

Zeitschrift: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn

Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Solothurn

Band: 11 (1922)

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

Autor: Appenzeller, Gotthold

Kapitel: VI: Reiseberichte und Unglücksfälle

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: 05.02.2026

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

VI. Reiseberichte und Unglücksfälle.

Eine kurze Schilderung über eine Reise auf der Aare im 16. Jahrhundert bietet die *Schützenfahrt* der alten Berner nach Strassburg vom 18. September 1565.¹⁾ 17 Schützen nahmen daran teil. „Erstlich im Hinabreisen gen Strassburg, was Zucht und Ehren uns bewiesen und erzeigt worden. Als nämlich und um Ersten zu Solothurn haben unsere lieben Eidgenossen und Mitburger auf das Morgenbrot den Wein mit 8 Kannen geschänkt. Dabei uns weiter Gesellschaft gehalten und viel Guts getan und bewiesen, mit Worten und Werken von vielen guten Herren und Gesellen mehr denn wir wert waren und können verdienen (ausgenommen unsre Oberherren) . . .“.

Recht eingehend ist der Reisebericht des Solothurner Minoriten *Johann Georg König*, der im Gefolge des durch seine politischen Ränke berüchtigten Ambassadoren du Luc 1715—1717 die Reise nach Wien mitmachte.²⁾ Du Luc vertraute sich allerdings nicht selber der Fahrkunst der solothurnischen Schiffleute an; er verreiste den 23. Juni 1715 mit Gefolge zu Pferd; dagegen hatten einige Leute des Gefolges, darunter der Hofkaplan, das Vergnügen einer Flussfahrt bis fast hinunter an den Rhein. Sein Bericht lautet: „Am 25. Juni (1715) wurde alles ohne Ausnahme auf das Schiff geladen, und ein anderes für die Personen um 40 Pfund gekauft. Am 26. Juni stiessen wir nach 6 Uhr früh vom Land ab unter dem Zulauf vielen Volkes, das auf der neuen Aarebrücke stand. Wir machten unsere Reise von Westen nach Osten. Eine kleine Stunde von der Stadt rechter Hand fliesst die Emme aus dem Entlibuch (!) in die Aare; sie wird die schwarze

¹⁾ Archiv des historischen Vereins des Kanton Bern. Bd. V, pag. 635.

²⁾ Veröffentlicht von W. Rust im St. Ursenkalender 1907, pag. 33.

genannt, während die weisse bei Rothenburg gegen Luzern läuft. Dieses Wasser führt wie die Aare sehr viel Goldsand mit sich. Von der Emme kommt die Aare stärker in Fluss. Nicht weit davon ist linker Hand ein bequemes gesundes Bad, das sehr besucht wird. Drei Stunden weiter unten kommt Wangen im Bernerland, mit einem alten Schloss rechts vor der Brücke. Die Brücke ist gedeckt, auch schön und lang.

Glücklich kamen wir in der Strömung weiter und nach zwei Stunden gegen Aarburg, rechter Hand, einer bernischen Festung, die nicht gross, doch felsig ist. Wir sahen rechts, wie die Berner gegen die solothurnische Grenze einen Schlagbaum gemacht hatten, um den Fuhrleuten den Weg zu versperren und sie zum Uebernachten im Bernischen zu zwingen. Eine kleine Stunde nachher sahen wir links Olten, auf solothurnischem Gebiet, ein kleines Städtlein. Es hat eine gedeckte Brücke und ist der Pass über den kleinen Hauenstein von Luzern in das Elsass. Zwei Stunden von da hatten wir rechts den Stift Schönenwerd, links das Schloss Gösgen. Es ist nicht weit von der Schafmatt, über welche die Berner gerne den Pass gegen Basel hätten, um den Solothurnern den Oltner Pass zu nehmen und ihn den Aarauern zu geben. Aarau, eine kleine Stunde rechts, ist ein bernisches Städtlein und hat eine schöne gedeckte Brücke von 365 Fuss. Diese dem Kaiser ungehorsame Stadt haben Bern und Solothurn auf Befehl des Kaisers eingenommen, und sie ist den, damals katholischen, Bernern geblieben.

