

Der Landungsplatz in Solothurn, das Landhaus und seine Waren

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn**

Band (Jahr): **11 (1922)**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

V. Der Landungsplatz in Solothurn, das Landhaus und seine Waren.

Wenn in den bisherigen Abschnitten immer von dem *Recht* die Rede war, auf das Solothurn in den Verhandlungen hinwies, so brachte die Stellung als wichtiger Landungsplatz auch seine *Pflichten* mit sich, die nicht immer angenehm waren.

Da handelt es sich in erster Linie um die *Schiffszieher* oder *Reckwege* unterhalb und oberhalb der Stadt. Einmal galt es, sie regelmässig zu unterhalten, da es leicht vorkommen konnte, dass sie durch eifrigen Gebrauch und die unterwühlende Arbeit des Flusses in die Aare rutschten. Dann aber handelte es sich oft auch um Besitzesstörungen. Sowohl unterhalb als oberhalb der Stadt führte sonst der Flusslauf durch verhältnismässig öde und wilde Gegenden, wo der Schiffzieherdienst keine Interessen störte; in der unmittelbaren Nähe der Stadt aber gab es wohlgepflegte Gärten und Hofstätten, die sich bis an das Ufer zogen und durch den regelmässigen Schiffszieherdienst in Mitleidenschaft gezogen werden mussten.

So meldet das Ratsmanual¹⁾ vom Jahre 1783: „Damit die Schifflente ohne Gefahr und ungehindert über das Gestaad am *Willihof* und *Schachen* hinauffahren mögen, da durch letzten grossen Wasserguss die alte übliche Wasserstrasse zum Ziehen verdorben und die hölzernen Brücklein weggeführt worden, werden MGHrn. die Wasserherren mit Zuzug beider Obervögte zu Kriegstetten und Flumenthal den Augenschein nehmen und die nötigen Befehle ausstellen,

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1783, 9. Juli.

dass gehörig remediert werde. Nach dem erstatteten Bericht dieser Persönlichkeiten wird unterm 30. Juli erkannt, dass die alte übliche Schifferstrasse bequem und ohne Gefahr, auch ohne einigen Zeitverlust hergestellt werden solle. Für dies Mal, ohne Consequenz, wollen Ihr Gn. dem Hrn. Besitzer des Willihofes zwei Schanzer zugeben, welche mit 2 von Hrn. Marechal Vigier zu bestellenden Arbeitern die Strasse unschädlich einrichten. Inskünftig aber, wie vorhin, solle die Erhaltung dieser Schifferstrasse ohne einiges Zutun Ihr Gn. auf allseitigen Particularen liegen. Die Wasserherren und die Obervögte sollen gemeinsam darauf achten. Im Jahre 1788 beschwerten sich sämtliche Oltner Schiffsmeister über den Zustand des Reckweges, so dass der Rat unterm 22. Januar beschloss,¹⁾ ohne Verzug zu veranstalten, dass das Aarebord dem Schiffzieherweg nach von Anfang der Vogtei Kriegstetten an bis an die Stadtschanze gehörig ausgeputzt, die zu hoch geschossenen Stauden niedergeschnitten, auch sämtliche dort befindlichen Bäche mit währschafte[n] und wandelbaren Stegen versehen werden, und an denjenigen Orten, wo dieser Befehl nicht schleunigst befolgt wird, diese Arbeit auf Unkosten der saumseligen Anstösser der Aare verrichten zu lassen.

Kamen unterhalb der Stadt die Klagen aus dem Munde der Schifflleute, so stammten diejenigen des *obern* Flusslaufes von den Anwohner und Besitzern. So beschwerte sich Frau Tugginer = Wallier am 18. März 1791 über die Schifflleute, welche seit einigen Jahren von sogenannten „alten Visitanten“ an über ihr Land unter- und oberhalb dem *Nobach* bis an alt-Landvogt Brunners Gut die Leine zu ziehen unternehmen, dadurch auf 120 Schritt weit das Bord bald ganz hinuntergetragen haben, und immer weiter den Weg in ihr Gut hineinnehmen, da doch noch vor weniger Zeit die Schifflleute gehalten waren, im Hinauffahren sich des jenseitigen Ports zu bedienen. Darauf haben die Räte unterm 30. März 1791 folgendes Gutachten erstattet:²⁾ dass 1. jenseits der Spitalmauer nach in der Aare ein merklicher Kopf von dahingeworfenem Schutt und von angeschwemmtem

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1788, 22. Januar.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1791, 30. März.

Kies und Sand hoch über das Wasser gehäuft sich befinde, welcher nicht nur verhindere, dass die Schifflente auf selber Seite nicht mehr hinauffahren können, sondern den Rückschwall des Wassers merklich befördere, welcher Kopf sowohl als die dort hinausgesunkenen grossen Steine sobald als möglich fortgeschafft werden sollten, davon das abzuführende zur Ausfüllung der Schützenmatt, wo Lätt ausgegraben, schicklich zu verlegen wäre; 2. nur bis diesseits die Fahrt mit geladenen Schiffen wiederum brauchbar gemacht wäre, könnte indessen gestattet werden, dass die geladenen Schiffe gegen „alte Visitanten“ an der Leine hinaufgezogen werden möchten, könnte nächst dem verdeckten Weg auf dem Glacis gegen Oberluft zur Schonung der Leinen ein Pfahl, dann auserhalb des Glacis an der Strasse am Hagecken der Frau Schulheissin Gut der 2. Pfahl aufgerichtet werden, damit die Schiffzieher sodann dasiger Strasse nach an der Leine bis an das Alt-Visitanten-Port zu ziehen Raum hätten, zu welchem Ende von der Ecke des verdeckten Wegs über das Glacis bis zur erwähnten Strasse ein Weg mittelst einer Stapfeten durch den Hag hindurch zu gestatten wäre. Wenn sich dann das Schiff bei „alten Visitanten“ befindet, sollen die Schiffsmeister gehalten sein, von da an die Schiffzieher mit der Leine an das andere Port hinüber abzuschicken, in die quer an jenseitiges Port hinüberzuschiffen, und sofort dasigem Port nach ihre Fahrt fortzusetzen, und damit 3. die der Frau Schulheissin Tugginer ob- und unterhalb dem Nobach der Aare nach gelegenen 2 Stück Land in Zukunft unbetreten und unbeschädigt bleiben, solle zu eines jeden Schiffers Verhalt am alt-Visitanten-Port ein Poteau aufgestellt werden mit der französischen und deutschen Aufschrift, „dass dem Schiffzieher unterhalb denselben über dasige Güter den Weg zu nehmen bei 50 Pfd. Geldbuss verboten sei, davon $\frac{1}{3}$ der Obrigkeit, $\frac{1}{3}$ dem Eigentümer zukommen solle“. Die geladenen Schiffe belangend, welche die Aare hinunter kommen, hat Frau Tugginer erklärt, sich nicht zu widersetzen, dass selbe, wie vorhin, bei ihrem Gut hinunterfahren und bei alten Visitanten, wo zu Ende Pfähle sich befinden, damit die Schiffe angebunden werden, mögen anlanden können. — Die An-

ordnungen scheinen aber nicht lange gefruchtet zu haben, denn schon am 1. Mai 1805 erfolgten neue Klagen über das Benehmen der Schiffzieher, die dem Hrn. Jungrat Tugginer das Land „degradieren“. Am 2. Oktober¹⁾ beschloss der Rat, unter ausdrücklicher Berufung auf den Ratsbeschluss vom 30. März 1791, die Schiffleute hätten sich des Schiffszieherweges auf der andern Seite der Aare beim Dreibeinskreuz zu bedienen. An der Lände und bei alten Visitanten ist der Beschluss anzuschlagen.

Uebrigens beschloss der Rat ebenfalls, das Bauamt zu beauftragen, durch einen Damm mit Pfählen dem Einfressen der Aare im Nobach Einhalt zu tun, und zu erwägen, ob es nicht tunlich wäre, alles Anländen bei „alten Visitanten“ gänzlich zu untersagen. Der Finanzrat berichtet unterm 30. Juni 1807, dass 1806 oberhalb der Stadt das Aarebord bei alten Visitanten zum Teil hergestellt worden sei, und dass es auf den Bericht des Hrn. Bauherrn Altermatt hin nötig wäre, diese Arbeit von der neuen Wehrung an bis zu den Festungswerken fortzusetzen. Der kleine Rat genehmigte diesen Vortrag mit dem Hinzufügen, dass die Stadtgemeinde von Seiten des Finanzrates solle eingeladen werden, zu dieser Arbeit die Fuhren und Materialien herzugeben, indem die Regierung die Arbeitslöhne bestreiten werde.²⁾

Wenn man aber zu Beginn des 19. Jahrhunderts das Landen im Obach verbieten wollte, so handelte es sich doch um die eine *Landungsstelle*, die bald bei „alten Visitanten“ (so genannt, weil 1654—1675 das Visitantenkloster daselbst sich befand),³⁾ bald „im Nobach“ bezeichnet wird und die Jahrhunderte lang, wenn auch nicht immer, so doch in schweren Zeiten gute Dienste leistete, da sie sich ausserhalb der Stadt und ihren Mauern befand.

Namentlich in *Kriegszeiten*, da man sich alles möglichen bei der Schifffahrt versehen musste, war man über diesen Landungsplatz froh. So wissen wir aus mehreren Ratsverhandlungen aus dem Jahre 1712 zur Zeit des 2. Villmerger- oder Toggenburgerkrieges, wie die Stellung Solothurns als

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1805, 2. Oktober.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1807, 30. Juni.

³⁾ St. Ursenkalender 1889.

Neutraler keine leichte war. So beehrte Bern unterm 15. Mai den Durchpass für ein Schiff Heu; Solothurn bat, man möchte ihm das nicht zumuten; Bern berief sich auf den Wynigervertrag von 1665, da das doch nichts mit der Neutralität zu tun habe. Solothurn blieb aber fest und verweigerte die Durchfahrt. Anders ging es mit dem Wein, da der nicht ohne weiteres zum Heeresbedarf gerechnet wurde. Nachdem der Frieden geschlossen, liess Solothurn auch wieder Pulver durchfahren, wenn es nicht zu grosse Transporte seien.¹⁾ Bei den Kriegstransporten von 1799 allerdings die auf den Befehl des französischen Oberkommandos ausgeführt werden mussten, wobei Kanonen und Munition zu befördern waren, spielten die Bedenken keine Rolle mehr, da die Neutralitätsfrage nicht mehr beachtet wurde.²⁾

Aber auch in *Seuchenzeiten* bediente man sich der obern Landungsstelle für Menschen und Waren. So beschloss der Rat unterm 7. Oktober 1720, als aus Marseille eine heftige ansteckende Seuche ausgebrochen war, alle Schiffe, statt „am Lande“, bei den „alten Visitanten“ halten zu lassen, durch Wachtmeister und Zöllner die Pässe und Alles genau examinieren und vorher kein Schiff unter der Brücke durchfahren zu lassen. Alle Schlagbäume sind hinunterzulassen, die fremden Schifflleute und die Sanitätsbehörde in Büren in Kenntnis zu setzen.³⁾

Schliesslich konnte man diesen Landungsplatz auch dazu benützen, gelegentliche *Schmuggelversuche* zu treffen, wie denn auch umgekehrt der Solothurner Rat sich beeilte, im nämlichen Fall, wenn es sich um den Versuch eines Solothurners, der in Yverdon ertappt worden, handelte, die Zustimmung zum bernischen Vorgehen auszusprechen.⁴⁾

Bei der obern Einfahrt diente wahrscheinlich auch der „*Krumme Turm*“ den Schiffen zur Orientierung, da ihm eine militärische Bedeutung kaum zuzusprechen ist. (Schlat-ter, Edg., pag. 14, Baugeschichtliches über die Stadtbefestigungen von Solothurn.)

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1712, 9., 15., 19., 25. Mai; 6., 25., 30. Juni; 22. August.

²⁾ Verwaltungskammerprotokoll. 1799, 31. März; 3. Juli.

³⁾ Ratsmanual Solothurn. 1720, 7. Oktober.

⁴⁾ Ratsmanual Solothurn. 1788, 10. September; 1789, 1. Juli.

