihre Lasten erwarten anstatt in Solothurn.

7. Was den Zoll anbetrifft, so beabsichtigt man keine Aenderung und wird auf dem gleichen Fusse weiterfahren, d. h. für die Waren von Yverdon nach Nidau wird bezahlt werden 4 Kr. f. d. Centner, von da bis Solothurn ebenfalls 4, bis nach Aarburg 12, bis Aarau-Hafen 16, und endlich bis Brugg-Stadt 20 Kr. Aufwärts von der Schindellegi¹⁾ bis Aarau-Bord 9, Aarburg 17, Solothurn 25, Nidau 30 und Yverdon 35 Kr., im nämlichen Verhältnis der Wein.

Damit endlich dem Zöllner von Solothurn nicht Gelegenheit gegeben werde, die Waren unter irgend einem Vorwand ausladen zu lassen, da es nötig sei, sie zu wägen, sind die Commissionäre von Yverdon verpflichtet, für jede Sendung den Schiffleuten eine genaue Faktur zu übergeben mit den Nummern, Marken, Qualität und Gewicht, unterschrieben sowohl vom Zollkommiss als vom Lagerhausverwalter, damit sie den Zöllnern in Solothurn, Büren usw. vorgelegt werden kann. Fehlt eine solche, so wird jede Ware bis zur Ankunft des Papiers in Nidau angehalten.

9. Und das um so mehr, als man durch diese Verordnung vermeidet, in Solothurn abladen zu müssen: MGn. Hrn. befehlen, dass die Commissionäre von Yverdon uns in Nidau die Korrespondenzen übermitteln, da es ihnen gleich sein kann, die gewohnte Abgabe an dem einen oder andern Orte zu bezahlen, und dass sie den Schiffleuten immer das nötige Geld mitgeben, um jeden Zoll im Vorbeifahren zu bezahlen; dafür sollen sie bei Abgabe der Waren auch die Zollquittungen übergeben.

10. Endlich, damit die Waren mit möglichster Raschheit speditiert werden können, von Nidau abwärts, ist den hiesigen (bernischen) Schiffleuten sehr empfohlen worden, in Nidau

¹⁾ Die alte „Schindellegi“ war eine Schiffflände, die im Jahre 1722 von den Bernern „zu dem Hölzli“ bei dem „Habsburger Bad“ (Schinznachbad) verlegt wurde, wegen den Salzfuhrn. Die Salzfüßer wurden die Aare hinauf bis Brugg geschleppt, dort in der Schiffflände auf Wagen geladen, bis zum Hölzli geführt und von hier wieder auf die Schiffe geladen, zur Umgehung der Stromschnelle bei Altenburg. (S. Heuberger, Zeugnisse zur ältesten Geschichte des Bades Schinznach. Taschenbuch der historischen Gesellschaft des Kanton Aargau. 1912, pag. 103.)

eine genügende Zahl Schiffe von jeder Grösse bereit zu halten, damit, auch wenn nur 50 Centner vorhanden sind, abgeführt würden, wozu sich die hiesigen Schiffsleute verpflichtet haben.

11. Und da M. Gn. Hrn. hoffen, dass mittelst treuer Beobachtung dieser Artikel dies neue Reglement dem Transit und Handel wird vorteilhaft sein, ermahnen die Gn. Herren die Vögte, Commissionäre, aber auch die Barkenführer von Yverdon, sich daran zu halten, welches am 1. April nächsthin in Kraft treten soll, widrigenfalls Züchtigung und harte Bestrafung erfolgt.“

Wer das Reglement auch nur einigermaßen aufmerksam liest, dem wird es verständlich, dass es förmlich darauf abgesehen war, die Stadt Solothurn zu umfahren; trat es in seiner ganzen Härte in Kraft, so war es um die Bedeutung Solothurns in der Binnenschifffahrt sozusagen geschehen. Das merkte man auch ganz gut, und Solothurn trat mit ganzer Energie dagegen auf.

Bereits unterm 8. April 1722 wird dem Rat hinterbracht, was für ein Reglement Bern aufgestellt, dass nämlich die aufwärts und abwärts gehenden Barken, ohne in Solothurn anzuhalten, nach Nidau, bezw. Brugg geführt werden sollen, wodurch nicht allein der solothurnischen Schiffeuten der Verdienst genommen, sondern auch den Speditoren und dem ganzen Land der Genuss entzogen würde. Der Zöllner Schmied macht daher, um diesem Beginnen zuvorzukommen, den Vorschlag, eine Barke zu kaufen, mit der man in das Neuenburgische fahren könnte, ein Verfahren, zu dem die Schiffeutezunft natürlich auch beigezogen zu werden wünscht. Mit der Nachricht von dem Vorgehen Berns mittelst des Reglements ist verbunden die andere, dass Bern wieder ganz neuerdings die Strasse durch das Suhrtal verbessere, wie auch die Strassen durch das Bistum nach Nidau wieder in Stand gesetzt würden, die gefürchtete Konkurrenz.¹⁾ Das Reglement besteht aber nicht nur, es wird angewendet. Bereits am 17. April läuft eine Klage des Zöllners Schmied ein, dass er, wie schon seit 30 Jahren, dem Schiff-

¹⁾ Solothurn. Ratsmanual 1722, 8. und 18. April.

mann Rüefli von Biel an die 150 Zentner Waren (Tabak und Fischschmalz) zur Fuhr nach Yverdon übergeben habe, die aber unter dem Vorwand, sie müssten nach dem neuen Reglement den Yverdoner Schiffleuten übergeben werden, in Nidau angehalten wurden. Ferner sind nach einem Bericht vom 15. Mai, Neuenburger Schiffleute, denen von Solothurn aus einige Waren zur Beförderung nach Yverdon übergeben wurden, in Nidau angehalten und zur Landung genötigt worden; dazu hätten ihnen einige Herren von Neuenburg geraten, die nach Neuenburg bestimmten Waren wegführen zu lassen, da sich der Stand Neuenburg der Sache nicht wohl annehmen könne. Aber auch aus der untern Gegend kommen die Beschwerden. Zöllner Schmied gibt Kenntniss von einem Schreiben des Zöllners Frölich in Brugg, dass er sich künftig nicht damit beschäftigen solle, Schiff- und Fuhrleute zu bestellen, da er den Befehl habe, künftig keinen andern als bernischen Schiff- und Fuhrleuten die Güter zu übergeben. Schliesslich werden die Klagen vervollständigt durch die Tatsache, dass ein von Zöllner Schmied abgeführtes Schiff schon zu Büren angehalten wurde, wobei der Schultheiss ihm einfach sagte, er habe den obrigkeitlichen Befehl, die von Solothurn kommenden Schiffleute ausladen zu machen. Nach einer in Bern geltend gemachten Reklamation wird allerdings erlaubt, bis nach Nidau zu fahren. Bei der Audienz in Bern zeigte sich nach dem Ratsmanual vom 23. Mai auch Hr. Dubois, der Urheber des neuen Reglements, behauptend, dass es nichts erspriesslicheres und nützlicheres gebe, weil seinem Vorgeben nach die solothurnischen Schiffleute bis jetzt alles führten, die bernischen nichts. Man bestellte daher eine Gesandtschaft nach Bern, die denn auch daselbst unter feierlichem Ceremoniell empfangen wurde. Auch verfehlte Solothurn nicht, den Herrn Ambassador um seine Mithilfe zu ersuchen. Bern schrieb unterm 22. Juni: „dass es ihrer Meinung und Befehl nicht sei, die Waren, sondern nur die Schiffe anzuhalten, und es somit nur an Herrn Schmid stehe, gedachte Waren, damit sie an ihren Bestimmungsort kämen, den Seeschiffleuten zu Büren oder zu Nidau zuzustellen“.¹⁾ Damit war Solothurn nicht ge-

¹⁾ Solothurn. Ratsmanual 1722.

holfen. Auch der Bericht, den die Abgeordneten von der Tagsatzung zu Frauenfeld unterm 15. Juli brachten, lautete wenig tröstlich. Allerdings habe sich Hr. Schultheiss von Erlach zu allem Guten anerbotten, auch versprochen, mit seinen Freunden alles anzuwenden, damit die Differenzen gehoben würden.

Aber Solothurn hatte von schönen Worten nichts. Als am 12. September gleichen Jahres eine solothurnische Barke unter nichtigen Vorwänden in Nidau mehr als zwei Tage angehalten wurde, und es einer andern, die 80 Fass obrigkeitlichen Salzes führte, bei ihrer Rückkehr ähnlich erging, griff Solothurn zu Repressalien und hielt Schiff und Waren eines Rupperswiler Schiffers ebenfalls an. Auf mehrfache Reklamationen antwortet Bern kalt unterm 13. Dezember, es liege in seiner Souveränität als Landesherr, nach dem Beispiel benachbarter und anderer Stände, und dass die vom Grafen von Nidau erhaltene Freiheit für Solothurn sich nur auf die Zollfreiheit auf Eigengut erstrecke. Der Solothurner Rat überlegte darauf reiflich, „wie diesem so ohngütigen Verfahren eines löbl. Standes Bern zu begegnen seye.“ Unterm 25. Februar 1723 rafft sich der Solothurner Rat auf, ein *Gegenreglement* aufzustellen, wobei zugleich das hiesige uralte Wag- und Ablagerecht geübt werden soll, damit man die auf bernischen Schiffen ankommenden Waren in die solothurnischen nehmen kann.¹⁾ Es zeigt sich dabei allerdings eine Schwierigkeit, dass man von Solothurn nach Nidau nicht mehr als 1 Batzen Schifflohn bezahlte. Da nun die Schiffeleute Solothurns aus Mangel an gehöriger Rückfracht die Waren nicht unter 5 Kreuzer führen könnten, fragt es sich, wer den letzten Kreuzer tragen sollte. In der Erwägung, dass das Gegenreglement hoffentlich nicht allzu lange dauern werde, beschloss der Rat am 28. Juni, den erforderlichen 5. Kreuzer zur Belohnung der einheimischen Schiffeleute aus Staatsmitteln zu bezahlen. Eine Zeitlang schienen die Neuenburger Schiffeleute in der Auseinandersetzung mit Bern mitmachen zu wollen, da sie sich auch benachteiligt fühlten; aber schon am 22. Mai erhielt der Solothurner Rat Kenntniss, dass sich Neuenburg und Bern auf