Nicht weit davon sprang ein Bedienter, einer der besten Schwimmer, ausgezogen in die Aare und schwamm dem Schiff nach. Mit grossem Geschrei wurde er ermahnt, sich an der Mitte zu halten oder sich an das Ufer zu begeben, um dem nächsten Wirbel auszuweichen. Mehr durch das Geschrei als durch den Wirbel erschreckt, schwamm er glücklich neben dem Wirbel durch und stieg wieder in das Schiff.

Zwei Stunden darauf nach dem rechts liegenden Dorfe Schinznach, das seine Wasser in natürlicher Wärme aus der Aare erhält, stieg ein grosser Teil aus und ging zu Fuß durch Brugg, weil die Brücke dort auf zwei Flossen steht und

das Wasser heftig dahinrauscht, wiewohl bei hohem Wasserstand keine sonderliche Gefahr ist. Hier herum gibt es rechts und links alte Schlösser, zu denen auch Habsburg gehört, das Stammhaus des nachmaligen Kaisers Rudolf. Dieses war der Sommersitz, das am Luzernersee bewohnte er im Winter. Keines ist sonderlich bewohnt, beide sind zerfallen. Eine halbe Stunde unterhalb Brugg zeigte man uns den Ort, wo die Berner 1712 in die Grafschaft Baden einfielen, unter dem Schutze von rechts und links aufgepflanzten Kanonen, während zu Windisch das übergespannte Seil auf Anstiften des Hauptmanns Reding abgehauen und die fliegende Brücke zu Schanden gerichtet wurde. Nach anderthalb Stunden landeten wir in Klingnau“.

Auch aus dem 18. Jahrhundert stammt die Beschreibung eines jungen Mannes von *Yverdon*, *Louis A. Haldimand*, geb. 1710, der im Jahre 1729, mithin mit 19 Jahren, seine Reise nach Strassburg unternahm.¹⁾ Der junge Reisende verliess seine Vaterstadt am 16. August 1729, fuhr die Zihl, die Aare und den Rhein hinunter und landete am 26. in Strassburg nach einer ungefähr 10-tägigen Reise. Doch geben wir ihm selbst das Wort:

„Le 12 aout 1729, je suis parti pour Strasbourg avec mon père, sur „le bateau à Pavid“, qui a payé ma dépense jusqu'au dit lieu. Partis après l'heure du diner, nous arrivons à St. Aubin, après quatre heures de navigation, nous y avons soupé et couché, naturellement, car on ne voyageait pas la nuit. Les arrêts, assez longs, qui sont indiqués, étaient employés pour le déchargeement et à l'embarquement des marchandises dans les ports touchés par le bateau. Le 17 aout, départ de St. Aubin et arrivée à Neuchâtel à 3 heures, où l'on a diné, puis on est reparti pour l'Île de St. Jean, où l'on a soupé et couché. Le 18 aout, on repart de l'Île et on arrive après une traversée d'une demi-heure, à la „Bonneville“, c'est-à-dire à Neuveville; on y dine et l'on se dirige sur Brück, pour y souper, en passant devant Nidau (3 h. 30). Il faut se rappeler qu'il y a deux Brugg sur l'itinéraire. „Le 19 aout, arrivée à Büren, où on dine, puis on passe, sans s'y arrêter, à Soleure, sauf que le jeune homme note: „A Soleure,

¹⁾ Landry, John, Causeries Yverdonnoises. 1914.

nous avons bu un bon coup". Le soir, on s'en va coucher à Wangen (6 heures en tout). Le 20, en 5 heures, ils arrivent à Aarbourg, où ils ont abordé; ils passent à Aarau sans s'arrêter et vont dîner à Brougg, puis après 4 heures de navigation, ils arrivent à Waldshut pour y souper. Le lendemain 21 août, on dîne sur le bateau et l'on arrive à Laufenbourg, sans arrêt, à 7 heures du soir". Die Weiterreise über Rheinfelden, Basel, Hüningen, alt-Breisach nach Strassburg bietet in diesem Zusammenhang kein besonderes Interesse.