Bei der obern Einfahrt in die Stadt — bei der untern war es natürlich nicht nötig — wurde auf Ratsbeschluss im Jahre 1624 eine *Kette über die Aare* angebracht, um die Sperrung durchzuführen und unbefugtes Durchfahren von Schiffen zu verhindern.¹⁾ Ob später, wie bei den Verteidigungsmassregeln des Jahres 1632 (befürchteter Ueberfall Berns im Kluser Handel) in Olten ein Gatter mit Spenzen hergestellt wurde, entzieht sich unserer Kenntnis.²⁾ Bei der Einfahrt der Schiffe in Solothurn hatte zunächst der *Zöllner* seine Pflicht zu tun; ihm lag die Aufsicht über den Schiffahrtsverkehr ob. Als daher im Jahre 1654 ein Schiff durchfuhr, ohne zu landen, erhielt der Zöllner einen Verweis mit der Mahnung, künftig besser darauf zu achten, dass kein Schiff durchfahre, ohne zuerst gelandet zu haben.³⁾

In einer Rüge vom 25. April 1725 wird sogar ein Schiffmann der Stadt angeklagt, er habe nicht nur von „alten Visitanten“ ein Schiff ohne Halten abgeführt, sondern sogar das *Hölzlein* und den *Schlagbaum* unter der *Brücke* selbst aufgehoben. Daher wird die Tätigkeit dieses Schiffmanns, Urs Kirchhofer, 2 Monate eingestellt, der Sohn bis morgen zu Wasser und Brot eingetürmt und bei Wiederholung mit Amtsentsetzung bedroht.

Die *Landung* selbst musste wohl bis Ende des 17. Jahrhunderts einzig auf dem linken Ufer erfolgen, „*Im Land*“ oder „*an der Ländti*“, wie die Ausdrücke in der Hauptsache lauten. Die Anlage eines Hafens auf dem rechten Ufer wurde, wie wir einer gelegentlichen Bemerkung des Chorherrn Urs Victor Wagner entnehmen können,⁴⁾ im Jahre 1697 an die Hand genommen; er bemerkt, dass man schlecht gepfählt habe und befürchten müsse, das Werk sinke in die Aare.

Nach glücklicher Landung schien die Erledigung der Geschäfte leicht zu sein; allein selbst am Landungsplatz gab es für ein Schiff und Waren noch *Gefahren* genug.

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1624, 16. November. Hafner II., pag. 281, nennt sie 33 Zentner schwer.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1632, 27. September.

³⁾ Ratsmanual Solothurn. 1654, 13. April; 1725, 25. und 28. April.

⁴⁾ Diarium vitae, Tagebuch des Chorherrn Urs Victor Wagner von Solothurn (Stadtbibliothek Solothurn, veröffentlicht von E. Tatarinoff).

Wenigstens weiss die Unglückschronik von mehr als einem Schiffsuntergang zu reden, der Anlass zu Beschwerden an den Rat gab; kleinere Unfälle sind darin nicht inbegriffen. So klagte am 2. Dezember 1774 Caspar Verrey von Vivis gegen Abraham Kocher, Schiffmann von Aegerten, es sei unterm 20. Oktober 1771 aus des Beklagten Fahrlässigkeit mit einigen seiner Waren an der Ländti untergegangen. Dagegen liess Abraham Kocher vorbringen, dieser leidige Zufall sei mehr dem Unglück, als einer Fahrlässigkeit seinerseits zuzuschreiben, um so mehr als das Land der Ländti nicht sauber gehalten worden.¹⁾ Es ist sicher kein Zufall, dass der Rat am 29. März 1775 beschloss, den „Landbeschiesserdienst“ einem tüchtigen Mann anzuvertrauen, der sofort den Eid zu leisten hatte,²⁾ ebenso wenig, dass am 27. Oktober 1779 den Fischern bei 5 Pfund Busse verboten wurde, bei der Ländti Steine in die Aare zu werfen; sondern sie sollen künftig bei der neuen Brücke anländen und Bedacht darauf nehmen, dass auch dort keine Steine, die den grossen Schiffen nachteilig sein dürften, in die Aare geworfen werden. Das Verbot soll „am Land“ angeschlagen werden.³⁾ Ein Unfall, der recht glimpflich ausging, wird von Benedikt Bass vom 18. Mai 1782 berichtet: „Am Morgen oder Mittag ladeten die Aarburger Schifflleute in einem Waidling von allhiesiger Indiennefabrique 15 Ballen Indiennes. Als sie von allhiesiger Ländung abstossen wollten, ging gedeuteter Waidling samt drei Schifflleuten zugrund wegen der starken Ueberladung desselben. Alles wurde glücklich gerettet. Sämtliche Ballen mussten ausgepackt, frisch gewaschen und galandriert werden. Die diesfalls ergangenen Unkosten mussten durch die Schifflleute bezahlt werden.“⁴⁾

Ob dazu der „Crampon“ benutzt wurde, den die Schifflleutezunft durch Beschluss des Bottes vom Jahre 1776 zur Hebung versenkter Waren anzuschaffen beschlossen hatte, ist wahrscheinlich. Jedenfalls hatten die Unfälle die Folge, dass erneut nach allerlei Sicherheitsmassregeln gerufen

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1774, 2. Dezember.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1775, 29. März.

³⁾ *ibid.* 1779, 27. Oktober.

⁴⁾ E. Tatarinoff, Solothurner Stadtneuigkeiten aus dem Ende des 18. Jahrhunderts. 1910/11.

wurde. So beschloss der Rat am 30. Juli 1783 kategorisch: „Damit die Schiffe unweit der Lendti anlanden können, sind MGHrn. die Wasserherren ersucht, die nötigen Vorkehren zu treffen, damit künftighin die Schiffleute keine Ursache haben, über Gefahr sich zu beschweren“, und am 22. November 1797 wurde die Zoll- und Commerzienkammer ersucht, einen Plan zu entwerfen, wie sowohl im Kauf- und Ländtihaus als auf der Wasserroute selbst bessere Sicherheitsmassregeln getroffen werden könnten, damit das Eigentum des Weins, des Salzes und anderer Waren besser, als seit einiger Zeit geschieht, respectiert werde.¹⁾ Es scheinen also noch andere Gefahren als auf dem Wasser bestanden zu haben.

Seit dem Jahre 1722 bestand auf Wunsch der Stadtbehörde eine Einrichtung, die jedenfalls von gutem Nutzen war, dass nämlich die Zunft eine *Barke* oder, wie es später heisst, ein *Zunftschifflein* samt *Weidling* machen liess. Rechtzeitig beschloss das Bott jeweilig, das schadhaft gewordene Fahrzeug durch ein neues zu ersetzen, so in den Jahren 1771, 1773, 1775 und 1785.²⁾ Erst durch Belohnung, dann zweien neu aufgenommenen Zunftbrüdern zur unentgeltlichen Aufsicht anvertraut, kam es doch zu keiner befriedigenden Lösung. Daher erliess das Bott vom 24. Juni 1793 eine besondere „Verordnung betreffend die beiden *Zunftschiffe*“,³⁾ mit folgenden Bestimmungen:

1. Das grössere Schiff soll immer auf Seite des Zolldhafens im Kreuzacker angeschlossen bleiben, weil sich dort kein so hohes Port befindet, hiemit auch nicht so viel der Unbequemlichkeit unterworfen ist, bei zu- und abnehmendem Wasser hinausgelassen oder zurückgezogen zu werden, auch dort überhaupt einen ruhigen Aufenthalt hat, als solcher bei der neuen Aarebrücke beim Kloster bisher gewesen ist.

2. Der Weidling aber, welcher öfters bei Unglücksfällen oder andern Zufällen jählings gebraucht wird, wird

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1783, 30. Juli und 1797, 22. November.

²⁾ II. Protokoll der Schiffleutezunft.

³⁾ II. Protokoll der Schiffleutezunft, pag. 104.

an letztbedeutetem Ort unter der neuen Brücke angeschlossen bleiben.

3. Damit von diesen Schiffen auf jeden Fall der nötige Gebrauch gemacht werden kann, sollen dieselben zur Winterszeit immer, sobald nur ein wenig Wasser sich darin befindet, ganz ausgeschöpft werden, weil dieses Wasser, wenn es gefriert, den Schiffen nachteilig sein und solche versprengen könnte, auch sonst die Schiffe mit dem Eis nicht gebraucht werden könnten. Zur Sommerzeit aber mag etwas Wasser, als höchstens $\frac{1}{2}$ Schuh hoch, darin gelassen werden, damit nicht die untern Fugen von der Sommerhitze geöffnet werden, dieses wenige Wasser kann alsdann bei nötigem Gebrauch des Schiffes bald ausgeschöpft sein.

4. So oft es erfordert, dass diese Schiffe beschaben oder sonst geflickt werden müssen, soll der Aufsichter solches zu bewerkstelligen nicht unterlassen, auch bei Auf- und Abnehmen des Wassers die Ketten zücken oder verlängern.

5. Damit die Zunft nicht in Sorgen stehen müsse, dass diese nötige Vorsorge unterbleibe, soll der dazu bestellende Aufsichter in der Schifffahrt erfahren und zur Beobachtung obiger Vorschrift verpflichtet sein.

6. Weil diese Schiffe immerhin an Ketten mit Schlössern sollen angehängt verbleiben, so ist es nötig, dass zu jedem derselben zwei Schlüssel vorhanden seien, davon einer von jedem Schiff hinter dem Aufsichter, der andere aber auf der Zunft liegen wird.

7. Dem Aufsichter soll auch obliegen, bei sich ereignendem Unglück, sobald er darüber ermahnt ist, mit dem kleinern oder grössern Schiff, je nachdem es der Fall erfordert, alsogleich sich auf den Ort zu begeben, und dort die nötige Hülfe zu leisten.

8. Bemeldter Aufsichter soll sämtliche zu erwähnten Schiffen nötigen Ketten, Flösser, Seile, Zunder und Riemen, wovon ihm ein Verzeichnis zugestellt wird, aufbewahren und für alles gutstehen.

9. Weil die Besorgung auf diesem Fuss mehr Mühe als bis anhin erfordert, so ist dessen jährliche Besoldung anstatt 4 Kronen auf ein Louis d'or gesetzt worden; so aber, dass derselbe alsdann keinen Extralohn, als was allein das Be-

schaben und Flicker verursachen könnte, anzurechnen haben solle.

10. Wenn ein Schiff oder Weidling in Abgang gerät, soll derselbe zum Nutzen der Zunft verkauft werden, und der Aufsichter die Pflicht haben, solches mit Vorwissen an Mann zu bringen trachten.

11. Damit die Zunft noch mehr versichert sei, dass der zu den Schiffen bestellte Aufsichter seine Pflicht in allem genau erfülle, ist nötig, dass einem Zunftbruder, Mitglied des grossen Rates, die Oberaufsicht aufgetragen werde.

12. Als Oberaufsichter wird gewählt Hr. Alt-Stadtlieut. von Vivis, und als salarierter Unteraufsichter Victor Meyer, Schiffmeister, mit der Bedingung, dass jeder bei Abwesenheit für Vertretung Sorge.

Noch im Jahre 1816 antwortet die Zunft auf ein Reklamationsschreiben der Stadtpolizeikommission, sie habe die Pflicht des Unterhalts von Schiff und Weidling ohne weiteres zugegeben, sonst hätte sie nicht noch am 12. September 1814 beide Fahrzeuge neu herbeigeschafft. „Allein gegen das Ende des Maimonats letzthin bei hochgeschwollener Aare ist der Weidling sogar aus dem Ländtihaus, wohin solcher um geglaubter Sicherheit willen, und um sich besser an der Hand zu finden, entkam, ohne dass wir von demselben ferner etwas vernehmen konnten. Zum Ersatz dessen wurde danach, bis der neue Weidling von Olten angelangt, ein anderer gemietet und an Platz gestellt, allein obschon solcher laut erhaltenem Bericht kurz darauf verfertigt war, konnte das Anbringen erst in den letzten Tagen des abgelaufenen Herbstmonats erfolgen, weil erst zu dieser Zeit die Aare wieder fahrbar geworden ist.“¹⁾)

In diesem Zusammenhang erwähnen wir die Tätigkeit der Schifflente beim *Eisbruch* auf der Aare, eines Ereignisses, das jedenfalls nicht allzu oft vorkommen mochte. Ein solcher ging am 29. Januar 1789 von statten. „Noch stund am Morgen die Eisfläche unerschüttert ob der alten Brücke; unterhalb hatte die wohltätige Kraft des Pulvers und der unermüdete Fleiss der Arbeiter fast die ganze Aare geöffnet.