¹⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1723, 25. Februar.

einer Konferenz zu Aarberg dahin geeinigt hatten, dass die Schiffeleute auf der Aare wie auf der Aare beidseitig frei sein sollten, mit der einzigen Einschränkung, dass die Neuenburger Schiffeleute zu Solothurn nichts nach Yverdon und Grandson laden sollten. Unterm 28. Juni erscheinen zwei Kaufleute vor dem Rat mit der Beschwerde: sie hätten in der Zeit, da die Herren von Neuenburg die Repressalien gegen Bern vorgenommen, einige Geschirre mit Wein aus dem Neuenburgischen kommen lassen, welcher Wein von den neuenburgischen Schiffeleuten den bernischen, die selbige in Kommission gehabt, zu Zihlbrugg abgenommen, nach Nidau geführt, und daselbst von den bernischen wieder angehalten worden seien. Da nun dieser Wein, den Niemand nach Solothurn führen wollte, eine Zeitlang in Nidau liegen blieb, wurde er wieder ins Neuenburgische zurückgeschickt, was nicht ohne Schaden für die Ware abging. Wer ihn wohl getragen hat? Darüber schweigen die Verhandlungen.¹⁾ Die Klagen über die Behandlung in Nidau wollen nicht verstummen. So beschwert sich am 1. Dezember 1723 Schmid und Comp. über das Verhalten des Speditors Lötscher zu Nidau, dass die Waren unnötig lange auf Weiterbeförderung warten müssten, obschon man die Verpflichtungen eingelöst habe. Ferner klagt der gleiche unterm 9. Dezember, dass er 600 Zentner Waren, die nach Yverdon bestimmt waren, bernischen Schiffeleuten übergeben wollte, aber von Lötscher daran verhindert worden sei, unter dem Vorwand, die Spedition gehöre welschen Schiffeleuten.²⁾ Umgekehrt beklagten sich die Solothurner Schiffeleute über die Konkurrenz der Neuenburger, die bei gutem und grossem Wasserstand nach Solothurn kommen, ihnen Ware und Fuhr wegnehmen, während sie bei niederm Wasserstand gut genug seien, mit Schaden den Transport auszuführen.³⁾

Dazwischen klagen die Freiburger unterm 18. August 1725, dass sie vergangenen Zurzacher Markt gezwungen worden seien, dass sie ihre Waren, die sie doch durch eigene Schiffeleute hätten führen lassen, in Solothurn hätten aus-

¹⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1723, 28. Juni.

²⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1723, 1. und 9. Dezember.

³⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1725, 25. April.

und in ein besonderes Solothurner Schiff laden müssen, welches die Waren doch nur bis Wangen und nicht weiter geführt habe. Der Rat erkannte nach eingehender Beratung die Beschwerde als gerechtfertigt an; sind die Waren abgewogen und die Gebühren bezahlt, so sollen die Freiburger Waren wieder mit ihren eigenen Schiffleuten weiterfahren dürfen.¹⁾ Eine andere Reklamation fällt in die Kriegszeit. Auf die Mitteilung hin, dass wegen Kriegswirren die Waren von Basel nach Zurzach nicht mehr über das Fricktal, sondern über Olten kommen und allda abgeladen werden, von den bernischen und Aarburger Schiffen weggeführt werden, wird beschlossen, dies habe durch die einheimischen und Oltner Schiffleute zu geschehen.²⁾ In einer langatmigen Beschwerde von Schiffmann Joseph Friedrich Rötheli in Solothurn vom 24. Oktober 1737 berichtet der Petent über die bereits erwähnte Hemmung der Schifffahrt durch das neue Reglement, die sich daraus ergebenden Schwierigkeiten und die vorgenommenen Gegenmassnahmen. Er fügt nur noch hinzu, dass seit einiger Zeit wenig Waren per Schiff kommen, sondern durch das Bistum nach Nidau abgeführt werden, wobei verlautet, dass die Fracht dabei ebenso wohlfeil oder noch wohlfeiler komme. Desgleichen seien früher jährlich an Waren aus Tirol über 1000 Zentner von Brugg zu Schiff nach Solothurn gekommen, nun aber seit ungefähr drei Jahren fast ausgeblieben und über die „neue Strasse“ geführt worden; was der Erhöhung der bernischen Zölle zugeschrieben wird.³⁾

11. Auf beiden Seiten spürte man, dass es so länger nicht weitergehen dürfe. Die Schifffahrt und ihre Frequenz litt, wie nicht anders zu erwarten war. Daher rüstete man von beiden Seiten auf eine neue Konferenz. Die Schifffahrtsgesellschaft von Yverdon, die vernommen hatte, dass der Kanton Bern daran gehen will, bei der Schifffahrt die seit 15 Jahren (seit 1722) eingetretenen Uebelstände und Beschwerlichkeiten zu entfernen, will keine Zeit verlieren, um die

¹⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1725, 18. August.

²⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1735, 20. April.

³⁾ Aktenband Schifffahrt. Staatsarchiv Solothurn. (Reklamationen wegen freiem Durchpass auf der Aare.)

Behörden von Solothurn darauf aufmerksam zu machen, dass nichts einen Staat so blühend macht, als wenn die Freiheit von Handel und Verkehr in keiner Weise gehemmt, sondern im Gegenteil nach Kräften erleichtert wird; auch zieht der Staat grössere Gewinne daraus, indem der erhöhte Verkehr erhöhte Gebühren verschafft, Gebühren, die zudem in der Hauptsache nicht den eigenen Untertanen zur Last fallen, sondern der Durchfuhr. Besonders machen sie auf die Tatsache aufmerksam, dass seit einigen Jahren mehrere 1000 Zentner Waren, die nach Genf und Lyon bestimmt waren, durch Burgund und das Bistum Basel den Weg genommen haben, ungerechnet die Mengen derjenigen Waren, die die gleiche Route genommen haben, kommend aus Frankreich nach Basel und Deutschland. Der häufige Zwang des Umladens habe den Geschäftsleuten die Sache sehr verleidet, da die Verzögerung eintrat und die Kosten erhöht wurden. Daher möchten die Behörden von Solothurn bei der kommenden Beratung auf Erleichterung dringen.¹⁾ Das Schreiben wurde den 10. Juni 1737 verlesen. Das hiess wohl, auf die eigenen Privilegien verzichten und die fremden gewähren lassen! Daher erschienen Freitag den 3. Januar 1738 auf Befehl der obrigkeitlichen Kommission, welche zur Einrichtung der Instruktion auf die bevorstehende zweiständige Konferenz zwischen Bern der Schifffahrt, Zollbeschwerden und Neuerungen wegen ausgeschossen war, sämtliche Schiffleute von Olten vor dem Rat zu Solothurn zur Berichterstattung.²⁾ Sie brachten nun ihre Beschwerden vor, die namentlich eine Erschwerung und teilweise gänzliche Verhinderung der untern Schifffahrt bedeuteten, seitdem in Brugg im Jahre 1712 eine Waage aufgerichtet worden; sie beschwerten sich auch über die Höhe der verlangten Zölle, die den Wassertransport verschiedener Waren hinderten. Sie verlangen ihrerseits, dass man darauf Bedacht nehme, ihnen den Transport von Olten bis Solothurn zu ermöglichen; der Weitertransport könne dann eher den bernischen oder neuenburgischen Schiffleuten überlassen werden.

¹⁾ Aktenband Schifffahrt.

²⁾ Aktenband Schifffahrt, Staatsarchiv Solothurn.

So kam es zum Abschluss des *Vertrages von Langenthal* im Jahre 1738, nachher ratifiziert von *Bern* den 25. Juni, von *Solothurn* den 28. Juli 1742.¹⁾ Da es sich zum Teil um eine Revision des Wynigervertrags von 1665 handelt, wird sich eine teilweise Wiederholung nicht vermeiden lassen. Es ist aber von Wichtigkeit, dass diejenigen Teile des Vertrags, die sich mit der Schiffahrt befassen — es wurden in Langenthal andere Verhältnisse ebenfalls neu geregelt, so diejenigen des Bucheggberges —, wörtliche Wiedergabe finden.

„... Und wie demnach wir die von Solothurn für die Zollfreiheit zu *Nidau* besondere Briefe und Titel in den Händen haben, so namentlich der Freiheitsbrief von Graf Rudolf von Neuenburg vom Jahre 1287 und dessen Bestätigung von Johann Bischof von Basel vom Jahre 1376, wie auch von Graf Rudolf von Kyburg vom Jahre 1377 samt dem Teilbrief um Büren vom Jahr 1393, soll es ferner dabei bleiben, massen die eingesessenen Bürger der Stadt Solothurn mit allem ihrem eigenen Gut zu *Nidau* zoll- und gleitsfrei sein sollen zu Wasser und zu Land, obsich und nidsich.

Und so viel gemelter Bürger von Solothurn Wein betrifft, den sie zu *Nidau* durchführen, sollen dieselben von einer Schiffeten, so 8 Fass und darüber haltet, der Wein gehöre etlichen oder einem allein, 6 Bern-Mass Wein; wo aber unter 8 Fass geführt wird, drei Mass und nicht mehr den Brüggeknechten daselbst für ihre Mühe und Arbeit mit Auf- und Zutun der Fallbrücke und der Schiffe Durchlass und hiemit von keiner Zollpflichtigkeit wegen, geben und selbst einmessen und hiermit die übermässigen Gelten der Brüggeknechte abgeschafft werden. Es sollen auch dieselben, wenn die solothurnischen Bürger Nachts mit Fischen dort ankommen, sobald sie rufen, aufstehen, ihnen ohne Säumnis auf- und zu- und abfahren lassen, Kriegläuf und sorgliche Zeiten vorbehalten.