Als Reisebericht aus dem *19. Jahrhundert* bringen wir die Schilderung des „*Solothurner Landboten*“ (Nr. 17 vom 28. Februar) 1855 über die erste Bergfahrt des Aaredampfers „*Stadt Solothurn*“. „*Letzten Montag*“ — so beginnt der Bericht — „fand die erste grössere Probefahrt des Dampfers „*Stadt Solothurn*“ nach *Büren* statt. Die Aktionäre mit ihrer zur Fahrt geladenen Freunden, die Blechmusik von Wiedenbauer füllten beinahe das Verdeck, von dem herunter drei kleine Kanonen die alten Stadtmauern von Solothurn von Zeit zu Zeit andonierten. Endlich läutete die Schiffsglocke, trotz den vielen Glocken Solothurns ein bis jetzt noch nie gehörter Klang, die Räder drehten sich, und allmählig setzte sich das Schiff in Bewegung, passierte mit würdigem Anstand und gehörigem Wellenschlag die beiden mit Neugierigen zum Eindrücken vollen Brücken und dampfte dann mit raschem Räderschlag flussaufwärts, während von dem „*Rollhafen*“ hinunter ein Sechspfünder ihm die letzten Abschiedsgrüsse mit auf den Weg mitgab. Man war noch keine Stunde von Solothurn weg, und schon kam die Gegend, durch die man fuhr, sämtlichen Argonauten so unbekannt vor, als wären sie auf einem Dampfer des Niederrheins oder der Schelde, ein Beweis, wie wenig benutzt diese Wasserstrasse bis jetzt war. Die dem Ufer naheliegenden Dörfer von Bern und Solothurn begrüssten den schaufelnden und rauchenden Ankömmling links und recht mit Böllerschüssen; von allen Hügeln, aus allen Wäldchen, Schachen und Gestrüppen links und rechts donnerte und knatterte es aus Böllern, Stollgewehren, Pistolen etc., dass es eine Lust war; konnte man daraus doch erfahren, dass die Uferbewohner die Wichtigkeit des neuen Verkehrsmittel vollkommen ein-

sehen. Vor allem hat uns der lebhafte Anteil gefreut, den die Bewohner des Kantons Bern für das neue Unternehmen an den Tag legten; es liegt damit eine Bürgschaft für das Gelingen, welches eine übereinstimmende Gesinnung der in ihren materiellen Interessen so vielfach miteinander verflochtenen Kantone Bern und Solothurn so nötig hat.

Auch in Arch hatte sich die ganze Bevölkerung in Schiffen aufgestellt, bereit, den heranbrausenden Dampfer mit Gesängen zu empfangen; allein, obschon er eigentlich aus Deutschland, dem Lande der Musik und des Gesangs, stammt, nahm der Dampfer dennoch keine Zeit, die dargebrachte Huldigung in Empfang zu nehmen; nur die Passagiere suchten die Unhöflichkeit ihres ungezügelten Dampfrosses durch ein wiederholtes Hurrah auf die wackern Bewohner von Arch gut zu machen; kaum hatten sie Zeit, die Inschrift zu lesen, welche Arch in der Mitte des Drahtseils der Fähre aufgehängt hatten: „Willkommen, Stadt Solothurn, Ehre dem Fortschritt“ lautete die Inschrift, die auf jeden Fall von keinem Centralbähnling diktirt worden war.

In Staad hatte sich die dortige Scherrenflotte mit Sängern aufgestellt; aus den Gebüschen und Baumgärten knatterten Pistolen und Flinten die Begleitung dazu. „Hurrah für Staad und Grenchen.“ Schwenken der Hüte und Mützen, und vorbei war der Dampfer, der einen voreiligen Kahn in sein Kiellwasser hineingerissen und in höchst bedenkliches Schwancken gebracht hatte. Man war jetzt anderthalb Stunden gefahren, und in dem Nebel zeigte sich endlich der Turm von Büren; die Schiffsartillerie eilte auf ihre Posten, die Musik intonierte ihren fröhlichen Marsch und so legte man bei dem Landungsplatze von Büren an, der über und über mit Neugierigen gefüllt war, die aus der Umgebung zusammengeströmt waren, den Raucher und Dämpfer zu betrachten. Herr Lehrer Pfister grüsste im Namen der Stadt Büren die ersten Passagiere, die mit Dampf nach Büren gekommen, drückte seine Freude aus, dass die Stadt Solothurn nun die Aare heraufschwimme, um ihre Schwester Büren zu besuchen, und lud dann die Dampfschiffspassagiere, die möglicherweise durch die ungewohnte Fahrt seekrank möchten geworden sein, ein, in den gastlichen Mauern Bürens von