¹⁾ II. Protokoll der Schifflentenzunft. 1816, 25. Oktober.

Jeden Augenblick drohte diese fürchterliche Eismasse loszubrechen, drohte unter schrecklichem Wellengebrüll mit unaufhaltbarer Gewalt alle Joche auseinanderzureissen, Verheerung, Umsturz, Tod und Verderben über die umliegende Gegend hinzuströmen. Schauervoll war der Anblick! Alles umher harrte voll banger Erwartung auf den Entscheidungsaugenblick, wo sich diese Schreckensscene entwickeln sollte. — Viktor Meyer, ein erfahrener (Oltner) Schiffsmann, der unter Wassergefahren grau geworden, kam gegen 7 Uhr auf die Brücke, übersah die ganze Eislage und ging dann wehmütig nach Hause, um seine Söhne zu holen. . . . Sie stiegen nun mutvoll in ihr Schiff, fuhren unter tausend Segnungen gutdenkender Zuschauer gegen die fast drei Schuhe hohe Eisdecke, wo sie eine Wasserbombe sehr glücklich losbrannten. Durch die Erschütterung warf die ungeheure Eismasse in die Läng und Quere sehr grosse Spalte, einige Stücke rissen sich los, und zertrümmerten an den Brecheisen der Joche. Noch wollte das Ganze sich nicht trennen; bisweilen hörte man ein fernes unterirdisches Getös; die Kräfte und Gegenkräfte arbeiteten und kämpften wider einander. Gegen 12 Uhr geschah der Bruch. Ein Stoss von den oben heranschwimmenden Eisklumpen erschütterte den ganzen Eisbau, alles ging in Trümmer; es toste unten, es krachte oben, die Fluten brüllten, die Brücke wankte; Eisschollen überwarfen Eisschollen, türmten sich übereinander, sanken unter und hoben sich wieder. Das ganze Eiswerk war in einem allgemeinen Aufruhr und rückte majestätisch der Brücke zu. . . .“ — Die arbeitsamen Schiffer wurden für ihre treuen Dienste mit dem Bürgerrecht beschenkt.¹⁾

Die Waren wurden im *Landhaus*, gelegentlich auch *Kaufhaus* genannt, geborgen. Das erste dieser Art wird erwähnt in den von H. Morgenthaler veröffentlichten Seckelmeisterrechnungen in den Jahren 1450—1499, wobei eine Waage erwähnt wird, Gewichtsteine, Salzmesse und Salzbüttinen (pag. 137/138). Ein weiteres wurde im Jahre 1521 erstellt, wie Franz Haffner berichtet: „Anno 1521 auf Sonntag nach Apollonia ward von der Obrigkeit notwendig befunden, ein Kornhaus zu besserer Komblichkeit einer Bur-

¹⁾ Solothurner Wochenblatt 1789, Nr. 6; Strohmeyer, Seite 45.

gerschaft zu erbauen“.¹⁾ Ein späteres Gebäude dieser Art stammt aus dem Jahre 1640, wie denn Haffner berichtet: „Das neue Kaufhaus allhie unten an der Schaalgasse, oder Land, ist dies Jahr 1640 vollendet; die Baukosten belaufen sich auf 6116 Pfd., 13 Schilling, 8 Pfennig“.²⁾ Das heute noch stehende Gebäude stammt aus dem 18. Jahrhundert und trägt die Jahrzahl 1722. Zur innern Einrichtung des neuen Gebäudes erstattete die Zollkammer dem Rat folgendes Gutachten vom 25. Mai 1770:³⁾



Das Landhaus in Solothurn (1722) im heutigen Zustand.

1. Dass zur Erhaltung eines weiten Platzes im Landhause die zwei Neben-Sous-Pentes der Länge nach gegen Sonne und Berg bis etwa $2\frac{1}{2}$ Schuh hinuntergelassen, die Kaufmannswaren sodann daraufgelegt und ganz trocken gelegt werden könnten, die vordere Sous-Pente gegen Bise behalten und der Notdurft nach für die Waren gebraucht, die zwei Nebengehalt gegen Oberluft zu unterst bei dem Aarepörtli zu keinen Zeiten mehr von den Herren Spedi-

¹⁾ Solothurn. Schauplatz II. Teil. 1666, pag. 208.

²⁾ Solothurn. Schauplatz II. Teil. 1666, pag. 296.

³⁾ Ratsmanual Solothurn. 1770, 25. Mai.

toren sollte eingenommen, sondern selbige einen anständigen und sehr bequemen Platz für die Materialistenwaren abgeben könnten. Die leeren Fässer und Kisten sollten in Zukunft aus dem Landhaus geschafft und daselbst nicht mehr geduldet werden.

2. Wenn aber eine namhafte Quantität Salz ankommen sollte und solches vorgeschagter Ursachen halber nicht mehr alles im Landhaus eingelagert werden könnte, so wäre das unterste Gehalt im Früchtemagazin im Kreuzacker, wo die obrigkeitlichen Laden sich dermalen befinden, welche in das Turbenmagazin oder auf das Bollwerk verlegt werden könnten, als ein für das Salz beförderlicher Ort angesehen worden; da aber nichts mehr taugliches zu Lägern sich allda befindet, so könnten die vom abgehenden Kirchengerst (St. Ursuskathedrale) tauglichen Träm und Läden, so viel erforderlich, dazu verbraucht werden.

3. Das Litzimagazin sollte für Partikularen zugänglich gemacht werden.

Der Rat beschloss ferner, zur Erleichterung der Ausladung durch die Schiffsreglements-kammer im Jahre 1725, einen *Kran* anfertigen zu lassen.¹⁾

Zur Aufrechterhaltung der Ordnung und Disziplin, die oft bei der Verschiedenartigkeit der Interessen, der Sprachen, der Herkunft der Schifflente und des Verkehrs zwischen den verschiedenen Funktionären keine leichte Sache sein konnte, war jedenfalls eine besondere *Landhausordnung* nichts Ueberflüssiges. Eine solche, nicht datierte, aber zirka aus dem Jahre 1750 stammende „Nota, über einige Punkte, so an allhiesiger Ländti zu observieren“,²⁾ regelt die Sache in folgenden 9 Artikeln:

Art. 1. Erstlich sollen alle Schiffe oder Barken, die sowohl von oben herab, als unten herauf kommen, annhier bei der Ländti anlanden und abladen, und nirgends anderswo, auch nach ihrer Ankunft allsogleich ihre Frachtbrief von den aufhabenden Waren, was auch sie haben mögen, einem jeweiligen Zöllner im Kaufhaus zur Einschreibung, ehe sie

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1725, 18. August.

²⁾ Aktenband Schifffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

den Eigentümern der Ware zu Handen gestellt, überbracht werden.

Art. 2. Von dieser Anlandung der Schiffe sollen allein ausgenommen sein diejenigen Schiffe, welche mit dem Stand Bern zugehörigen Sachen, Armatur, Mund- und Kriegsprovion, wie auch Salz und Früchten beladen, so sehr selbige mit glaubwürdigen Certifikaten begleitet, welche letztere die Schifflente bei ihrer Durchfahrt einem jeweiligen Zollcommis vorweisen sollen, nach vollbrachter Vorweisung aber obverdeutete Schiffe unabgeladen durchpassieren können.

Art. 3. Damit aber keine Gefährte, bei dieser Nichtabladung getrieben werden, sollen unsere Zollcommis dahin gehalten und verbunden sein, alle dergleichen Schiffe zu examinieren, um sich des angegebenen zu versichern, und im Fall ein Betrug von Seiten der Schifflente entdeckt würde, die Waren zu arrestieren, und an seinem gehörigen Ort ohne Ansehen der Person anzuzeigen.

Art. 4. Soll allen einheimischen und fremden Schifflenten gänzlich untersagt sein, dass ein Schiffmann dem andern von einem Schiff zum andern ohne Vorwissen des Zollcommis bei Confiscation der Ware zu übergeben befugt sein solle, sondern es solle mit dergleichen Waren, wie Art. 1—8 Kaufhausordnung zu sehen, sein Verbleiben haben.

Art. 5. Von dieser Uebergab aber wollen wir abermalen ausgenommen haben alle die Schiffe von Hier nidsich fahrenden einheimischen und fremden Weine, welche nach vorgewiesenen Patenten die Fass von einem Schiff zum andern zu überladen wir gnädigst bewilligen wollen, jedoch dass nach geschehener Ueberladung der gebührende Zoll entrichtet werde.

Art. 6. Damit aber die per Transit gehenden und in Hier liegenden Waren und Früchte mit aller Geschwindigkeit an das Ort ihrer Bestimmung beschleunigt werden können, als gestatten wir allen und jeden Schifflenten, seien sie bernisch, neuenburgisch oder bielerisch, allhier frei anzuländen, auch wofern allhiesige Herren Speditoren ihre obsich zu versenden habenden Waren oder Früchte ihnen anvertrauen wollten, selbige per Durchfuhr laden zu dürfen.

Art. 7. Gleich wie wir allen fremden Schiffleuten, die anhero Fahrt auch Anlandung, desgleichen die Ruckfuhren erlauben, als soll unsern hiesigen drei Schiffsmeistern keineswegs benommen sein, die in Hier sich befindenden Waren oder Früchte jeder in seiner Kehr an ihren Bestimmungsort zu verladen und zu führen, Ihnen überlassen sich bei den Herren Speditoren beliebt zu machen, um den Vorzug gegenüber fremden von ihnen zu erlangen, als wozu die Beschleunigung der Güter oder Früchte erfordert wird.

Art. 8. Wenn wir nun seit einiger Zeit mit höchstem Missbelieben wahrgenommen haben müssen, dass bei einem sich ereignenden Unglück auf der Aare (welches Gott fernhin abwenden wolle) weder der obern noch der untern Ländti keine allhiesigen drei Schiffmeister mit keinen andern Schiffen als mit Barken versehen, ja obige drei Schiffsmeister sehr oft auf der Reis sich befinden, mithin denen Notleidenden nicht mit Hilf beigesprungen werden konnte. Daher ist unser Wille und Befehl:

1. Dass alle drei allhiesigen Schiffsmeister schuldig und verbunden sein sollen, zugesamt und miteinander einen kleinen Weidling, einen Spitzweidling und ein Halbschiff an der obern oder untern Ländti in Bereitschaft zu halten, um nötigenfalls den Notleidenden an die Hand gehen zu können.

2. Damit ein solches desto füglicher und bequemer wiederfahren könnte, soll jederzeit einer von den drei Meistern zur Stelle sein.

3. Soll wie vor altersher eine lobl. Zunft zu Schiffleuten wegen beziehenden Laderlohn (*siehe oben Seite 42*) auch einen kleinen Weidling, nebst einem kleinen Schiff an der Ländti in gutem wahrschafterm Stand zur Stelle haben.

Die *Kaufhausordnung*, auf die in Art. 4 Bezug genommen wird, wurde zuerst in den Jahren 1766/67, dann 1784 und schliesslich 1815 erlassen und jeweilen in Druck gegeben.

Noch im Jahre 1836 erliess der Rat einen neuen *Lagergeldtarif*,¹⁾ wodurch einige Erleichterungen eintreten sollten, vorläufig für ein Jahr, der sich bereits mit modernern Bedürfnissen beschäftigt:

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1836, 30. März.

Art. 1. Von jedem Fass und Boller Wein und gebranntem Wasser, gross oder klein, wird für die ersten 8 Tage nichts, nachher aber per Tag 3 Batzen bezogen.

Art. 2. Alle übrigen Waren, welche im Landhaus untergebracht werden, zahlen für die ersten 14 Tage nichts.