Gleicher massen sollen die eingesessenen Bürger von *Solothurn* von ihrem eigenen Gut auch zu *Büren* Zoll wie

¹⁾ Langenthaler Vertrag. Originalband in rotem Leder mit Goldaufdruck im Staatsarchiv Solothurn.

auch des Fischgriffs frei sein zu Wasser und zu Land; des Zöllners zu Büren Mühe halb, wenn er den Anländenden, welche Wein daselbst durchführen, hilft, soll es bei der zweimässigen Kanten mit Wein, so ihm bisher gutwillig gegeben, fürbas auch verbleiben.

Und wie wohl die von Büren zu *Solothurn* zollpflichtig und dessen keineswegs gefreiet sind, so haben doch wir die von *Solothurn* aus sonderer Liebe und guter Nachbarschaft zugelassen, ob dieselben von Büren auf unsern Jahrmärkten oder sonst im Jahr 3 oder 4 Sägessen, desgleichen ein Stab Eisen oder zwei ungefährlich in sein Haus zu seinem Hausbrauch und andern dergl. Dinge kaufen, dass sie davon keinen Zoll geben sollen; was sie aber, auch die Schmiede, Wirte und andere in der Stadt weiters kaufen oder durchführen, sollen sie verzollen wie von altersher.

Und alsdann zu *Büren* eine Ablag und Niederlag des Weins und anderer Kaufmannsgüter, zu Förderung und Komlichkeit des gemeinen Mannes gemacht, dabei soll es bestehen und doch an demselbigen Ende Niemand genötigt und gezwungen werden, das Seine auf- und abzuladen, sondern ein Jeder darin seinen freien Willen haben.

Zoll zu *Wangen*. Was an Kaufmannsgut über oder unter der Brücke geführt wird, davon soll man Zoll geben wie vorsteht, gleich in *Aarburg* und *Zofingen*; dagegen frei in *Aarau* und *Lenzburg*.

Fürder ist der Stadt *Solothurn* eingesessenen Burgern zugelassen, dass sie zu *Brugg* von ihrem eigenen Kauf- und Marktgut, so sie nach *Zurzach* auf die beiden Märkte daselbst, und von denselben beiden Märkten wieder hinauf nach *Solothurn* in ihr Haus- und Hofgewerb führen, weder Zoll noch Gleit geben sollen, was aber zu andern als solchen Marktzeiten durch sie geführt wird, desgleichen auch von fremdem Gut, so sie, die eingesessenen der Stadt *Solothurn* fertigen, davon sollen sie im Ab- und Auffahren Zoll und Gleit geben wie andere Leute, desgleichen auch den Griff von den Fischen daselbst zu *Brugg*, wie das bisher gebraucht worden, alle Gefährd vermeiden; aber sonst zu reiten oder zu gehen, zu Pferd oder zu Fuss, sollen die *Solothurner* zu *Brugg* frei sein.

Ob auch jemand aus der Stadt Solothurn zu einer *Badenfahrt* Wein und anderes, so nicht Kaufmannsgut wäre, abführen würden, davon soll nichts gegeben werden, wie bisher auch gebraucht worden.

(Zoll auf dem Land ausgelassen, weil nicht hieher gehörig.)

Bern erklärt aus besonderer Freundschaft und Gefälligkeit die von Solothurn zollfrei an der Zollstatt zu *Yferten*, von dem Wein, den sie daselbst fürführen und in bernischen Landen erkaufte haben.

Da aber Streitigkeiten erwachsen sind, weil der Begriff „Eigengut“ nicht gleich aufgefasst wurde, ist gemeint all ihr Gut, es sei ihr eigen Gewächs für ihren Hausgebrauch, oder auf Gewinn und Gwerb hin verkauft, also dass es ihr eigen Gut und in keiner fremden Gemeinschaft begriffen sei, und dass kein Gefährt, weder heimlich noch öffentlich, gebraucht werde, dass auch die, so solches Gut ferggen, anlanden, und die eigentümlichen Besitzer desselben in Person oder durch genügenden schriftlichen Schein sich in guten Treuen, oder wo Argwohns halb oder anderer Gestalt erfordert würde, an Eidsstatt erläutern und bezeugen sollen, dass solches in diesem Sinn ihr Gut, dasselbe auch in keiner fremden Gemeinschaft, noch andern, die dieser Zollfreiheit nicht fähig, weder ganz noch zum Teil zugehörig, verkauft oder versprochen sei, der Meinung, wo Jemand unter dem Schein des also zollfreien Guts andern Leuten gemeinschaftsweise oder anderer Gestalt ihr Gut zu ferggen oder ferggen zu lassen, unterstehen würde, der Zoll davon entrichtet und solches von denen von Bern nach Verdienst gestraft werden solle.“

Kaum war die Ratifikation des Vertrages abgeschlossen, so errichteten die beiden Stände Solothurn und Bern unterm 17. August 1742, vorläufig für sechs Jahre, ein neues *Schiffsreglement*.¹⁾ Es enthielt die folgenden Bestimmungen, nach denen sich die Schifffahrt künftig richten sollte:

„1. Sollen alle auf der Aar obsich und nidsich kommenden mit Waren, Salz, Früchten und anderm beladenen Schiffe zu Solothurn anlanden, ausladen und den dortigen

¹⁾ Als Beilage zum Langenthaler Vertrag.

Gerechtigkeiten unterworfen sein, und zu dem End dahin spediert werden, wohl aber die auf die Zurzach-Messen und andere aus dem Land fahrenden Schiffe, wenn die Gewicht der aufhabenden Waren durch glaubwürdige Certificat oder durch Abwägung etlicher Stücke bescheinlich gemacht sein wird, fürfahren mögen.

2. Wird den bernischen Schiffleuten die von Yverdon und oben herab kommenden Waren, Salz, Wein, Frucht usw. bis nach Solothurn zu bringen, allda abzuladen, und die wieder hinauf gehörigen Waren und Sachen (leere Fass, Hausgerät und andere zu den Rebgütern dienliche Sachen der Bürger von Solothurn ausgenommen), per Stückfuhr an seinen Ort zu liefern, allein überlassen, dabei aber

3. Sollen beiderseits hochlobl. Ständen zugehörige Sachen, Armatur, Mund- und Kriegs-Provision, wie auch Getreide, so sehr selbiges mit glaubwürdigen Certificaten begleitet und beidseitiger Bürger und Untertanen Wein hierinnen nicht vermeint, sondern nach jedessen freien Willen, wie von altersher über den See und auf der Aar obsich und nidsich zu führen und fertigen zu lassen (ohne dass sie auf die ein- oder anderseitigen Schiffleut gebunden) erlaubt und freigelassen sein. Das dem eint oder andern Stand zugehörige Salz soll nidsich auch die freie Fahrt haben und durch beliebige Schiffleut geführt werden, hingegen den solothurnischen Schiffleuten soll das Lucerner und Länder Salz zu mehrerer Beschleunigung von Solothurn bis nach Aarburg allein zu führen überlassen werden, jedoch mit dem weitem Vorbehalt, das sie neben bemeldetem Salz keine andern Waren, was namens sie haben mögen, aufladen und mit sich hinunterführen, noch in ihrer Rück- und Hinauffahrt aussert ihrer Kehr hinauf ferggen sollen.

4. Den Bürgern von Solothurn frei belibt, ihre nach Zurzach gehenden Waren durch solothurnische oder andere Schiffleute nach Belieben auf Klingnau fertigen zu lassen, der Meinung, dass ihre von Zurzach kommenden und per Schiff obsich gehenden Waren gleich den bernischen der ordinari Kehr unterworfen sein sollen.

5. Sollen beidseitiger Bürger hausrätliche Sachen, Vögte und geistlicher Herren Aufzüg, Badenfahrten usw., wenn die-

selben ihre glaubwürdigen Scheine, dass sie keine Kaufmannsgüter mitführen, aufweisen mögen, zollfrei und ohne Abladen fürfahren mögen.

6. Die Fertigung der Kaufmannsgüter zu Wagen soll wie von altersher für männiglich frei, offen und ungehindert sein, falls aber zu Abweichung des Centner-Zolls Gefährte gebraucht werden, soll jeder Stand die gebührende Remedur schaffen.

7. Sonsten ist das Ordinari Olten-Wochen- und Märtschiff darinnen nicht inbegriffen, und soll selbes zu jeder Zeit wie von altersher frei ungehindert fahren mögen; der Meinung, dass indessen nidsich- und obsich-Fahrt keine fremde Waren und Güter mitgenommen und geladen werden, sondern solches nur zum inländischen Handel und Wandel diene.

8. Sollen die zwischen die Zurzach-Messen von Solothurn bis nach Brugg und von Brugg obsich bis Solothurn kommenden Waren, Frucht und anderes, dann das bernische die Aare hinauf spedierende Salz, ratione der Kehr unter den Schiffleuten, so eingeteilt sein, dass die bernischen Schiffleute allwegen zwei Kehren und dagegen die solothurnischen Schiffleute einen Kehr haben; darüber dann Controlle gehalten und sonsten die Waren gefergget werden sollen nach Ausweisung folgenden Schiffahrtsreglements, nach dem sich die Schiffleute zu richten haben sollen. Nämlich

1) damit die Schifffahrt zu der jeder Partei zukommenden Portion an der Schifffahrt desto besser gelangen möge, wird gut befunden, dass die Kehren nicht per Schiffeten, sondern per Centner gerechnet und eingerichtet werden.

2) An allen Orten, da Waren geladen werden, sollen die Commis jede Schiffladung zur Controlle gebührend einschreiben, und den Schiffleuten davon ein Factum oder Frachtbrief mitgeben, die Schiffleute dann sollen ihre Frachtbriefe aufhalten, beidseitig in ein Buch tragen und alle Monate miteinander abrechnen.

3) Die Schiffleute sollen gehalten sein, wenn 75 Centner Waren zu Solothurn oder Brugg vorhanden, mit solchen un-

gesäumt abzufahren, und an beiden Orten mehr nicht als aufs höchste 200 Centner laden dürfen.

4) Alle Wochen soll im Kehr wenigstens ein Schiff zu Solothurn und ein Schiff zu Brugg sich einfinden, um die vorhandenen Waren abzuführen, so aber für mehrere Schiffsladungen Waren vorhanden, sollen die Schiffeleute auf erhaltenen Bericht mit genugsamen Schiffen zu deren Abholung an beiden Orten erscheinen.