Art. 3. Eisen in Masseln, und Eisenguss für Mechanik, sowie fabriziertes Eisen, Häfen, Oefen etc. und Mineralfarben bezahlen nach Verfluss der ersten freien 14 Tage wöchentlich per Centner 1 Rappen.

Art. 4. Colonial- und andere Waren als Papier, Wolle, Leder, Farbhölzer etc. per Collis bis 120 Pfd. und darunter zahlen 2½ Rappen, Collis hingegen von 121 Pfd. und darüber 5 Rappen.

Art. 5. Gips und leere Fässer dürfen nur dann ins Landhaus verlegt werden, und nur so lange, als es der Platz gestattet, und zwar unentgeltlich, indem dieselben auf erstes Begehren hin fortgeschafft werden müssen.

Art. 6. Fassdauben per 100 Stück wöchentlich 20 Rappen.

Art. 7. Waren, die einen ekelhaften Geruch verbreiten, werden nicht ins Landhaus aufgenommen, jedoch Knochenmehl zur Winterszeit, wofür 5 Rappen per Fass für jede Woche bezahlt wird. Bei allen übrigen hier nicht benannten Artikeln soll man sich nach der bestehenden Kaufhausordnung richten.

Als der Frequenz der Schifffahrt durch die Verbesserung der neuen Strasse durch das Suhrtal gefährliche Konkurrenz drohte, mahnte der Rat alle bei der Schifffahrt Beteiligten mit grossem Ernst, das Ihre zu tun, dass Reisende und Fuhrleute dem Wasserwege treu blieben; diese Mahnung galt den Schifflenten, den Zöllnern und nicht zum mindesten auch den Wirten, die in Abforderung der Zechen bescheiden sein sollten.¹⁾

Die *Schifflande* war aber noch im 19. Jahrhundert nicht einwandfrei. Zwei Schifflente stellten ihre Barken an verbotenem Orte auf. Sie wurden daraufhin angeklagt, entschuldigten sich aber wegen der Wassergrosse und dem mangelnden

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1715, 5. Juni.

Platze. Der Rat muss deshalb am 23. Januar 1826 Kenntnis nehmen von einer Reklamation des Oberamtmanns der Stadt, er habe sich bei dieser Gelegenheit neuerdings wieder überzeugt von der Notwendigkeit und Billigkeit, dass die hohe Regierung, die das Zollregal genieße, auch dafür Sorge, dass den hier anländenden Schiffen der dazu nötige Platz angewiesen würde; demzufolge, und um künftig dergleichen Anlässen vorzubeugen, habe er bereits wegen Ankauf des fraglichen Stück Landes mit dem Herrn Tugginer gesprochen, welcher sich bereitwillig erzeigte hätte, dasselbe gegen den gleichen Preis der Regierung abzutreten.¹⁾ (Es ist möglich, aber nicht gewiss, dass es sich dabei um den Besitz Tugginer im Obach handelte, wo die frühere Landungsstelle gewesen war.)

Zur Beschreibung des solothurnischen Landungsplatzes, wenigstens im 16. Jahrhundert, gehört auch die Erwähnung der an der Aare vorhandenen *Floss-Schiffe*, die nicht etwa mit den durchfahrenden Flößen zu verwechseln sind, sondern den Bewohnern der Stadt dienten, sei es zur Wäsche oder andern Reinigungsarbeiten, sei es zum Befestigen der Schiffe, die nicht gerade beim Landhaus zu tun hatten. Es handelt sich dabei um ein Vermieten dieser Floßschiffe, die mit den Allmenden im Ratsmanual von 1551 zusammen erwähnt werden. Es ist da ebenfalls zu lesen: „Der Floßschiffahrt ist geraten worden, das eine Floss zu den Barfüßern einem neuen und das andere dem alt-Schultheissen ohne Zins, solange beide an den Aemtern sind, zu geben; die andern Flußschiffe, die hingeliehen sind, soll es dabei Verleihung folgende Einzelheit berichtet: „Zu den Barfüßern neu- und alt Schultheiss sollen keinen Zins geben, doch sollen sie ausser Amt kein Anteil mehr davon haben. Dav. Stallner um 18, Conrat Walter um 5, Stadtschreiber um 5, Hans Wanner um 5 ß — am hintern Brunnen: Urs Walsteiner um 18 und zum Turm um 12 ß.“²⁾ Ferner lesen wir 1554: „Ist geraten worden, dass die von Gibelin mitsamt ihren Mithaften sollte den Zins ab ihrem Floßschiff bezahlen, und dieweil der alte Gibelin das alte Floßschiff hin-

1) Ratsmanual Solothurn. 1826, 23. Januar.

2) Ratsmanual Solothurn. 1551.

wegziehn und ein neues machen, soll man keinen Zins darauf schlagen“. 1558: „Peter Brunner hat sich erboten, Cuno Schärer sein Floßschiff bei dem untern Rossmärit zu lassen, soll 6 ß Zins meinen Herren daraus haben“, ebenda: „Hauptmann Frölich ist vergonnen, ein Floßschiff zu machen an St. Ursen Kilchmauer unten zuechen bei dem Eggen, vor des Doctors Haus hinüber“. 1561 werden die Floßschiffe der Fischer gekündigt wegen schlechter Bedienung der Bürger. 1563 wird das Gesuch des Hans Jenner um ein Floßschiff im Brunnen am Land abgewiesen. 1581 erhalten auf bittliches Ansuchen hin Hr. Jungrat Sury und Nikl. Glutz die 2 Flossschiffe um einen Bodenzins bewilligt. 1588 hat Hauptmann Peter Brunner MGn. Hrn. um einen Platz bei der Wirtschaft zur Krone um ein Floßschiff zu machen gebeten, ist ihm vergönnt worden und werden 6 Schilling Bodenzins darauf geschlagen.¹⁾

Die *Reisenden*, die die Wasseroute benutzen, kamen in der Regel nur als Begleiter der Warentransporte in Solothurn an. Immerhin gab es gelegentlich eigentliche Transporte, die nur aus Personen bestanden. Solche gab es z. B. mehrfach in recht bedeutendem Umfang, als die französischen Refugienten zu Ende des 17. Jahrhunderts in die Schweiz kamen und nach dem gastlichen Aufenthalt in der Westschweiz und in Bern ihre Reise nach dem entfernten Brandenburg antraten.²⁾ Die Schiffe hielten jeweilen in Solothurn an, und dieser Umstand gab dem daselbst residierenden französischen Gesandten Tambonneau Gelegenheit sich in einer Weise einzumischen, die man in Bern so unangenehm empfand, dass am 29. März 1686 Befehl gegeben wurde, erst in Wangen die Einschiffung der Refugienten vorzunehmen und in Olten ohne Aufenthalt vorbeizufahren. Zwar war es Tambonneau nicht gelungen, den Rat von Solothurn zu bewegen, die Exulanten zu arretieren, obwohl er dieselben als Rebellen hinstellte, denen Bern in ganz ungehöriger Weise Pässe verabfolgt habe. Die Solothurner seien zu sehr empfindlich in der Wahrung ihrer Souveränität, als dass er

¹⁾ Ratsmanual Solothurn, die erwähnten Jahre.

²⁾ E. Bähler, Kulturbilder aus der Refugientenzeit in Bern. (Neujahrsblatt des historischen Vereins des Kantons Bern, 1908, pag. 23.)

durch seine Reklamationen etwas hätte ausrichten können, bemerkt er nicht ohne Bitterkeit. Dafür suchte er selber die Refugienten an der Landungsstelle und in der Herberge auf, um sie durch Ueberredung zur Umkehr zu veranlassen. Aber ob er sich auch durch die Wirtsleute in Kenntnis setzen liess, wenn Exulanten eintrafen, so wussten ihm diese meist so gut auszuweichen, dass er nur selten seine gewiss nicht geringe Gabe der Ueberredung anwenden konnte. Die zwei Schiffe, die er arretieren lassen wollte, waren einige Tage vor dem erwähnten Erlass der Berner, 4 Uhr nachmittags in Solothurn eingetroffen. Auf dem einen zählte Tambonneau 130 Männer, Frauen und Kinder, in Begleitung eines Offiziers. Die meisten waren vor einem Monat aus der Franche Comté nach Bern gezogen und beabsichtigten, die Reise nach Brandenburg anzutreten. Zwar langten in der Folgezeit noch viele Refugiententransporte in Solothurn an, aber Tambonneau fand die Flüchtlinge in entschlossenster Stimmung, wie er am 11. Mai dem Könige mitteilte. Am 13. Juli hatte er wieder Gelegenheit, mit einer Schar von 60 Flüchtlingen, von einem Pfarrer aus dem Languedoc begleitet, zu unterhandeln, richtete aber nicht das Geringste aus.

Zu Beginn des 19. Jahrhunderts mehrte sich die Zahl der Auswanderer oft in ganz bedenklichem Masse. Dass der Wasserweg als der billigste für diese Beförderung benutzt wurde, ist nicht zu verwundern. So ersuchte der Stand Freiburg mit Schreiben vom 26. April 1819, es möchten die im Laufe des Juni nach Rio de Janeiro Auswandernden, ungefähr 800 Peronen bei ihrer Durchfahrt auf der Aare samt ihren Habseligkeiten Zollfreiheit geniessen. Der Rat gestattete die zollfreie Durchfuhr am 3. Mai und wollte nur noch untersuchen, ob die aus dem Kanton Bern Ausgewanderten ebenfalls diese Erleichterung genossen hätten.¹⁾

Die *Waren-Transporte* betrafen alles Mögliche. Immerhin kann man annehmen, dass es sich in erster Linie handelte um:

1. Das Salz, 2. Den Wein und 3. Das Getreide.

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1819, 3. Mai.

1. Das Salz.

Unter den regelmässigen Transporten der Wasserstrasse steht das Salz im Vordergrund. Die Schweiz war von jeher darauf angewiesen, einen guten Teil der Lebensbedürfnisse aus dem Auslande zu beziehen und sie hatte jahrhundertlang dafür nichts anderes auszutauschen als Käse, Rindvieh und Soldaten. Die Regierungen der einzelnen Kantone waren bemüht, die Handelsbeziehungen mit den Nachbarstaaten zu sichern und namentlich die Beschaffung des Salzes zu billigem Preise und in genügender Quantität stetsfort zu ermöglichen. Daher eine Menge von diesbezüglichen Verträgen und Erlassen, von Verhandlungen mit Staatsrepräsentanten sowohl als mit Privatpersonen. Der Salzhandel bildet häufig Gegenstand der Abschiede der Tagsatzung und der speziellen Konferenzen der einzelnen Orte. Ueber die Herkunft des Salzes aus verschiedenen Gegenden sind Nachrichten vorhanden. So kam Salz vom Niederrhein, aus Württemberg, sogar aus der Nähe von Venedig. Auf die Dauer vermochte das Abhängigsein von Fremden, die Schwerfälligkeit und Kostspieligkeit des Transportes nicht zu befriedigen. Daher versuchten Basel, Bern, *Solothurn* und Freiburg im 16. Jahrhundert, den Salzbrunnen von St. Hippolyte in Burgund zur eigenen Versorgung in die Hand zu bekommen. Allein die Unternehmung gelang nicht, und unterm 6. November 1505 kam zwischen den burgundischen Anwälten und den Abgeordneten der vier Städte ein Vergleich zustande, kraft dessen einerseits Basel, Bern, *Solothurn* und Freiburg alle Ansprüche auf den Salzbrunnen von St. Hippolyte aufgaben, andererseits dagegen die burgundischen Gesandten im Namen des Königs von Kastilien den vier Orten 3000 Sonnenkronen oder 4000 rheinische Gulden zu bezahlen zusagten. Des weitern erboten sich die burgundischen Vertreter, den feilen Salzverkauf zu gestatten und die vier Städte dabei möglichst zu fördern.¹⁾ So blieb den

¹⁾ Paul Kölner, Das Basler Salzwesen seit dem 13. Jahrhundert bis zur Neuzeit. Basel 1920.

A. Ribeaud, Zur Geschichte des Salzhandels und der Salzwerke in der Schweiz. (Jahresbericht der höhern Lehranstalt Luzern, 1894/95.)

J. A. Balthasar, Die Salzverträge der Schweiz mit Frankreich. Helvetia II., 1826.

Eidgenossen nicht viel anderes übrig, als wieder durch die Verträge und Abkommen die nötigen Mengen sich zu sichern. Das Salz, das in Solothurn, entweder auf- oder abwärts durchgeführt wurde, stammte aus vier verschiedenen Bezugsquellen:

a) den Salzwerken zu Salins in Burgund (das „salinische“ Salz),

b) den Salzwerken von Hall im Tirol (das „hallische“ Salz),

c) den Salzwerken in Reichenhall und Traunstein in Bayern, und

d) den verschiedenen Bezugsquellen in Lothringen.

a) Die Salzwerke in Salins spielen wohl in der Geschichte des schweizerischen Salzhandels eine so hervorragende Rolle, dass es gerechtfertigt erscheint, sie an der Spitze dieses Abschnittes anzuführen. Das burgundische Salz wurde von den Eidgenossen demjenigen andern Ursprungs, namentlich dem französischen Meersalze, vorgezogen. Man schätzte seinen reinen, weniger ätzenden Geschmack, seine Haltbarkeit und seine schneeweiße Farbe. Es bildete den hauptsächlichsten Gegenstand der Handelsbeziehungen zwischen den westlichen Orten und der Franche Comté. Als die Freigrafschaft im Jahre 1674 durch Eroberung mit Frankreich vereinigt wurde, verpflichtete sich König Ludwig XIV., die frühern Verträge fortzusetzen und getreulich zu halten. Er liess übrigens noch durch seinen Gesandten besondere Salzverträge mit einzelnen Staaten abschliessen, mit Freiburg, Solothurn, Luzern usw. Frankreich verstand es in der Folge sehr, diese Verträge zu seinen Gunsten auszulegen und anzuwenden. Welchen Umfang und welche Bedeutung die Salzlieferung von Salins für die Schweiz, die Einfuhr in Solothurn und vor allem den Transit, bedeutete, zeigt eine Angabe der jährlichen Salzlieferungen im Jahre 1674. Frankreich lieferte vor allem an die katholischen Stände:

Luzern erhielt 2500 Fässer (bosses), Uri 300, Schwyz 800, Unterwalden 450, Zug 600, Freiburg 1500 und Solothurn 1400 Fässer (eine bosse enthielt 600 Pfund Salz).

Tatsächlich bedeutete der Export für Frankreich eine finanzielle Einbusse; es unterhielt aber sorgfältig die Salz-

verträge in der Folge auch mit den reformierten Ständen, da es auf diese Weise immer wieder einen Einfluss auf die schweizerische Politik ausüben konnte. So war im Jahre 1763 der Stand der französischen Salzlieferungen in der Schweiz von Salins her ausser den bereits erwähnten vertragsmässigen 7550 Fässern noch durch Spezialverträge folgender:

dem Kanton Zürich 4000 Fässer, dem Kanton Bern 24,000 Zentner, teils aus Salins, teils aus Montmorot, dem Fürstentum Neuenburg 1500 Fässer, dem Kanton Bern statt des Zolles 700 Fässer und dem Kanton Freiburg 4300 Fässer groben Salzes von Salins.

Diese Mengen gingen in die Zentral- und Ostschweiz auf dem Wasserwege über Yverdon, wie der Generalpächter Dupin schreibt, da die Strassen leider für den Transport ungeeignet seien. Darum gibt auch der Transport des „Luzerner- und Ländersalzes“ (Urkantone) bei den Verhandlungen der Schifflente und Regierungen immer wieder so viel zu reden. Wie gross die Aufgabe war, sehen wir aus einer Beschwerde des Schiffmann J. F. Rötheli, der im Jahre 1737 schreibt, es passierten jedes Jahr 5—6000 Fass in die Zentral- schweiz.

b) Weniger umfangreich war der Salzbezug von *Hall im Tirol*, dessen Bergbau schon sehr früh im Betrieb war. Die Fertigung erfolgte über Immenstadt, Bregenz und Schaffhausen, so dass der Wasserweg auch hier von Bedeutung war. Immerhin ging das Geschäft mit Hall nicht reibungslos vor sich, wie vor allem Basel erfahren musste. Reklamationen der Tagsatzung nützten nichts. Die Zusicherung rascher Uebermittlung mochte auch in den unruhigen Zeitaläufen oft gehindert werden und lag namentlich zur Zeit des dreissigjährigen Krieges ausserhalb des Machtbereichs des Lieferanten. Wie gross die Mengen Salz von Hall waren, die über Solothurn kamen, ist nicht genau festzustellen. Einer gelegentlichen Bemerkung des Schiffmannes J. F. Rötheli aus dem Jahre 1737 ist immerhin die Nachricht zu entnehmen, dass früher jährlich „Waren aus Tirol“ (es kann nur das Salz gemeint sein) von Brugg auf dem Schiff nach Solothurn bei 1000 Zentner gekommen seien, die nun seit ungefähr 3 Jahren fast ausbleiben und über die „neue Strasse“ (Suhr-

thal) gehen, was der Erhöhung der bernischen Zölle zu geschrieben wird.

c) Die verschiedenen *bayrischen* Lieferanten hatten für die Wasserspedition bis Solothurn auch Bedeutung, da es auch in die Westschweiz, vor allem nach Bern, gelangte. Im Jahre 1672 ging Basel im Verein mit Bern, Luzern, Solothurn und Zürich einen gemeinsamen Vertrag auf Lieferung von viertausend Fässern ein. Von dieser Zeit an haben Basel, Bern und Solothurn ein volles Jahrhundert lang die Vermittlung ihres Bedarfes an bayrischem Salz durch ausführliche Extraabkommen von mehrjähriger Dauer gemeinsam mit dem kurfürstlichen Bevollmächtigten geregelt. Stapelplatz und Ausladestätte war stets Landsberg am Lech, von wo aus die Sendungen durch die von den Kantonen beauftragten Faktoren — Kaufleute aus Memmingen oder Lindau — übernommen wurden. Ueber das obligatorische Quantum hinaus versprach Bayern den drei Städten nach ihrer Willkür noch bis zu 4000 Fässern weisses, graues oder schweres Salz zum gleichen Preis zu liefern. Mit dieser Massnahme, der die Kantone ihre volle Unterstützung zusagten, bezweckte Bayern, sich dauernd ausländische Absatzgebiete zu erschliessen und durch tatkräftige Konkurrenz das burgundische und lothringische Salz zu verdrängen.

d) Als vierte Bezugsquelle kommt *Lothringen* in Betracht. Auch hier ist die Einfuhr seit dem Mittelalter bekannt. Die Nähe des Landes hat dazu das ihre beigetragen. Ueber die in die Schweiz gelieferten Mengen dieses Salzes erhalten wir Aufschluss aus dem Jahre 1763:

dem Kanton Zürich 2900 Tonnen (muids) zu 6½ Zentner; dem Kanton Luzern 1400 Tonnen mit der Bewilligung von noch mehr bei Bedarf; dem Kanton Solothurn 400 Tonnen und dem Fürstbischof von Basel 8000 Zentner.

Es konnte nun vorkommen, dass burgundisches Salz über Solothurn aareabwärts befördert wurde, während zu gleicher Zeit bayrisches oder Lothringer Salz aufwärts fuhr. Da suchte man denn eventuell einen Ausgleich. So verhandelte die „Oeconomie- und Commercienkammer Solo-

thurn¹⁾ am 17. November 1750 über die verschiedenartige Beschaffenheit zweier Salzarten. Es wurde vorgebracht, dass das im Landhaus befindliche salinische Salz, weil nicht genug ausgesotten, wegen vorhandener Feuchtigkeit sich mehr und mehr auflösen werde und nicht aufbehalten werden könne. Das bayrische hingegen sei wohl ausgekocht und ausgetrocknet. Daher wird beschlossen, ersteres sobald als möglich zu verkaufen. Da an dessen Verkauf nicht gezweifelt wird und damit das bayrische nicht völlig zurückbleibe, kam man auf den Gedanken, eine Mischung herzustellen, die aus zwei Dritteln salinischen und einem Drittel bayrischen Salzes besteht.

Ferner kam der Kammer unterm 4. Mai 1751 zur Kenntniss, dass dem Stande Solothurn 400 Fass salinischen Salzes zu 32 Fr. in Grandson liegend anboten ist; da man dormalen mit Salz im Ueberfluss versehen ist, kann man die Offerte nicht annehmen. Bei dem Anlass wird überlegt, ob nicht bayrisches Salz dem Stande Zürich an ihr salinisches Salz vertauscht werden könnte; das erstere widerspricht dem Salzvertrag und auf das letztere wird zur Zeit nicht eingetreten. Im folgenden Jahre, 1752, kommt ein solcher Tausch zustande, und das Lothringer Salz — diesmal handelt es sich um dieses — kommt über Yverdon (also zu Schiff) nach Solothurn.

2. Der Wein.

Die Schweiz gehörte in den frühern Zeiten zu den weinarmen Ländern. Sie musste ihren Weinbedarf fast ausschliesslich mit Erzeugnissen fremder Wirtschaftsgebiete befriedigen. Daraus erklärt sich die frühzeitige Entwicklung lebhafter Weinhandelsbeziehungen, die noch besonders durch den Umstand gefördert wurden, dass der Wein sich zum Handelsgute infolge seiner Transport- und Lagerfähigkeit in hohem Masse eignete.²⁾ Die Fahrt mit dem Schiff

¹⁾ Protokoll der Oeconomie- und Commerzienkammer Solothurn 1750—1757. Stadtbibliothek Solothurn, pag. 12.

²⁾ Schauwecker, Carl, der schweizerische Weinhandel unter dem Einfluss der gegenwärtigen Wirtschaftspolitik. Diss. Zürich, 1913.

Engelmann, Wilhelm, Der Württembergische Weinhandel einst und heute. Diss. Tübingen, 1911.

Schulte, A., Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs. 1900. I. Band.

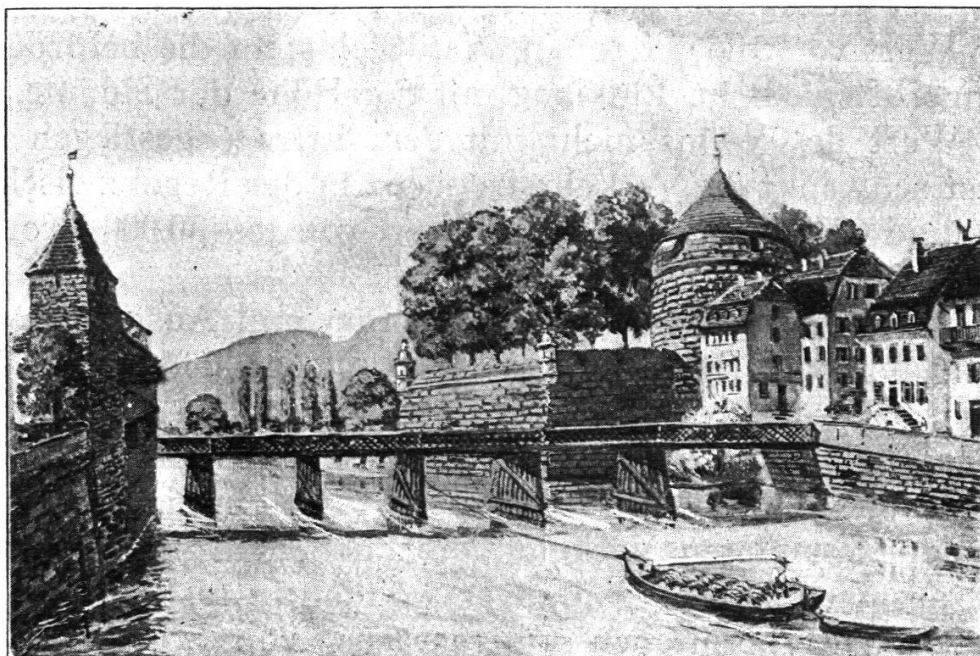
lohnte sich allerdings erst, wenn dieses auch voll beladen war; daher waren die Flüsse von jeher die Transporteure von schweren Massengütern. Sie waren auch späterhin den Strassen gegenüber bevorzugt, weil auf den Schiffen grosse Lasten mit verhältnismässig geringem Kostenaufwand verfrachtet werden konnten, besonders aber, weil bei der schlechten Beschaffenheit der Strassen der Wein während des Transportes sehr zu leiden hatte. So entwickelte sich in der Schweiz ein nicht unbedeutender Weinhandel, der bis zum Ende des 13. Jahrhunderts fast ausschliesslich Importhandel war. Der einheimische Weinbau war bis dahin noch recht unentwickelt. Er lieferte ein geringes, minderwertiges Getränk und vermochte in keiner Weise, den verhältnismässig grossen Bedarf zu decken. Im Laufe des 13. Jahrhunderts entwickelte sich der schweizerische Weinbau in hohem Masse; es wurden sogar in Uri und Unterwalden Weinberge angelegt; kein Wunder aber war es, dass diese Weine sauer und wenig bekömmlich waren, um so mehr, als die Ausstockung der Rebe erst viel später eingeführt wurde. Aus dem letztgenannten Grunde erzeugten selbst günstiger gelegene Gegenden einen recht geringen Wein.