5) Der Schifflohn soll von den Schiffeleuten bezogen werden nach der gleichen Gewicht, wie die Verzollung geschieht.

6) In der Hinunterfahrt soll man für den Schifflohn bezahlen:

Von Solothurn bis Wangen	per Centner	1 bz.
Von Wangen bis Aarburg oder Olten	„	1 bz.
„ Solothurn bis Aarburg od. Olten	„	2 bz.
„ „ bis Aarau ans Land	„	3 bz. 2 Kr.
„ „ bis Aarau in die Stadt	„	4 bz.
„ „ bis Brugg	„	4 bz.

In der Obsich-Fahrt:

Von Brugg oder der Schindellegi bis Aarau ans Land	2 bz. 1 Kr.
„ Brugg oder der Schindellegi bis Aarau in die Stadt	2 bz. 3 Kr.
„ Brugg oder Schindellegi bis Olten oder Aarburg	3 bz. 1 Kr.
„ Aarau für allda geladene Waren bis Olten oder Aarburg	1 bz. 2 Kr.
„ Brugg bis Wangen	5 bz. 1 Kr.
„ Olten oder Aarburg bis Wangen	2 bz. 1 Kr.
„ Wangen bis Solothurn	1 bz.
„ Brugg bis Solothurn	6 bz. 1 Kr.

Damit aber weder zu beiden Seiten an dem Land noch sonst an den Schiffen ein Unglück zu besorgen, wird den Schiffeleuten der Weg, wo selbe durchführen sollen, gezeigt werden“.

Damit hatte Bern erreicht, was es durch seine langen Verhandlungen beabsichtigt hatte, nämlich die alleinige Beherrschung der „obern Schifffahrt“ von Solothurn bis Yver-

don. Ein undatiertes, etwa auf 1750 anzusetzendes Dokument im Aktenband „Schiffahrt“¹⁾ bemerkt melancholisch, aber nicht ganz unrichtig: „... An allen Orten haben die Schiffeleute des Orts das Vorrecht zu laden; und wenn in dieser Sache keine bessere Ordnung gemacht wird wie bis dahin seit 1742, da den solothurnischen Schiffmeistern aller Verdienst benommen worden laut dem 2. Punkt des Reglements, so wirds allen ergehen, wie bis dahin allen ergangen ist, dass noch kein einziger Schiffsmeister zu Solothurn hat bestehen können, dass nicht in Abgang gekommen ist“.

Das Reglement schien sich im allgemeinen gut zu bewähren, wenigstens wurde es bis 1758 verlängert.²⁾

Auf Grund des Reglements schlossen die Aarburger- und Oltner Schiffeleute einen Vergleich über die Führung des „Ländersalzes“ (siehe genaueres darüber Kapitel V), wonach jede Partei künftig 150 Fässlein führen werde. Der Solothurner Rat erteilte dem Abkommen seine Genehmigung.³⁾ Zwei Jahre später aber (1749) reklamierten die Oltner Schiffeleute, sie würden von Seiten der Aarburger Schiffeleute von der Führung der von Bern aus in Deutschland angekauften Früchte ganz ausgeschlossen. Allein der Rat musste ihnen entgegenhalten, dass das Reglement klar ausspreche, dass beide Stände ihre Früchte durch die ihnen beliebigen Schiffeleute könnten führen lassen, mithin die Beschwerde nicht gerechtfertigt sei.⁴⁾ Im Jahre 1752 gelangen Oltner Schiffmeister, Viktor Meyer an der Spitze, an den Rat zu Solothurn, mit dem Vorschlag, die dem Verfall entgegengehende Schiffahrt auf der Aare zu heben. Sie anerbieten sich, mit 75 Zentner jederzeit zu fahren, auch bei kleinem Wasserstand, wünschen aber Rückfuhr von Solothurn, wenn es auch nur ein einziges Stück wäre.⁵⁾ Ein ähnliches Verlangen des Christoph Rötheli in Solothurn und Viktor Meyer, Vater und Sohn, in Olten, für die Fahrten ins Neuenburgische, wird an die Zollkammer zur Berichterstattung gewiesen. Desgleichen ein Projekt des Standes Bern

¹⁾ Staatsarchiv Solothurn.

²⁾ Solothurn. Ratsmanual. 12. Juni 1753.

³⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1747.

⁴⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1749, 29. Oktober.

⁵⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1752, 3. Dezember.

vom Jahre 1753, das die Vermehrung der Schiffe beider Stände anbetrifft.¹⁾

Indessen gehen wieder die Verhandlungen der beiden Stände hin und her zur *Revision des Schiffahrtsreglements*, von Beginn der 1770er Jahre an. Die Zollkammer erstattet dem Rate unterm 10. August 1784 einen vollständigen Bericht über die langwierigen Verhandlungen, was Bern geschrieben und welche Antworten Solothurn darauf erteilte. Der 1780 von Solothurn nach Bern übermachte Entwurf, die von dort aus mit Anmerkungen begleitete Antwort samt dem im April 1783 erhaltenen Schreiben und die über beide von der Zollkammer entworfenen Gegeneinwendungen liegen vor²⁾ und veranlassten den Rat zur Antwort, die dahin geht, dass man auch in Solothurn die Wasserstrasse als die bequemste ansehe, die es zu fördern gelte. Das Reglement von 1742 werde als Richtschnur angenommen. Immerhin sollte zur Besserung der Wasserroute die Erleichterung eingeführt werden, dass allen Schiffleuten ohne Unterschied gestattet würde, von Solothurn bis Yverdon Ladung aufzunehmen. Yverdon sollte die Ländung gestatten, so gut dies von Neuenburg und Biel geschehe.

Auch sollte die Führung des Salzes, die 1752 freiwillig zwischen den Schiffleuten geteilt wurde, gesetzlich so geregelt werden. Die Verhandlungen schleppten sich mehrere Jahre dahin, da Bern immer neue Ansprüche erhob. So verlangte es unterm 2. Mai 1787³⁾ ausser dem freien Durchlass der hausgerätlichen Sachen, dass ihre Schiffleute von allen nach Brugg gehenden und von da wieder zurückgehenden Waren das halbe, das Berner und Solothurner Salz zu zwei Dritteln, das bernische, luzernische und Ländersalz zu zwei Kehren, wie auch das hinabgehende und hinauffahrende Getreide, Waren, Wein, das transitierende Salz nach Freiburg, Biel und Neuenburg zu zwei Dritteln zu führen haben sollten — Forderungen, die Solothurn weder annehmen konnte noch wollte.

¹⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1769, 11. Dezember; 1783, 5. November.

²⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1772, 11. März, 23. Oktober; 1780, 21. Juni und 1784, 10. August.

³⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1787, 2. Mai.

13. Um zum Abschluss zu gelangen, schlug Bern 1789 (15. Mai) vor, zur Erledigung verschiedener Zollangelegenheiten, u. a. auch des neuen Schiffahrtsreglements, eine 2. *Conferenz zu Fraubrunnen* anzusetzen. Diese fand denn auch am 4. November 1789 statt.¹⁾

Man besprach das Schiffahrtsreglement von 1742, welches seit 1758 abgelaufen ist. Die Erneuerung ist gediehen bis zum 2. und 8. Artikel. Der 2. Artikel handelte von der obern Schiffahrt von Yferten bis Solothurn und zurück. Nach dem Reglement von 1742 war diese den bernischen Schiffleuten zugesichert. Sie soll nun für Solothurn und fremde Schiffleute vergünstigt werden. Jedenfalls verlangt Bern Kenntniss der Gebühren für Ab- und Umladung der Schiffe in Solothurn. Der 8. Artikel spricht von der Einteilung der untern Schiffahrt. Die Fuhrungen nach den Zürcher-Messen sollen den Solothurner Schiffleuten zur Hälfte und nicht mehr bloss zu einem Drittel zustehen. Wenn sich Solothurn einer einmaligen Salz-Ordnung nicht unterwerfen will, so werde Bern auf die monatliche Fuhr des Salzes mehr dringen.

1795 fand eine zweite Konferenz zu Fraubrunnen statt; von der Schiffahrt war aber nicht mehr die Rede.

Noch ist in den Ratsmanualen die Rede von einer Beschwerde Solothurner Speditoren über die Salzfuhr durch Yverdoner Schiffleute im Jahre 1797, wonach sich bei einem Transport von 32 Fässern ein Defizit von 2135 Pfd, erzeugte, wobei der Rat sich energisch zeigte in der Bestrafung der Schuldigen.²⁾

Dann wird es stille in den Ratsmanualen über die Schiffahrt, da die Ereignisse des Jahres 1798 eine laute Sprache führen.

So lud der helvetische Minister des Innern in einem Schreiben vom 7. Februar 1800 die Verwaltungskammer ein, ihm anzuzeigen, wie viele Schiffe und Schiffleute beständig in Aktivität sein müssen, um die dem Park obliegende *Zufuhr von Solothurn nach Aarau* zu bewerkstelligen und zugleich einen Vorschlag zu machen, auf was für eine Art

¹⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1789, 15. Mai.

²⁾ Solothurn. Ratsmanual. 1797, 22. November.

diese Transporte am zweckmässigsten in Verbindung mit dem benachbarten Kanton Aargau eingerichtet werden könnten.¹⁾

Das Gutachten der Verwaltungskammer²⁾ vom 12. Februar 1800 führt folgendes aus:

„Ohne Zweifel würde mit grosser Ersparnis ein weit beträchtlicheres Quantum Früchte für die fränkische Armee von hier bis Aarau zu Wasser gebracht werden können, als die für sämtliche Gemeinden so kostspieligen Fuhrungen zu Wagen. Euer Einladung zufolge, auf welche Art diese Transporte am zweckmässigsten und in Verbindung mit dem Kanton Aargau eingerichtet werden, haben wir die Ehre, Ihnen zu melden:

1) Dass 3 Schiffe beständig in Aktivität sein müssen, von welchen nach Verhältnis der Umstände und des Magazins alle 2 Tag eines abgehen, gleichen Tags in Aarau eintreffen und nach Höhe des Wassers 200—300 Centner Früchte aufladen könnte, so dass alle 8 Tage ca. 1500 Centner in Aarau eintreffen würden.