Woher kam denn der fremde eingeführte Wein? Wohl im Vordergrund stand lange Zeit der Wein des *Elsasses*, der am beliebtesten war. Im 13. Jahrhundert trifft man den „Elsässer“ in fast allen Wirtshäusern der Schweiz an. Auch andere Fremdweine wurden in nicht unbedeutende Mengen ins Land geführt. Es ist z. B. ohne weiteres klar, dass die Westschweiz und dann mehr und mehr auch die Mittelschweiz Vorliebe für die *französischen* Weine fasste, vor allem für den *Burgunder*. Die oberitalienischen Weine, vor allem der *Veltliner*, fanden den Weg ins Land vor allem über die Pässe; aber die Weiterfahrt fand sicher ebenfalls auf dem Wasser statt. Sogar der *Cyperwein* wird schon 1288 erwähnt.

Nachdem der einheimische Weinbau Fortschritte gemacht hatte, und die schweizerischen Städte durch den Erwerb der umliegenden Vogteien die Herrschaft über ausgedehnte Gebiete erlangt hatten, wird der Weinverkehr immer mehr eingeschränkt, um sich zuletzt in den Bezie-

hungen zu diesen Gebieten zu erschöpfen. Zunächst begnügte man sich mit einer Beschränkung der Einfuhr minderwertiger Weine. Diese Massnahmen waren angeblich gegen die Weinmischung und -Fälschung gerichtet, die damals schon ihr Unwesen trieb. In Wahrheit sollte aber nicht allein dem unlautern, sondern auch dem loyalen Wettbewerb ein Riegel geschoben werden. Der einheimische Weinbau sollte gegen die ausländischen Konkurrenten geschützt werden.

Sollte einerseits die einheimische Produktion begünstigt werden, so zeigte sich andererseits das Bestreben, den Kon-



Salztransport auf der Aare (nach W. Späti).

sumenten gegen jede Uebervorteilung zu schützen. So wurden die Städte zeitweilig selbst zu Weinhändlern.

So ist es denn nicht zu verwundern, dass bis ins 18. Jahrhundert hinein in den Tarifen nur noch die beiden Bezeichnungen vorkommen:

1. der *Landwein*, d. h. derjenige Wein, der aus den Gebieten des Bieler- und Neuenburgersees herkommt, bis ins Waadtland hinein, wobei z. B. Orbe-Wein noch ausdrücklich als „Landwein“ bezeichnet wird.

2. Der *Ryffwein*, d. h. derjenige Wein, der aus der Lavaux stammt. (Der deutsche Namen für Lavaux als Bezirk

heisst nach dem geographischen Lexikon Ryffthal oder Rifthal.)

Ueber die auf dem Wasser beförderten Mengen Weins haben wir bei Franz Haffner¹⁾ für die Jahre 1549 bis 1660 fast lückenlose (es fehlen nur wenige Jahre) Angaben. Die Zahlen schwanken, wohl nicht nur nach den Ertragnissen der Jahre, sondern auch nach der innern Lage des Landes. Von 1549—1587 wird nur die beförderte Quantität angegeben, von 1593—1660 auch der Betrag an Geld. Die kleinste Summe lesen wir im Jahre 1626: es waren nur 919 Säum Wein zum Wert von 3,676 Kronen; den grössten Transport in dieser Zeitspanne hatte das Jahr 1617: 10,555 Säum Wein zum Wert von 31,665 Kronen. Natürlich steht die beförderte Menge oft nicht im Einklang mit der Höhe der Summe, da der Wert des Weins nicht mit dem Ertrage gestiegen ist. Sonst schwankt die Verkehrsfrequenz in der Regel zwischen 3500 und 6000 Säum, was einem Wert von 15—30,000 Kronen entspricht.

Der einzige noch vorhandene „Ein- und Ausgangsrodel des Aufsichters im Landhaus“²⁾ beschränkt leider erst die Jahre 1835—1849. Es sind keine Massangaben vorhanden, daher auch keine Zusammenzüge möglich. Immerhin geht daraus hervor, dass der Weintransport noch in diesen Jahren auf den gesammten Verkehr gerechnet, den grössten Umsatz ausmachte. Die Empfänger wohnen in fast sämtlichen Dörfern des bernischen Oberaargaus, von Solothurn bis Burgdorf, in Herzogenbuchsee, Ochlenberg, Bleienbach, Ursenbach, Langenthal, Roggwil, Pfaffnau, Murgenthal usw.

Wie ging nun der Verkehr mit dem Wein *im Land* vor sich? Darüber mag man sich aus den folgenden Angaben ein Bild machen.

Im Jahre 1433 kam ein Streit der Sinner und Schiffler zur Behandlung vor dem Rat.³⁾ Die Sinner meinten, den Wein, der an das Ufer an das Land käme, und von da wieder in die Schiffe geladen würde, ihrerseits und allein zu laden.

1) Solothurnischer Schauplatz II., 1666.

2) Landhausrodel Bürgerarchiv.

3) Aeltestes Mandatenbuch, pag. 28/29. (Neues Solothurner Wochenblatt, I. Jahrgang.)

Die Schifflleute erhoben denselben Anspruch. Der Rat fällte am 25. Oktober den Entscheid: Wein, der das Wasser herabkommt, und aus einem Schiff in ein anderes zu laden ist, oder auf das Land und auf Latten gelegt wird, oder von da wieder zurück in ein Schiff, den sollen die Schifflleute laden. Wein dagegen, der in der Stadt gekauft wird, in Kellern oder am Ufer, und den man in die Schiffe laden wollte, den sollen die Sinner laden. Für die Arbeit wird ein Lohn zuerkannt.

Durch eine Uebereinkunft hatten Bern und Solothurn die Schifffahrt mit Wein auf der Aare geordnet. Kein Wein aus hiesiger Gegend sollte ohne Bewilligung in Gebiete ausser der Eidgenossenschaft gebracht werden. Bern bat, ihre Schiffer Benedikt Hennigau und Hans Niggli mit drei Schiffen das Wasser hinab fahren zu lassen. Solothurn entsprach, weil man den beidseitigen Untertanen den freien Kauf nicht verwehren wollte. Zwei Fässlein Elsässer und Breisgauer wurden nach Wangen, zwei nach Olten geführt. Bern wird angezeigt, dass nächsten Samstag den solothurnischen und bernischen Schiffern, aber sonst Niemanden, die Aare offen sein wird. Mittwoch vor St. Katharinentag in der zweiten Stunde Nachmittags 1459.¹⁾

Mehrere Verhandlungen betreffend den Bezug des *Schatzgeldes* und des *Umgeldes*. So erliess der Rat, in Erinnerung an eine frühere Verordnung von 1566 unterm 25. September 1571 folgende Bestimmungen:²⁾

1. Die burgerlichen Weinhändler haben von den an der Lendti abgeladenen Fässern nicht mehr die Schatzung, sondern das volle Umgeld zu zahlen, gleich wie wenn der Wein aus dem Keller vom Zapfen ausgemessen und verkauft wäre.

2. Der Weinschätzer hat den abgeladenen burgerlichen Wein aufzuschreiben und die Einlässer haben ihn anzugeben.

3. Wein für den bürgerlichen Hausgebrauch ist frei.

4. Die Fremden werden bei der alten Ordnung belassen.

5. Wein darf nicht über 8 Tage in der Lendti gelassen werden, bei 10 Pfd. Busse und Verlust des Weins.

¹⁾ Solothurner Wochenblatt, 1847, pag. 78.

²⁾ Mandatenbuch, pag. 412. (Neues Solothurner Wochenblatt, I. Jahrgang.)

Das Mandat ist später mehrmals wiederholt worden, wobei allerlei Aenderungen angebracht wurden; so liegt z. B. ein Ratsbeschluss aus dem Jahre 1577¹⁾ vor: „Dieweil des Weinschätzers halb und von wegen des Weins, so man um Käs und Kronen vertauscht, hier am Land, zu Zeiten Span und Missverständnis erwachsen, so ist geraten, dass wenn ein Bürger ein oder mehrere Fässer mit Wein am Land für Trinkwein kaufen oder vertauschen werde, der solle von jedem Fass 1 Dick der Schatzung schuldig sein. Der andere aber, so den Wein kaufen oder vertauschen, und Gewinn und Gwerb damit treiben, die sollen von jedem Fass 2 Dick Schatzung geben, welche Schatzungen die Inhaber bei ihrem Eid sollen einziehen und dem Weinschätzer überantworten, bevor sie Jemand den Wein zu lassen“.

Eine andere Aenderung betrifft 1592²⁾ den 5. Punkt der erwähnten Vorschriften: 5. Wer seinen Wein länger als 8 Tage ohne unvermeidliche Ursachen am Land liegen lässt:

a) ist er ein eingewohnter Bürger, so wird ihm das Umgeld nicht erlassen;

b) ist er ein Auswärtiger, so sind die Fässer auswärts auf die Gassen und freien Strassen zu werfen, damit die ankommenden Schiffe ihren Platz innerhalb dem Gatter auch haben mögen.

Ueber die Erhebung der beiden Gebühren finden wir im Ratsmanual von 1614 und 1615 neue Beschlüsse, die folgendermassen lauten: „Weil MGn. Hrn. seit etlichen Jahren mit Bedauern erfahren, wesgestalt der vorige Handel solchermassen einer Bürgerschaft durch die Fremden entzogen, indem sie neben dem Umgeld auch das Schatzgeld, die Fremden aber nur das letztere bezahlen müssen, wird nun beschlossen: Wenn durch ihre Bürger oder Fremde Wein an das Land geführt werde, so möge Jeder, er sei fremd oder heimisch, am Lande kaufen nach seinem Wohlgefallen. Damit ein Gleich damit gehalten werde, die heimischen nicht mehr denn die fremden, so solle jede Partei, wenn sie am Lande Wein kauft, nicht mehr denn die ordentliche Schatzung (das ist von jedem „Land“fass 12 bz., von einem „Ryff“

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1577.

²⁾ Mandatenbuch, pag. 576.

fass 5 bz.) zu geben schuldig sein, sofern ein Bürger selbige innerhalb 5 Tagen, ein Fremder innerhalb 12 Tagen würde verkaufen. Im Falle aber über gesetzten Termin der Wein am Lande verbleiben würde und nicht verkauft, er sei dem Fremden oder Bürger, so soll derselbige, obgleich er nicht eingelegt worden, das Umgeld davon zu bezahlen schuldig sein...“. In Anwendung dieser Bestimmung lesen wir 1615: „So Hans Dillwer oder Andere Wein allhier an das Land bringen, denselben abladen werden, so er oder andere denselben wiederum aufladen, dass der Wein dabei nicht verkauft sei, sollen sie kein Schatzgeld schuldig sein; falls aber derselbe verkauft worden, sie denselben aufladen und weiterführen wollten, sollen sie das Schatzgeld bezahlen“.

Dass sich bei der Behandlung des Weins auch *Missbräuche* bildeten, braucht nicht zu verwundern. Da die Berner Obrigkeit den Schifflenten aus ihren Landen ein scharfes Mandat in dieser Richtung hat zukommen lassen, was die Anbohrung der Fässer anbetrifft, tut es der Solothurner Rat unterm 25. Oktober 1580 ebenfalls: „Fremden, zu fertigen Wein im Auszug zu trinken, zu vermischen und zu verschwenden, ist streng verboten. Trinken aus fremden Fässern, Abziehen des Weins durch Punten, Zapfen, eingebohrte oder eingestochene Löcher wird als Diebstahl bestraft“.¹⁾ In gleicher Richtung geht der Ratsbeschluss vom Jahre 1585: „Lorenz Häni zu Altreu soll sich des Einzugs der Schifflente, so biderben Leuten aus den Fässern trinken, enthalten bei Verlierung meiner Herren Huld“.²⁾

So wichtig der Wein war, so musste er doch neben dem Salz bei der Ausschiffung zurücktreten, was aus dem Ratsbeschluss vom 15. Dezember 1631 hervorgeht: „Geraten, dass welches Schiff Wein das erste bei der Lendti, dasselbe solle abgeladen werden, es sei fremd oder Bürger. Allein wenn Mr. Gn. Hrn. Salz ankommt, dass der Wein dem Salz weichen solle, deswegen Hr. Altrat Mündschi (der mit Wein gelandet war) den Burgdorfern (die Salz herbrachten) weichen solle. Prior tempore, potior jure“.³⁾

¹⁾ Mandatenbuch, pag. 471. (Neues Solothurner Wochenbl., I. Jahrgang.)

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1585.

³⁾ Ratsmanual Solothurn. 1631, 15. Dezember.

Unter dem stets zunehmenden Schutze entwickelte sich der heimische Weinbau in hohem Masse. Um ihm den nötigen Absatz zu sichern, wurden die Einfuhrverbote allmählich auch auf die ausländischen Qualitätsweine ausgedehnt, um so mehr, als sich der Geschmack der Konsumenten mit der Zeit änderte. Als die Berner, um den Weinbau der eroberten Waadt zu heben, im Jahre 1630 untersagten, Elsässerwein auf Borg zu kaufen und den Kreditoren das Recht der Schuldbetreibung verweigerten, protestierte Aarau und Zofingen, aber umsonst. 1635 wurden auch savoyische und nach und nach alle fremden Weine verboten, „um das Geld im Lande zu behalten“. Erst gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurde die Einfuhr fremder „köstlicher“ Weine nicht mehr durchwegs verboten. Damit war dem Weinhandel etwas mehr Bewegungsfreiheit eingeräumt, so dass er sich in bescheidenem Masse entwickeln konnte.

3. Das Getreide.

Dass das Getreide zu den wichtigsten Waren gehörte, mit denen sich die Schiffahrt zu befassen hatte, sowohl was die Qualität als die Menge der besorgten Transporte anbetrifft, geht schon aus dem *oben Seite 42* erwähnten „Schein der Schifflente“ hervor, da unterm 8. Mai 1587 u. a. gesagt wird: „... Dieweil etliche Kernen ferggen mit Beschiss, List und Umgang, indem sie die kleinen Fass in ein grosses beschlagen usw.“. Es erhellt dies aber auch aus der ganzen Lage der Getreideproduktion und Brotversorgung der Schweiz zur Zeit der reinen oder doch vorherrschenden Naturalwirtschaft.¹⁾ Im einzelnen landwirtschaftlichen Betriebe der freien Dorfgemarkung, wie auch später in den Grundherrschaften, herrschte das Prinzip der Selbstversorgung. Produktion und Konsumation, wie auch das ganze wirtschaftliche Leben, spielten sich innerhalb engerer wirtschaftlicher Kreise ab. Die beiden hauptsächlichsten Kategorien bäuerlicher Abgaben, die Bodenzinse und die Zehnten,

¹⁾ Wirz, Jakob, Die Getreideproduktion und Brotversorgung der Schweiz. 1902.

Bosch, Reinhold, Der Kornhandel der Nord-, Ost-, Innerschweiz und der ennetbirgischen Vogteien im 15. und 16. Jahrhundert. Diss. phil., Zürich, 1913.

bildeten Jahrhunderte lang die bedeutendsten Einkommensquellen für Geistliche und Klöster, für weltliche Beamte und Herrschaften, wie auch für den Staat. Je mehr sich mit der Bevölkerungszunahme das Bedürfnis nach diesem wichtigen Nahrungsmittel steigerte, desto grössere Bedeutung gewann es in der Naturalwirtschaft als Einkommensquelle und Verwaltungsobjekt in der Gemeinde, der Kirche, der Grundherrschaft, wie auch im Staate. Deshalb ging das Bestreben der landesherrlichen Obrigkeit dahin, ihr Untertanengebiet zu einem wirtschaftlich abgeschlossenen Ganzen zu gestalten, innerhalb dessen der Bauer nicht nur sein eigener, sondern auch der Brotlieferant aller andern Untertanen und des Herrschers sein sollte.

So konnte es nicht ausbleiben, dass die Regelung des *Getreidehandels* eine weitere wichtige Aufgabe der Regierung bildete. Wer innerhalb des Landes mit Getreide handeln wollte, musste zuerst von den Amtleuten hiezu bestellt und beeidigt sein. Im Laufe des 18. Jahrhunderts machten sich im Getreidehandel verschiedene gemeinschädliche Auswüchse bemerkbar, gegen die die Obrigkeit scharf einschritt. Der Regelung der Getreideeinfuhr und -Ausfuhr schenkte die Regierung grosse Aufmerksamkeit. Sie erkundigte sich jeweils durch ihre Amtsleute über die Getreidevorräte und die Ernteaussichten im eigenen Lande. Sofern kein Ueberschuss oder gar ein Mangel sich erzeugte, wurde die Getreideausfuhr verboten, was im 17. und 18. Jahrhundert immer häufiger der Fall war. Auf die Uebertretung des Enttäusserungsverbotes waren schwere Strafen gelegt: Konfiskation der Frucht oder deren Wertes, Konfiskation des Fuhrwerks als Pferde und Wagen, Schiff und Geschirr, Bestrafung der Fehlbaren, je nach Ansehen der Person und Grösse des Fehlers an Ehr, Leib und Leben. Die häufig wiederkehrenden Kornentäusserungsverbote, verbunden mit der Androhung immer schwerer Strafen, lassen erkennen, dass es schwer hielt, oder gar unmöglich war, den Handel auf die Dauer in solch engen Schranken zu halten.

Ueber die Frequenz des Getreidehandels auf der Wasserstrasse, an der Solothurn liegt, haben wir nur dürftige Angaben. So verwendete sich im Jahre 1571 für die Interessen

Zürichs Heinrich Lochmann, ein geriebener Kaufmann, der sein Glück nicht im Norden, sondern vorerst in den westlichen Nachbarländern der Eidgenossenschaft (in der Freigrafschaft, im Herzogtum Burgund, der Champagne und in Lothringen) versuchte. Anfangs November schrieb er ausführlich über seine Mission an den Vater, der den Brief dem Rate unterbreitete.¹⁾ Es heisst darin: „Es wäre gut, dass meine gn. Herren von Freiburg und Bern hätten geschrieben, dass sie ihnen vergönnen wollten, ein Dutzend Schiff oder mehr lassen machen und passieren, es möchte an der Fuhr viel erspart werden“. Der Zürcher Rat gab dem Lochmann Vollmacht, einige Tausend Mütt Korn zu kaufen und dies möglichst billig nach Zürich zu schaffen. In der Tat gelang es dem rührigen Kaufmann, in Frankreich 8000 Säcke zu erhandeln. Schwierig war allein die Frage des Transportes. Den Rat Lochmanns, Schiffe zu mieten oder zu bauen, um das Getreide *aareabwärts* und *limmataufwärts* führen zu können, scheint man befolgt zu haben. Die Fracht erlitt indessen eine solche Beförderung, dass sich Zürich mit der Bitte an Pompejus Bellievre wandte, er möge Lochmann behilflich sein, einen Teil seines Getreides in Lyon wiederum zu verkaufen, da in Zürich der Preis abgeschlagen habe. Den auf der Tagsatzung weilenden Boten gab man die Weisung, dahin zu wirken, dass das Korn zollfrei auf der Aare durch das Berner- und Solothurner Gebiet geführt werden könne.²⁾

Selten war jedenfalls der Fall, dass Getreide *aareaufwärts* befördert wurde. Dies geschah, als im Jahre 1586 die Stadt Genf in den Interessenkreis der süddeutschen Ausfuhrgebiete trat. Herzog Karl Emanuel von Savoyen hatte ein Edikt erlassen, das die Ausfuhr nach Genf verbot. Dieses sandte daher eine Botschaft nach Zürich, um dort Empfehlungsschreiben nach Strassburg zu erhalten, wo man grössere Aufkäufe von Korn zu machen beabsichtigte.³⁾ Trotz grosser Ansprüche von allen Seiten bewilligte Strassburg 2000 Säcke Weizen. Ferner wandte sich Genf durch die Fürsprache Zürichs an den Pfalzgrafen Johann Casimir, dieser

¹⁾ Bosch, pag. 23.

²⁾ Bosch, pag. 21.

³⁾ Bosch, pag. 25.

bewilligte der Stadt Genf etliche 1000 Malter Roggen in der Kurpfalz einzukaufen, auch gab er ihnen eine gewisse Menge um den halben Preis, trotz der allgemeinen Teuerung. Auch dieser Transport erfolgte ohne Zweifel zu Wasser.

Schon frühzeitig besass Solothurn zur Lagerung des Getreides ein besonderes *Kaufhaus*, in welchem wohl auch die transitierende Ware untergebracht wurde. 1497/98 wurde ein „neues“ Kornhaus erstellt.¹⁾

Der Getreidetransport auf der Aare erhielt namentlich während der *Helvetik* Bedeutung, da es sich sehr oft zur Verpflegung der Armee wie auch durch die Verhältnisse notleidenden Zivilbevölkerung handelte. So erhielt die Verwaltungskammer in Solothurn unterm 6. Juni 1799 vom helvetischen Minister des Innern den Bescheid, sie solle die Hälfte zweier mit 2000 Zentner Getreide beladenen Schiffe, die der Republik gehören und von *Yverdon* herkommen, ausladen, und auf fernere Verfügung hin in den öffentlichen Magazinen aufbewahren, und die andere Hälfte sogleich nach *Aarau* an die dortige Verwaltungskammer absenden.²⁾ Unterm 30. Juni verlangt der Minister des Innern, dass laut erhaltenem Bericht von der Verwaltungskammer des Kantons *Leman* bereits einige Tausend Zentner *Heu* für hiesiges Magazin unterwegs seien, und trägt ihr auf, die 600 Zentner, die nach *Brugg* hätten geliefert werden sollen, aus dem hiesigen Magazin unfehlbar dorthin ersetzen zu lassen. Am 21. August wird auf die Aufforderung des Ministers, die hiesigen Schiffe nach *Yverdon* zu beordern, geantwortet, ausser den 2 hiesigen Schiffsmeistern, die auf Reisen seien, kämen nur die von *Olten*, *Brugg*, *Aarburg* und *Wangen* hieher, auf deren Schiffe aber höchstens 90 Zentner geladen werden könnten. (Für den Seedienst brauchte man aber wesentlich grössere Fahrzeuge, die dann in *Nidau* umgeladen wurden.)

Unterm 13. Herbstmonat 1799 erliess das helvetische Direktorium ein Gesetz, das alle Getreideausfuhr verbot. Da nun die Schifffahrt auf dem *Neuenburger-* und *Bielersee*, sowie auf der *Aare* der Umgehung dieser Massregel beson-

¹⁾ Morgenthaler, H., Kulturgeschichtliche Mitteilungen aus den solothurnischen Seckelmeisterrechnungen des 15. Jahrhunderts, pag. 138.