2) Erfordert es für jedes leere Schiff von Aarau nach Solothurn zu bringen 9 Mann, in Solothurn aber müssen beständig 4 Schiffmeister sich aufhalten, um sowohl die Einladung der Früchte, als den richtigen Abgang derselben zu besorgen.

3) Um diese Früchte nach Aarau an ihre richtige Bestimmung zu bringen, ist es aber notwendig, in Aarau einen hinlänglichen Park zu errichten, der Unsrige aber, wenn die Fuhrungen zu Wagen für den Kanton Luzern auch nicht mehr statthaben sollten, sondern von Aarau gemacht würden, dürfte um ein Beträchtliches vermindert werden.

Vor allem aber sollten wir mit hinlänglichen Fonds versehen werden, damit die Schiffmeister richtig bezahlt, die Ladungen keinen Anstand leiden, und nicht etwa zu ungehörigen Requisitionen geschritten werden müsste. Wir bemerken Ihnen noch, dass, wenn dieser Wassertransport veradmodiert und die Admodiation (Pacht) zu Aarburg-Olten und Biberstein bekannt gemacht würde, dass sich Ueber-

¹⁾ Solothurn. Protokoll der Verwaltungskammer, 1800, 9. Februar.

²⁾ Conceptenbuch. 1800, 12. Februar.

nehmer finden würden, welche gegen regelmässige Bezahlung nach jeder Fahrt diesen Fruchttransport um ein Billiges per Centner übernehmen würden“.

Im Allianzvertrag zwischen der helvetischen und der französischen Republik vom 19. August 1798 wurde der Bau eines Kanals zwischen dem Genfersee und Rhein in Aussicht genommen und im Handelsvertrag vom 8. Juni 1799 wurde der helvetischen Republik für den Fall, dass das Werk vollendet würde, die Erhebung einer Schiffahrttaxe bewilligt. Damals wurde ernstlich an die Ausführung des Projektes gedacht. In den Akten der Helvetik¹⁾ findet sich ein Prospektus zur Bildung einer Aktiengesellschaft zum Zweck, eine Wasserverbindung von Lyon zum Rhein herzustellen. Es waren zwei Vorgehen geplant, welche den öffentlichen Schatz nichts kosten sollten.

Ausgeführt wurde der Plan nicht, wie so manches andere Projekt dieser Periode. Dagegen kam die Angelegenheit später nochmals zur Besprechung im Jahre 1824, da eine bernische Kommission die Flussverbesserung im Seeland untersuchte und unterm 6. Dezember einen Bericht erstattete, dem wir folgendes entnehmen: Es wurde darin auf die Wichtigkeit der Schiffahrt für die Schweiz hingewiesen und daraufhin, dass, wenn man nicht das möglichste tue, einen billigen Wassertransport für die Waren zu erhalten, der Transit derselben zwischen Genf und Basel in kurzem von hier weggezogen und auf die durch Frankreich führenden Wasserstrassen gehen werde. Demnach wäre vorzuschlagen, die möglichen Verbesserungen des Laufs der obern Zihl, sowohl unten als obenher der Zihlbrücke gemeinsam untersuchen zu lassen: den ersten Teil besonders in Rücksicht des Wasserabflusses, den andern aber sowohl deswegen als insonderheit wegen der Erleichterung der Schiffahrt. Während mehreren Monaten findet man an vielen Stellen nur 2 Schuh Wasser. Weil aber die grossen Barken bis vier Fuss gehen, so muss dann zu dem Zeit und Geld fressenden „Raselieren“²⁾ Zuflucht genommen werden, und ein Dampf-

¹⁾ Akten der Helvetik, Band 546, pag. 403.

²⁾ Raselieren von razels (kl. Schiff), d. h. Umladen aus grössern in kleine Schiffe.

schiff, von dem so viel Vorteil für den Verkehr zu erwarten wäre, müsste oft ganz stille stehen.

Am 2. November 1825 verlas Hr. de Molin vor der kantonalen naturwissenschaftlichen Gesellschaft Neuenburg ein Projekt über die Verbindung des Genfersees mit dem Neuenburgersee.

14. Unterdessen, als die Periode der Helvetik ein Ende genommen hatte, beriet der Solothurner Rat bereits wieder darüber, ob nicht die ehemals geschlossenen Verträge wieder zu erneuern wären.¹⁾ Fünf Jahre später wird von Bern aus angefragt, ob man nicht lieber die alten Verträge, in deren Ausführung sich verschiedene Schwierigkeiten erzeugten, aufheben und neue Uebereinkünfte treffen wolle.²⁾ Anfangs forderte nämlich der Stand Bern zur Verhütung von Ohmgeldunterschlagungen, dass beim Eintritt in sein Gebiet von allen dem Ohmgeld unterworfenen Getränken die Gebühr erlegt werde, welche, wenn dasselbe wieder ausgeführt wird, beim Austritt aus dessen Gebiet wieder zurückerstattet werden sollte. Auf die im Jahre 1809 dagegen geführte Beschwerde, trat eine Aenderung ein, dass statt der baren Erlegung des Ohmgelds beim Eintritt eine hinlängliche Bürgschaft und Plombierung der Gefässe auf Kosten der Eigentümer, Fuhrleute usw. gestattet würde. Da aber diese Begünstigung für die Barken kein Vorteil war, sondern teils in St. Johannsen kein Bürge gefunden werden konnte, und es unmöglich war, eine ganze Barke zu plombieren, so wurde späterhin gestattet, in eigenen Kosten die Getränke durch einen beeidigten Mann vom Eintritt bis zum Austritt begleiten zu lassen.³⁾ Hierüber führte nun der Stand Solothurn in seinem Schreiben vom 23. Oktober 1811 die Beschwerde, dass Jedermann, welcher mit Getränken die Seen, Zihl und Aare herabfährt, angehalten werde, die Fässer gegen Bezahlung beim Eintritt sinnen und mit dem bernischen Kantonschild bezeichnen zu lassen, oder einen Aufsichter von St. Johannsen bis unter Büren mitzunehmen, dem Fr. 8 in

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1804, 15. Juni.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1809, 2. Oktober.

³⁾ Staatsarchiv Solothurn. Abschied Fraubrunnen 1817/18, Beilage 1: Instruktionsentwurf für die solothurnischen Abgeordneten.

Geld und freie Kost gegeben werden muss. Der Stand Solothurn betrachtet diese Verfügung als eine Art Handelszwang und findet sie sehr beschwerlich für seine Angehörigen, indem dadurch eine neue Auflage auf transitierendes Gut gelegt ist und dadurch die durch Verträge dem Stadtbürger zugesicherte Zollfreiheit gänzlich vernichtet wird. Der Stand Solothurn bestreitet zwar keineswegs das Mittel, weil überall Massregeln zur Verhinderung von Missbräuchen zu ergreifen erlaubt sei, doch solle die Bezahlung solcher Anstalten nicht auf den hierseitigen Angehörigen liegen.¹⁾ Der Stand Bern erklärte das Recht zu seiner Befugnis, will aber gerne Modifikationen einräumen, wenn seitens Solothurn gewährleistet wird, dass Missbräuche vermieden werden (Schreiben vom 18. Dezember 1811). Unterm 3. Januar 1812 wurde von Seiten des Standes Solothurn befunden, dass dieser Gegenstand auf einer Konferenz zu berichtigen sei, und seither ist derselbe unerörtert geblieben. In Solothurn bleiben die Ansichten die nämlichen, dass es richtig ist, dass, wer den Nutzen geniessen will, auch den Schaden tragen solle. Daher werden die Abgeordneten zu der Konferenz, zu der sich Bern unterm 30. Juli 1814²⁾ endlich bereit erklärte, dahin instruiert, dass die Berner den Unterhalt der „Aufsichter“ oder „Guides“ tragen sollen.

Die verabredete Konferenz fand in den Tagen vom 24.—28. November 1817 in *Fraubrunnen* statt.³⁾ Natürlich kamen auch andere Geschäfte zur Beratung.

Unter Traktandum VI: „Beschwerden von Solothurn gegen die bernische Ohmgeldordnung“ ist folgendes zu lesen:

„Die von Seiten des Standes Solothurn über die vom Stande Bern herausgegebene Ohmgeldsverordnung vom 24. Mai 1805 und über die zur Erleichterung der Ausübung derselben seither getroffenen Verfügungen führenden Beschwerden betreffen folgende Gegenstände:

1. Die Bestellung der Guiden, welche die Barken von St. Johanssen bis Büren bei transitierenden Getränken zu

¹⁾ *ibid.*, Instruktionsentwurf für die solothurnischen Abgeordneten.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1814, 30. Juli.

³⁾ Staatsarchiv Solothurn. Abschied Fraubrunnen 1817/18.

begleiten haben und die dem Eigentümer dieser letztern auferlegte Entschädigung dieser Guiden.

2. Die Bestimmung der Ohmgeldverordnung, dass gebrannte Wasser nicht in kleinern Quantitäten als 30 Mass in den Kanton Bern eingebracht werden dürfen“.

Zu dem 1. Punkt wird vor allem folgendes bemerkt:

„Es habe sich auf der stark befahrenen Wasseroute von Zihlbrück und St. Johannsen nach Solothurn zugetragen, dass bei beträchtlichen Ladungen von Getränken einerseits zu Zihlbrück und St. Johannsen bei Einsicht der Ladung, auf welche hin der Transitschein erteilt wurde, und nachher zu Nidau und Büren bei Verifikation der Ladung viele Zeit verloren, und anderseits, dass bei gebrannten Getränken die Schifflleute bedeutende Geldsummen bei sich führen müssen, um bei dem Eintritt in den Kanton das Ohmgeld sogleich entrichten zu können. Da dieses alles den Schifflleuten beschwerlich gefallen sei, so habe man zu ihrer Erleichterung und auf ihr Verlangen zu St. Johannsen einige Aufseher oder Guiden bestellt, und von dem Oberamt Erlach in Eidespflicht aufnehmen lassen, welche auf Begehren der Schifflleute dergleichen Schiffe von da aus über die Grenze des Kantons begleiten und dafür von den Schifflleuten nach einem vom Oberamt Erlach sanktionierten Tarif entschädigt würden. Vermittelst dieser Guiden bedürfe es nun von Seiten der Fuhrleute keiner Ohmgeldsentrachtung beim Eintrittsbureau und keiner Inspektion der Ladung weder unterwegs zu Nidau noch beim Austrittsbureau zu Büren, wobei für sie noch der Vorteil herauskomme, unterwegs von ihrer Ladung abgeben zu dürfen. Die Einrichtung sei ganz zum Besten des Transits und bloss fakultativ, es stehe hiemit den einheimischen wie den äussern Schifflleuten gänzlich frei, dieselbe nicht zu benützen“.