²⁾ Protokoll der Verwaltungskammer 1799, 6. Juni.

dere Leichtigkeit zu geben schien, erliess die Vollziehungsdirektion unterm 2. Oktober folgenden Beschluss:¹⁾

1. Die Verwaltungskammern der Kantone Bern, Freiburg, Lemane und Solothurn sind bevollmächtigt, zur Einschiffung des Getreides auf dem Neuenburger- und Bielersee, sowie längs der Aare gewisse Plätze zu bestimmen, ausser welchen nicht geladen werden darf.

2. Auf diesen Landungsplätzen werden sie die Einrichtung treffen, dass alles einzuschiffende Getreide einem hiezu bestellten Aufseher genau angegeben, von demselben ein getreues Verzeichnis darüber geführt und den Schiffleuten ein Schein ausgefertigt werden, worin die Menge sowohl als der Bestimmungsort der Ladung ausgesetzt sei.

3. Aller Getreidetransport auf den genannten Wassern, für welchen die Schiffleute nicht mit einem Schein versehen sind, soll als Ausfuhr nach dem Auslande betrachtet und unter der Strafbestimmung des Gesetzes vom 13. Herbstmonat 1799 begriffen sein.

4. Der Minister der Innern Angelegenheiten ist beauftragt, über die Vollziehung dieses Beschlusses zu wachen.

Auf Grund dieses Beschlusses zeigte die Solothurner Verwaltungskammer unterm 9. Oktober 1799²⁾ an, dass nur Solothurn und Olten als solche Plätze bestimmt seien. Die Schiffleute werden unter ihrer eigenen Verantwortlichkeit aufgefordert, sich an die gebotenen Verpflichtungen nach allen Richtungen zu halten.

Noch ist zu erwähnen, dass die solothurnische Verwaltungskammer, der die Aufgabe zugewiesen wurde, in Pontarlier *Haber* abholen zu lassen, dem Minister des Innern vorschlug, diese Requisition zu Handen der Armee im Kanton Lemane anzuordnen, von wo dann das Getreide und Haber auf dem Wasser befördert werden könnten.³⁾

Die *übrigen Waren* setzten sich aus allem möglichen zusammen. Aus einem Tarif aus dem Jahre 1738 sind folgende Angaben zu nehmen:⁴⁾

¹⁾ Akten der Helvetik, Band V, pag. 26.

²⁾ Protokoll der Verwaltungskammer, 1799, 9. Oktober.

³⁾ Protokoll der Verwaltungskammer, 1799, 5. Dezember.

⁴⁾ Aktenband Schifffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

1. Bekleidungsstoffe:

Leinwandlögeli, Franz- und Tuchwaren, Indienne, Spitzliwaren, Franz- und Damast-Seidenwaren.

2. Lebensmittel und Luxusartikel:

Safran, Spezerei, Silberwaren, Cochenill (Scharlachfarbe), Tabak und Krämerei, Oel, Seifen, Mandeln, Fischschmalz.

3. Metallwaren:

Stahl, Mösch (Messing) und Eisenblech.

Das Warenverzeichnis eines am 10. Dezember 1794 bei Lüsslingen verbrannten Schnellschiffes nach Yverdon enthält folgende Zusammenstellung:¹⁾

233 Sacs de graine (Korn)	Mütt 241½
51 Sacs Korn	„ 55½
34 Sacs des Particuliers	„ 34
<hr/>	<hr/>
Total 318 Sacs graine	muids 331

Marchandises:

2 Cuire (Leder)
2 Caffee
1 Kohlen
8 Kisten Kerzen
5 Kisten Bois d'Indes
1 Kleidungsstück

Total 26 Kisten 94⁷/₈ Zentner

Wie sich der Verkehr auf der *Wasserstrasse Yverdon-Solothurn* in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts gestaltete, geht aus dem „II. Bericht der Kommission der bei der Juragewässerkorrektion beteiligten Kantone an die Regierungen der Kantone Bern, Freiburg, Solothurn, Waadt und Neuenburg über die auf deren Anordnung hin ausgeführten Arbeiten, deren Ergebnisse und die darauf bezüglichen Anträge“ hervor.²⁾ Es wird auf verschiedene Vorarbeiten abgestellt und deren Resultate zusammengestellt:

¹⁾ Aktenband Schifffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

²⁾ Bern. 1853. 126 Seiten.

1. So sind auf der Zollstätte Yverdon-Grandson für und von Biel, Nidau und Solothurn 139,254 Centner im Jahre 1848 registriert, wovon über 76,000 Centner Wein.¹⁾ Die Angaben beziehen sich zudem nur auf verzollbare Gegenstände, die Ausfuhrwaren sind jedoch grösstenteils zollfrei.

2. Aus einer Mitteilung des Herrn C. E. Tribolet, Zöllner bei der Zihlbrücke, geht hervor, dass bei der dortigen neuenburgischen Zollstätte in den 7 Jahren, von 1842 bis 1848, durchschnittlich per Jahr verzollt wurde an geistigen Getränken und Waren, Salz und Gips 120,314 Centner. Dabei ist ebenfalls bemerkt, dass nur die Hauptgegenstände namhaft gemacht seien, und dass überdies Holz, Steine, Dach- und Pflasterziegel, Getreide, Mehl, Reis, Erbsen, Bohnen usw. als nicht zollpflichtig nicht inbegriffen sind; ferner fehlen bei der Angabe alle die für den Konsum im Kanton bestimmten Gegenstände. Es darf daher füglich angenommen werden, dass bei der Zihlbrücke durchschnittlich per Jahr — Holz, Steine und Ziegel nicht inbegriffen — wenigstens 130,000 Zentner durchgehen.²⁾

3. Nach einem Auszug aus den Kontrollen des Zoll- und Ohmgeldbureau des Kantons Bern wurden in den Jahren 1845 und 1846 zu St. Johannsen auf dem Wasser verzollt:

Summa Einfuhr	1845 17,709 Centner	1846 12,945 Centner
Summa Transit	1845 66,971 Centner	1846 64,881 Centner
Summa Ausfuhr	1845 11,081 Centner	1846 10,229 Centner
	<u>1845 95,761 Centner</u>	<u>1846 87,945 Centner</u>
(davon Wein, Bier, Essig)		
Einfuhr	1845 6,630 Centner	1846 6,618 Centner
Transit	1845 58,004 Centner	1846 (Transit fehlt)
Ausfuhr	1845 4,930 Centner	1846 249 Centner
	<u>1845 69,564 Centner</u>	

Zu diesen Angaben ist zu bemerken, dass der Verkehr bereits im Jahre 1845 unbedeutend und die Schifffahrt überdies in beiden Jahren unterbrochen war. Auch ist nicht zu übersehen, dass es auch hier nur verzollbare Waren sind, und

¹⁾ Bericht, pag. 45.

²⁾ Bericht, pag. 46 ff.

dass Holz, Steine, Ziegel, Kalk, Gips, Kohlen, Torf etc. nicht eingerechnet sind. Im Jahre 1845 wurden z. B. in Büren 17,177 Zentner Gips und Kalk zu Wasser von Solothurn kommend als Transit über St. Johannsen verzollt, die als bereits verzollt in den Kontrollen von St. Johannsen nicht erscheinen.

4. Nach einer amtlichen Zusammenstellung von Herrn Zollkommissär Kohler vom 26. Februar 1818 wurden in den fünf Jahren von 1814 bis und mit Weihnachten 1818 zu Nidau per Wasser verzollt als Transit und Eingang zusammen 414,147 Zentner, was durchschnittlich per Jahr ausmacht:

1. an Waren, Getreide und Getränke	82,829 Zentner
2. Salz	4,280 Zentner
3. Gips	32,050 Zentner
4. Lohe	1,448 Zentner

Total 120,607 Zentner

Auch hier sind die zollfreien Waren nicht inbegriffen.

5. Nach einer Zusammenstellung des Herrn Rott, gewesener Zollsekretär, belief sich der Transit zu Wasser zwischen Solothurn und dem Neuenburgersee an Getreide, Waren, Weinen und geistigen Getränken im Jahre 1836 auf 156,195 Zentner und dazu die Ein- und Ausfuhr und der innere Verkehr auf 115,148 Zentner.

Transit	156,195 Zentner
Ein- und Ausfuhr und innerer Verkehr	115,148 Zentner
Gesamtverkehr an zollpflichtigen Gegenständen	<u>271,393 Zentner</u>

6. Nach einer Zuschrift von Herrn Durheim, Zoll- und Ohmgeldverwalter, vom 18. April 1838 beläuft sich der jährliche Verkehr zu Wasser zwischen Solothurn einerseits und Neuenburg, Yverdon, Murten andererseits nach einer sorgfältigen, möglichst genauen Durchschnittsberechnung auf 128,352 Zentner, wobei die Ein- und Ausfuhr nicht inbegriffen waren.

7. Von besonderem Interesse ist für uns die Erwähnung einer sehr umfassenden Arbeit des Herrn *J. Kottmann in Solothurn* vom 28. September 1848 über den jährlichen Verkehr zu Wasser an zollpflichtigen Gegenständen in Solo-

thurn. Nach dem Durchschnitt der fünf Jahre von 1843 bis 1847 betrug derselbe:¹⁾

	Eingang	Ausgang-Transit	Total
Waren (gut), Zentner	8024 ⁴ / ₅	4857 ¹ / ₅	12,882
Masseln, Zentner	—	2709 ² / ₅	2,709 ² / ₅
Wein, Fass	1353	923 ¹ / ₅	2,276 ¹ / ₅
Wein, Pièces	268 ³ / ₅	122	390 ³ / ₅
Branntwein, Saum	795	34 ² / ₅	829 ² / ₅
Essig, Saum	126 ² / ₅	190 ¹ / ₅	316 ³ / ₅
Salz, Fass	—	5857 ³ / ₅	5,857 ³ / ₅
Salz, Sack	—	1895 ⁴ / ₅	1,895 ⁴ / ₅
Gips, Fass	—	5379 ⁴ / ₅	5,379 ⁴ / ₅
Huppererde, Fass	—	609	609
Früchte, Sack	—	1489 ² / ₅	1,489 ² / ₅
Küferholz, Stück	—	5434 ⁴ / ₅	5,434 ⁴ / ₅
Schiefer, Stück	—	40700	40,700
Mühleböden, Stück	—	3 ⁴ / ₅	3 ⁴ / ₅
Mühleböden, Läufer, St.	—	3 ¹ / ₅	3 ¹ / ₅

Dem Gewicht nach

Zentner 43,910,65 109,725,26 153,635,91

Also ein jährlicher zollpflichtiger Warenverkehr von 153,435 Zentner, wozu noch zu rechnen sind 13,828⁴/₅ Stück Bauholz (Flössholz) als Durchschnitt der fünf Jahre, die aber nicht nach dem Gewicht berechnet werden könnten; dann die nicht zollpflichtigen Gegenstände, wie z. B. die Bausteine, welche bekanntlich in Solothurn einen bedeutenden Gegenstand des Verkehrs bilden.

Die Kommission zieht aus diesen verschiedenen Resultaten folgenden Schluss: „Das Gesamtergebnis aller dieser Zusammenstellungen wäre, dass wir füglich annehmen können, dass auf *der ganzen Linie von Yverdon bis Solothurn* auf jedem Punkte der *Verkehr* an ehemals zollpflichtigen Gegenständen durchschnittlich per Jahr 150,000 Zentner betrug, das zollpflichtige Bauholz und alle andern, nicht zollpflichtigen Gegenstände, wie Bausteine, Torf, Erde, Heu, Stroh etc. nicht inbegriffen“.

Im Konzessionsbegehren von Dr. Joh. Rud. Schneider, gewesenem Regierungsrat, zur Kanalisation und Tieferlegung

¹⁾ Bericht, pag. 50.

der Hauptgewässer des Seelandes¹⁾ wird auf die Angaben der Herren Glutz-Blotzheim und Schärer in *Solothurn* hingewiesen. Nach ihren Angaben belief sich der Verkehr im Kaufhause zu Solothurn im Jahre 1853 auf 210,000 Zentner, obschon in diesem Jahre wenig Wein zirkulierte. Der Gesuchsteller nahm daher für die Zukunft bei verbesserter und wohlfeilerer Schifffahrt 200,000 Zentner an.

¹⁾ Bern, 1854 (J. A. Weingart), pag. 20.