Solothurn nahm dies an, in der Meinung, dass aller durch den Kanton zu Wasser oder Land transitierte Wein keiner Guiden bedürfe; verlangte im übrigen nur, dass ihr Entschädigung reduziert werde. Der Finanzrat berichtete in der Angelegenheit dem Solothurner Rat unterm 20. Mai 1818 über das Ergebnis der Fraubrunnen Konferenz.¹⁾ Da es sich

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1818, 20. Mai.

beim Ausdruck „Getränke“ doch nur um die „gebrannten Getränke“ handeln sollte, erbittet Solothurn von Bern eine Rückantwort, die es unterm 1. Juli 1818 erhält, wodurch der Zweifel gehoben ist.

15. 1835 beklagte sich Solothurn wieder über willkürliche Erhöhung des Wasserzolles in Nidau und Büren. Nach vergeblichen Verhandlungen mit Bern klagte Solothurn im Jahre 1835 auf der Tagsatzung. Diese beschloss, es sei der Stand Bern einzuladen, wenn keine gegenseitige Verständigung erzielt werden könne, keinen Zoll auf seinem Gebiete zu beziehen, er sei denn in seinem ganzen Umfang entweder durch die Bundesakte garantiert oder seit 1815 durch die Tagsatzung ausdrücklich bewilligt worden. Nach endloser Korrespondenz mit Vorort und andern eidgenössischen Ständen wird den 16. September 1835 mitgeteilt, dass wieder die alten Ansätze im Wasserzoll eingesetzt seien.¹⁾

Die Zollverhältnisse in Nidau und Büren gaben noch einmal im Jahre 1844 zur Beschwerde Anlass. Unterm 18. März reklamierte die Gemeinde Solothurn, man möchte sich beim Stande Bern dahin verwenden, dass die Zollfreiheit der hiesigen Bürger zu Büren und Nidau, die seit Einführung des bernischen Zollgesetzes nicht mehr anerkannt werden wolle, aufrecht erhalten bleibe. Nach angehörtem Vortrag des Finanzdepartements soll der Gemeinde erwidert werden, dass der Regierungsrat dem Kantonsrat beantragen will: „Der Regierungsrat, von der Einsicht ausgehend, der Stand Bern sei allerdings berechtigt gewesen, auf dem Wege der Gesetzgebung seine Zollverhältnisse anders zu ordnen, und es könne sich dann, wenn dadurch Rechte verletzt werden, nur um eine allfällige Entschädigung handeln, welche Fragen aber, da sie nicht den ganzen Kanton, sondern nur einzelne Gemeinden berühre, finde, es sei den betreffenden Gemeinden zu überlassen, ihre Rechte gegen Bern auf beliebige Weise geltend zu machen ...“²⁾

Andererseits wird unterm 12. April 1844 auf das Kreis Schreiben des Standes Bern (vom 26. Januar) auf Vortrag des Finanzdepartements beschlossen, Bern folgendes Ant-

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1835, 13. November.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1844, 6. April.

wortschreiben zukommen zu lassen: „In Antwort auf Eure verehrliche Zuschrift vom 26. Januar abhin haben wir die Ehre, Euch Kenntnis zu geben, dass wir nach gegenseitigem bis anhin zwischen Bern und Solothurn bestandenen Zollfreiheit von Salz fernerhin fortfahren werden, das für Euer Kanton bestimmte, durch das hierseitige Gebiet geführte Salz unter Vorbehalt, dass gleiches von Euch nach Art. 4, Litt. L. Eures Zollgesetzes in Bezug auf den hiesigen Kanton geschehe, zollfrei passieren lassen“.¹⁾

Noch erwähnen wir, dass die Berner Regierung unterm 1. März 1832 ein „Reglement über die Bespannung der Barken und Schiffe, die Zihl hinauf und für die Strecke von Meienried nach Brügg für die Fahrgemeinde Meienried“ erlassen hatte. Unterm 12. April 1833 wurde es abgeändert, und am 26. Oktober 1835 erfolgte eine weitere Revision von Reglement und Tarif.²⁾ Ferner liegen vor: ein Raseliervertrag zwischen dem Staat Bern und den Gebrüdern Joseph und Samuel Salchli von Brügg vom 15. April 1840 auf drei Jahre, und ein ähnlich lautender Vertrag mit Johannes Kocher, alt Schiffmann zu Aegerten, vom 24. März 1843 auf 12 Jahre.³⁾

Dann erschien die Bundesverfassung von 1848 und machte diesen Verhandlungen von Kanton zu Kanton, soweit sie in die Kompetenzen des Bundes fielen, ein Ende. Das geht aus der Zusammenstellung hervor, die die Berner Regierung zu Händen des schweizerischen Handels- und Zolldepartements über alle die in Kraft stehenden Gesetze und Verordnungen über die Schifffahrt, die Flösserei, das Schwemmen und Flössen von Holz am 28. März 1850 besorgte. Es handelte sich um folgende Erlasse:

1. Reglement über das Holzflössen auf der Emme vom 8. März 1814.

2. Reglement über die Schifffahrt auf dem Thunersee vom 11. Juli 1832.

3. Reglement und Tarif für die Zihlschifffahrt vom 10. April 1833.

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1844, 12. April.

²⁾ Staatsarchiv Bern, Dekretenbücher Nr. 22, 24 und 27.

³⁾ Staatsarchiv Bern, Dekretenbücher Nr. 32 und 35

4. Reglement über die Schifffahrt auf dem Brienzersee vom 2. Juni 1837.

5. Polizeivorschriften über Holzschläge und Flössungen vom 7. Januar 1824.

6. Gesetz über die Wasserbaupolizei vom 21. März 1854.¹⁾

16. Eine neue, wenn auch nur kurze Wiederbelebung erlebte die Schifffahrt auf der Aare zwischen Yverdon und Solothurn in den Fünfziger Jahren durch die *Einführung der Dampfschifffahrt*. Der Kanton Bern hatte sich allerdings schon in den ersten Jahren des zweiten Dezenniums mit der Frage zu befassen, als die Gesellschaft des Dampfbootes „Union“ auf dem Bieler- und Neuenburgersee am 23. Juni 1825 eine Eingabe an die Regierung richtete.²⁾ Die Gesellschaft erwähnt in ihrem Bericht die Erstellung des Schiffes, das in London in Arbeit sei, 2 Dampfmaschinen haben werde und mit Beginn des Frühlings 1826 seine Fahrten werde aufnehmen können. Das Kapital betrug 80,000 Franken. In einem Tag werde das Schiff von Yverdon nach Nidau und zurückfahren und einen Weg von 26 Stunden in 12 Stunden zurücklegen. Daher stellt die Gesellschaft das Gesuch, die Berner Regierung möchte den Durchgang zwischen den beiden Seen auf der Zühl stets offen halten, damit das „Rasellieren“ (Ausladen in kleinere Fahrzeuge) vermieden werde. Die Flussverbesserungskommission erstattete am 28. November 1825 ihr Gutachten, dahingehend, es sei der Gesellschaft auf eine von ihr zu machende Angabe hin die Ausführung der in Frage liegenden Arbeiten zu überlassen, unter einer von beiden Regierungen anzuwendenden Aufsicht und ihr dabei bloss die Unterstützung angedeihen zu lassen, weil man sich über die Art der Ausführung der Arbeiten schwer verständigen könnte, die Kosten schwer zu berechnen seien und man wegen Unterhalt der gemachten Arbeiten (Wasserdruck des vorüberfahrenden Dampfschiffs) Erfahrungen erst sammeln muss, die man noch nicht hat. Es darf diese Vorarbeit auch hier Erwähnung finden, weil der „Rapport der Kommission für Flussverbesserungen im Seeland“ vom

¹⁾ Staatsarchiv Bern, Missivenbuch Nr. 28, pag. 91.

²⁾ Staatsarchiv Bern, Aktenband Flussverbesserungskommission See-land 1817—1831.

29. August 1826 ausdrücklich den Passus enthält: „... Schon in dem zu Ende des Jahres 1816 durch die Schwellenkommission gegebenen Bericht über die Ursachen der Ueberschwemmungen im Seeland und die Mittel zu ihrer Abhilfe ist gezeigt worden, dass nicht nur unser Kanton, sondern auch mehrere benachbarte Kantone bei den daherigen Untersuchungen interessiert sind, besonders wenn die Arbeiten sich nicht bloss auf die Abhülfe der grossen Ueberschwemmungen beschränken, sondern auf Tieferlegung der Seen und *Verbesserung der Schiffahrt* zwischen dem Genfersee und dem Rhein ausdehnen sollen“.

Das Ratsmanual vom 23. Oktober 1854 enthält die kurze Mitteilung: „Zufolge einer Mitteilung vom 19. ds. hat sich in Solothurn unter der Firma

„Solothurnische Dampfschiffahrtsgesellschaft auf den Juragewässern“

eine anonyme Aktiengesellschaft gebildet, welche nach Art. 12—18 CGB. Genehmigung ihrer Statuten verlangt. Als Mitglieder des Verwaltungsrates der Gesellschaft sind bezeichnet: Hr. W. Vigier, Präsident, Alfred Hartmann, Actuar, Amanz Glutz, Fürsprech, Eduard Lüthi, Negotiant, Amadé Terray, Besnard in Biel, Merian, Director, Cassier: Hr. Carl Haller“.¹⁾ Der Regierungsrat beschloss, nach Anhörung des Vortrages des Departements des Innern, die Genehmigung zu erteilen und ordnete die Publikation mit Bezeichnung des Herrn Ingenieur Merian in Basel als Director der Gesellschaft an.

Das „Solothurner Blatt“ (Nr. 16) vom 24. Februar 1855 bringt einen Bericht vom ersten Erscheinen des Dampfschiffs in Solothurn, den wir in Wortlaut wiedergeben:

„Donnerstag Nachmittags war Solothurn Zeuge eines ebenso interessanten als erfreulichen und für die Zukunft unserer Stadt ermutigenden Schauspiels. Die alte Stadt mit ihren die Neuzeit fast höhnnenden Türmen und Wällen sah das Schiff, dem sie den Namen gegeben, so recht eigentlich ein Werk der Neuzeit, das all der Türme und Wälle spottet und alle Hindernisse überwindet, die hemmend dem freien

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1854, 23. Oktober.

Exemplare der Aktien sind noch in einigen Familien vorhanden.

Verkehr entgegneten, sah die „Stadt Solothurn“ zum erstenmal mit Dampfkraft die erstaunten und verwundernten Wogen der Aare durchfurchen. — Unterhalb der beiden Brücken, bei der Schützenmatt, war das Schiff angelegt. Die sonnige milde Witterung hatte die halbe Einwohnerschaft auf den beiden Brücken und an die Ufer gelockt. Nach einigen Wendungen unterhalb der Brücken schnaubte der Dampfer unter den beiden Brücken hindurch, durch tausend „Hurra“ begrüsst, und dann von den Schanzen aus, von den neugierigen Blicken der Einwohnerschaft begleitet, die Schlangenkrümmungen des Flusses den Läberberg hinauf bis zum Inseli und von da wieder zurück. — Dem Vernehmen nach soll wahrscheinlich Montags die eigentliche und erste und feierliche Probefahrt nach Büren stattfinden, dessen Bürgerschaft das neue Unternehmen lebhaft begrüßen und durch tatkräftige Anteilnahme ferner das Bestehen und Gedeihen desselben unterstützen wird. — Noch einmal rufen wir: „Glück auf!“

Es fanden nun einige „Lustfahrten“ statt, bis am 1. Mai 1855 der regelmässige Betrieb eröffnet werden konnte.

Unterdessen hatte die Dampfschiffahrtsgesellschaft beschlossen, noch ein Schiff für den Dienst auf der Aare anzuschaffen.¹⁾ Ferner richtete sie unterm 4. April 1855 ein Gesuch an die bernische Regierung, auf dem bernischen Teile der Juragewässer die Dampfschiffahrt einzurichten. Das Gesuch wird genehmigt, die Erlaubnis erteilt, unter der Bedingung, dass sie für allen Schaden haftet, die bestehende Schiffahrt sowie die Flösserei nicht stört, ein Rechtsdomizil im Kanton Bern anerkennt und unbegrenzte Bürgschaft leistet. Der Vorbehalt wird aufgestellt, die Bewilligung bei Nichterfüllung des Vertrages zurückzuziehen.²⁾ In einem Schreiben vom 23. April 1855 unterstützte der Solothurner Rat das Gesuch der Dampfschiffahrtsgesellschaft um Gestattung der nachgesuchten Veränderungen an den Brücken zu Büren, Brugg und Nidau und ersuchte Bern, von den beiden gestellten Bedingungen: a) Leistung einer unbegrenzten Bürgschaft und b) Verzeigung eines Domizils im Kan-

¹⁾ Solothurner Blatt Nr. 27 vom 4. April 1855.

²⁾ Staatsarchiv Bern, Dekretenbuch 52, pag. 160.

ton Bern Umgang zu nehmen. Das in Frage stehende Unternehmen will den Verkehr zwischen zwei Kantonen fördern, sollte also von Staatswegen gefördert werden. Die beiden Bedingungen sind für das öffentliche Interesse nicht nötig, da der Rechtsschutz für den Staat wie den Privaten auf andere Weise angerufen werden kann. Bern teilte denn auch unterm 10. Dezember mit, dass es sich am Platze einer unbedingten Bürgschaft gegenüber den an die Konzession geknüpften Bedingungen mit einer solchen im Werte von Fr. 15,000 begnüge.¹⁾ Der Solothurner Rat seinerseits beschloss am 27. Juli auf Bericht und Antrag des Militärdepartementes auf das Gesuch der Gesellschaft hin:

1. Soweit der Staat über das Glacis zu andern als militärischen Zwecken zu verfügen hat, und unbeschadet des Entschoides der noch schwebenden Fragen über die Eisenbahn und die Bahnhoffrage ist der solothurnischen Dampfschiffahrtsgesellschaft der erforderliche Raum auf dem Glacis am nordwestlichen Ufer der Aare für sechs aufeinander folgende Jahre unentgeltlich zur Anlegung eines Holzplatzes bewilligt. Die Bestimmung des Bauplatzes hat im Einverständnis mit dem Departement zu geschehen.

2. Ebenso ist benannter Gesellschaft im Einverständnis mit dem Baudepartement die Errichtung einer Steige von der dortigen Halbbastion an der Aare in den Schanzengraben auf gleiche Dauer bewilligt.²⁾

Als Beispiel für den damals eingerichteten Verkehr im ersten Halbjahr 1856 bringen wir hier den Fahrtenplan, der in Nr. 29 vom 9. April 1856 des „Solothurner Blatt“ veröffentlicht ist.

Dampfschiffahrt auf den Juragewässern.

Fahrten vom 1. April 1856 an bis auf andere Anzeige.

Dampfboot „Stadt Solothurn“.

Dienstag, Mittwoch, Freitag und Samstag
Morgens 7 Uhr von Solothurn nach Nidau, und
Abends 4 Uhr von Nidau nach Solothurn.

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1855, 23. April und 10. Dezember.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1855, 27. Juli.

Dampfboot „Seeländer“.

Montag und Donnerstag, Morgens 8 Uhr von Nidau unter Berührung von Neuenburg nach Yverdon.

Dienstag und Freitag, Morgens 10 Uhr von Yverdon unter Berührung von Neuenburg nach Nidau.

N.B. Die Station Estavayer wird wöchentlich einmal (Donnerstag) bedient. Reisende und Kaufmannsgüter, welche Dienstag und Freitag morgens 10 Uhr mit dem Seeländer in Yverdon abgehen, gelangen um 4 Uhr Abends in Nidau an; von da sowohl Reisende als Kaufmannsgüter der Stadt Solothurn übergeben und gelangen um 6 Uhr Abends in Solothurn an.

Am 6. Juli 1856 machte dann das neue Dampfboot „Wengi“ seine erste „Lustfahrt“ von Solothurn nach Nidau und zurück. Das „Solothurner Blatt“ berichtet darüber:¹⁾

„Letzten Sonntag entschloss sich „Wengi“, mit einem Gefolge von über 200 Personen zu einer Spazierfahrt Aare und Zihl hinauf bis nach Nidau. Es hatte es dabei wie des Kreuzwirts seliger Sohn von Egerkingen: Wo Wasser war, machte es „ws“, und wo nicht Wasser war, „tr“. Die nahe-
liegenden Ortschaften hatten ihre Bewohner zur Begrüssung an die Ufer gesandt, und in Büren, Brugg und Nidau waren sie zu Hunderten zusammengeströmt. — Der neue Dampfer, dessen Bau und elegante Ausstattung der trefflichen Maschinerie entspricht und der Firma Escher-Wyss und Comp. zu den vielen Ehren eine neue beifügen wird, macht heute mit den Aktionären seine zweite Fahrt nach Nidau und zurück. Damit geht er in die Hände der Gesellschaft über und wird Freitag seiner Vaterstadt Lebewohl sagen, um über die Spiegelglätten des Neuenburger- und Bielersees von Yverdon her seiner lieben „Stadt Solothurn“ stets willkommene Gäste zuzuführen und uns selbst unsern Brüdern welscher Zunge näher zu bringen. — Fahre wohl!“

Die mit der Solothurner Regierung und den Aktionären besetzte „Wengi“ machte am 9. Juli ihre Probefahrt, und vom 15. Juli 1856 an konnte der Betrieb mit folgendem Fahrplan aufgenommen werden:²⁾

¹⁾ Nr. 55 vom 9. Juli 1856.

²⁾ Solothurner Blatt Nr. 6 vom 12. Juli 1856.

*Solothurnische Gesellschaft für Dampfschiffahrt auf den
Juragewässern.*

Fahrtenplan für das Dampfboot „Wengi“ zwischen Nidau und Yverdon, vom 15. Juli bis auf andere Anzeige.

Morgens	5	Uhr von Neuenburg nach Yverdon.
„	7½	Uhr von Yverdon nach Nidau (Biel).
Nachmittags	1½	Uhr von Nidau nach Yverdon.
Abends	6	Uhr von Yverdon nach Neuenburg.

Fahrtenplan der „Stadt Solothurn“ zwischen Solothurn und Nidau.

Morgens	7	Uhr von Solothurn nach Nidau.
Abends	5	Uhr von Nidau nach Solothurn.

Zu grösserer Bequemlichkeit der Reisenden werden Retourbillete, während 8 Tagen gültig, ausgegeben.

Reisende, welche morgens 7 Uhr von Solothurn mit dem Dampfboot „Stadt Solothurn“ verreisen und weiter als bis Nidau die Fahrt zu Wasser fortsetzen wollen, können mit dem Dampfboot „Wengi“ Nachmittags 1.30 von Nidau nach Ligerz, Neuenstadt, Neuenburg, Cortaillod, Chez-le-Bart, Concise und Yverdon abreisen und langen um 4¾ Uhr in Yverdon an, um noch den daselbst um 5 Uhr Abends abgehenden Eisenbahnzug nach Morges und Lausanne benutzen zu können.

Die Dampfschiffahrt veranlasste nun den Regierungsrat des Kantons Solothurn, am 29. August 1856 ein *Polizei-reglement* darüber zu erlassen.¹⁾ Die Hauptbestimmungen sind kurz folgende: Kein Dampfschiff darf ohne förmliche Bewilligung des Regierungsrates die Aare befahren; diese wird nur erteilt, wenn Maschine, Kessel und Tackelwerk durch Sachverständige untersucht, in gutem Stand befunden und die Dienstfähigkeit der Angestellten anerkannt sind. Die Bewilligung kann nach Umständen zeitweise oder gänzlich zurückgezogen oder aufgehoben werden. Jedes Dampfschiff ist mit einem Rettungsboot zu versehen. Jede Dampfschiffgesellschaft ist gehalten, auf ihre Verantwortlichkeit und Rechnung auf den verschiedenen Anhaltsstationen alle

¹⁾ Ratsmanual und Gesetzessammlung.

Reisenden, sowie ihre Effekten am Ufer zu übernehmen und an das Ufer auszuladen. Auf den Stationen und Orten, wo die Schiffe an den Ufern beilegen können, müssen starke bewegliche Brücken mit Treppen und Geländer zum Ein- und Ausschiffen der Reisenden und Waren angebracht werden. Wo die Schiffe wegen Untiefen das Ufer nicht erreichen können, dürfen zum Transport der Reisenden und Effekten nur Boote oder Waidlinge der Gesellschaft verwendet werden. Ferner sind die Signale mit der Schiffglocke zu geben. Jedes Floss muss mit einem Signalhorn versehen sein, um bei Nebel oder starken Krümmungen der Aare den Dampfschiffen wiederholte und gedehnte Zeichen ihrer Anwesenheit geben zu können. Bei starkem Nebel sind vermehrte Signale zu geben, usw.

Auf Grund dieses Reglements wurde das Polizeidepartement am 8. Oktober 1856 beauftragt, das Schiff der Zentralschiffgesellschaft in Biel (Soc. centrale de navigation à Bienne) durch die Experten Prof. Zetter und Mechaniker Kully bei seiner Probefahrt am 15. ds. nach Solothurn untersuchen zu lassen.¹⁾

Die Solothurner Dampfschiffahrtsgesellschaft hatte auch Schwierigkeiten mit der Konzession der Post. Daher richtete sie unter Fürsprache der Regierung von Solothurn und Bern am 28. November 1856 eine Zuschrift an den Bundesrat, worin gegen die Verfügung des Postdepartements reklamiert wird, wodurch das Dampfschiff mit doppelter Konzessionsgebühr belegt wird und von der Coinzidenz mit den Postzügen der Westbahn ausgeschlossen werde. Eventuell wird eine sachbezügliche Vorlage an die Bundesversammlung verlangt. Die beiden Regierungen stimmen der Auffassung der Gesellschaft bei, dass das Gesetz über das Postwesen nicht ohne weiteres auf die Schifffahrt anzuwenden sei.²⁾ Der Bundesrat schrieb aber in seiner Antwort vom 22. Dezember, dass das Postdepartement vollkommen berechtigt sei, die Bedingungen festzusetzen, unter welchen die Dampfschiffe ihre regelmässigen Fahrten ausführen dürfen, sowie auch

¹⁾ Ratsmanual, 8. Oktober 1856.

²⁾ Aktenband zu den Ratsmanualen 1856.

eine Konzessionsgebühr bis auf Fr. 200 zu beziehen. Das Departement wird indessen, wenn für künftigen Sommer neue Konzessionen nachgesucht werden, billigen Begehren gerne Rechnung tragen und auch mit Rücksicht auf die Reisendenfrequenz in Folge der Ausmündung der Eisenbahn in Biel auf die Konzessionsgebühr eine etwelche Ermässigung eintreten lassen.

Es kam indessen nicht mehr dazu, denn am 1. Juni 1857 eröffnete die *Schweizerische Centralbahn* den regelmässigen Verkehr auf der Strecke *Herzogenbuchsee-Solothurn-Biel*. Der Wettlauf zwischen Dampfschiff und Eisenbahn musste infolge der kürzern Strecke, der Raschheit der Beförderung und der Menge der zu befördernden Waren mit einem unbedingten Siege der letztern endigen. Das Solothurner Blatt vom 27. Juni 1857 enthält nur noch die kurze Notiz: „Das schöne, von der Solothurner Gesellschaft den Neuenburgern verkaufte Dampfschiff „Wengi“ ist nun „Merkur“ getauft worden“.

Damit blieb die Schiffsfrage für den Aarelauf erledigt.

17. Zwar wurde die ganze Frage noch einmal, und zwar merkwürdigerweise bevor die Verkehrseinstellung erfolgte, im Zusammenhang mit der grossen eidgenössischen Angelegenheit der *Juragewässerkorrektion* aufgerollt. Der Initiant, Dr. Joh. Rud. Schneider, hatte dem Bundesrat mit der Konzession für Ausführung der Korrektion auch diejenige für ein Dampfschiffahrtsmonopol eingereicht. Der Bundesrat führte nun in seiner „Botschaft an die h. Bundesversammlung über die Angelegenheit der Juragewässerkorrektion“ vom 8. April 1857 folgendes aus:

„Der Gedanke, zur Erleichterung der Ausführung des Unternehmens auch den Verkehr an die Kosten der Juragewässerkorrektion beitragen zu lassen, schwebte bei den frühern Verhandlungen fortwährend ob. Die *Wasserstrasse zwischen Solothurn und Yferten* werde durch die Korrektion wesentlich verbessert, folglich sei es nur billig, wenn der diese Strasse benutzende Verkehr in Form eines Zolles oder einer Schifffahrtsgebühr auch etwas an die Kosten des Unternehmens beitrage. Diese Verbesserung wird in der Tat eine wesentliche sein. Durch Ausführung der projektierten Ver-

gräderung des Flusslaufes wird die Entfernung zwischen Solothurn und Nidau um 35,000 Fuss abgekürzt, das Gefäll ausgeglichen und eine stets hinreichende Wassertiefe erzielt, während jetzt besonders auf der untern Zihl die Schiffe öfters nur durch Ausladung der Ware weiter gebracht werden können.

Ansehend die Bedeutung der fraglichen Verkehrsstrasse, so berechnet die Zentralkommission von 1848 bis 1852 den mutmasslichen Verkehr, der sich nach ausgeführter Korrektion auf den verschiedenen Kanälen ergeben werde, auf 450,000—550,000 Zentner Waren und auf 20,000 Reisende. In der neuesten Erhebung der Regierung von Bern über den Ertrag einer „schwimmenden Eisenbahn“ (Projekt Ingenieur Karl Rappard) wird, auf detaillierte Nachweisungen gestützt, der jetzige Warenverkehr auf Dampfschiffen und Barken auf 800,000 Zentner (natürlich auch auf den Seen und im Lokalverkehr) angeschlagen, wovon etwa die Hälfte dem durchgehenden und die Hälfte dem Lokalverkehr angehört, und der mutmassliche Verkehr nach Erstellung einer schwimmenden Bahn auf 120,000 Reisende geschätzt.

Die Wasserstrasse wird auch nach der allfälligen Erstellung einer Seeuferbahn zwischen Biel und Yferten ihre Bedeutung erhalten ...“.

Was die Erhebung eines Wasserzolls anbetrifft, so war der Bundesrat der Meinung, trotz der verfassungsmässigen Zulässigkeit (Art. 31) sei vorläufig davon Umgang zu nehmen, da das Unternehmen auf andere Weise zu Stande kommen soll. Die von Dr. Schneider verlangte Einräumung eines Dampfschiffahrtsmonopols auf 60 Jahre hinaus, wobei er die Tarife immer 25% niedriger halten wollte, als die jeweiligen der Westbahngesellschaft, erklärte der Bundesrat, nicht annehmen zu können, da auf diese Weise die freie Konkurrenz unterbunden würde.

Das Konzessionsbegehren selbst schliesslich nimmt der Bundesrat nicht an, da befürchtet wird, es möchte eine mächtige Exploitationsgesellschaft entstehen, was man nicht begrüssen könnte.

Damit waren die Verhandlungen zwischen den Kantonen Solothurn und Bern, resp. nun auf dem Gebiete des

Bundes erschöpft. Die Schifffahrt wurde auch auf dem korrigierten Flusse nicht mehr aufgenommen, da die Konkurrenz der *Eisenbahn* auf Jahrzehnte hinaus alle finanziellen und wirtschaftlichen Kräfte des Landes in Beschlag nahm.

Nach langer Pause wurde die Aare dann noch einmal, während der Zeitperiode von 1889—1894, nicht als öffentliches Unternehmen, sondern von einer privaten Gesellschaft aus, durch ein schmuckes Dampfboot belebt. Im Frühjahr 1889 wurde der Solothurner Dampfbootklub gegründet und von demselben ein ausserordentlich solides, aus verzinktem Stahlblech und Mahagoniholz hergestelltes Dampfboot, das für 8—14 Personen Platz bot (9 Meter lang und 2 Meter breit), für ungefähr 5000 Mark in Haarburg bei Hamburg erworben. Der „St. Urs“ fuhr am 12. Juli 1889 unter dem Jubel einer zahllosen Menge, von Biel herkommend, unter den beiden Brücken in Solothurn ein. Die Dampfbootgesellschaft bestand aus 6 Solothurnern; als Kapitän funktionierte Herr Ferd. von Sury, als Heizer Herr Burkhalter. Der Staat erteilte die Fahrtkonzession am 13. April, die Stadt am 23. April 1889. In den Jahren wurde eine grosse Zahl von Fahrten mit 3—14 Personen nach Biel, St. Petersinsel, Neuenburg und Murten ausgeführt. Die Fahrt stromaufwärts Solothurn-Biel dauerte durchschnittlich 3½ Stunden, stromabwärts 1½ Stunden. Am 2. November 1894 wurde das Dampfboot für Fr. 4000 an Schiffsunternehmer Spillmann in Alpnachstad verkauft; es verkehrt jetzt noch, als Akkumulatorenboot umgebaut, unter dem Namen „Volta“ auf dem Sarnersee.¹⁾

¹⁾ Nach Akten und persönlichen Mitteilungen von Herrn Ferd. von Sury.