ihren Strapazen sich zu erholen. Herr Regierungsrat Vigier, Präsident der Dampfschiffsgesellschaft, dankte im Namen der Ankommenden und wies auf die Gemeinsamkeit der Interessen hin, welche die Städte Büren und Solothurn zu einträchtlichem Zusammenwirken erhalten solle, und nun eilte man über die Landungsbrücke zum Festland, und Musik voran, in den Gasthof zum Bären, wo ein Mittagsmahl für die Reisenden bereit stand. Die heiterste Fröhlichkeit, gewürzt mit Musik und ernsten und launigen Trinksprüchen, vereinigte hier während mehreren Stunden die dem Mahle beiwohnenden Bewohner von Büren und den Solothurnern, bis die Schiffsglocke des unerbittlichen Käpitäns zur Abfahrt läutete. In fünf Viertelstunden wurde die Fahrt von Büren nach Solothurn zurückgelegt, und die wieder auf den Brücken zusammengeströmte Bevölkerung konnte sich überzeugen, dass keinem der verwegeen Argonauten ein Härlein gekrümmt worden, den Zufall abgerechnet, durch welchen einige Kinder in Büren einem der Conquistadores beinahe das Schicksal des Königs Pyrrhus bereitet hätten.

So wäre demnach die erste Fahrt gelungen; möge es mit den folgenden ebenso gehen, und das Gelingen der Unternehmung die Gründer derselben für die vielen hämischen, schadenfrohen und suffisanten Bemerkungen einer Seite entschädigen, die glaubt, es könne nichts Rechtes kommen ohne Zutun ihrer „Weisheit“. Dann ist die Fahrt vom letzten Montag eine Fahrt des „glückhaften Schiffes“ geworden.

„Stadt Solothurn, nur keck voran,
Auf Deiner glatten Wasserbahn!“

Eine eigentliche *Unglückschronik* liesse sich wohl für die ganze Strecke zusammenstellen, wenn man darauf ausgeinge, alle die kleinen und grossen Unglücksfälle aus den verschiedenen Archiven zu notieren, deren Erledigung je weilen zu Verhandlungen Anlass gab. Dabei sind ungezählte Unfälle einfach verschwiegen worden.

Schon der „Schein der Schiffleuten Zunft zu Solothurn aus dem Jahre 1469 stellt auf diese Tatsache ab,¹⁾ wenn er

¹⁾ Staatsarchiv Solothurn. Kopienbuch C., 1465—1469, pag. 490—492.
(Neues Solothurner Wochenblatt, I. Jahrgang, pag. 335.)

sich mit der Frage beschäftigt, wie es gehalten werde, wenn auf dem Wasser Leute und Güter verunglückt werden, ohne der Schiffleute Schuld. In dem bernischen Freiheitsbriefe von 1470 (Wochenblatt, pag. 303) wird unter 2 Malen auch auf die solothurnische Rechtsgewohnheiten in dieser Sache hingewiesen. Die nun folgende „Kundschaft“ (Zeugeneinnahme), welche die Schiffleutenzunft zu Solothuren im Jahre 1469 erhab, bildete mit die Grundlage zu dem bernischen Freiheitsbriefe von 1470. „Wir der Zunftmeister und Meister der Schiffleutenzunft zu Solothurn bekennen und tun kund mit diesem Brief, dass auf den heutigen Tag vor uns kommen ist der ehrbar Hans Vasant, genannt Horn, von Bern, eröffnet, wie sein Bruder Ludwig, auch Ueli Heberling und er auf nächst vergangenen Zinstag von St. Verenentag mit Gut zu Bern mit einem Schiff ausgefahren sei mit der Absicht, etlichen Leuten ihr Gut nach Zurzach auf den Markt zu führen, und als nach Aarburg kamen, da sei das Wasser so gross und ungestüm gewesen, dass dasselbe Wasser einen verborgenen Stock daselbst ob Aarberg in die Aare verleitet habe, den sie nicht gesehen, darauf gefahren, so dass ein Loch in den Boden gebrochen, das Wasser hineindrang, dass Leder und Gut nass wurden; doch haben ihnen die Leute geholfen, dass Menschen und Gut daraus gekommen, so dass Niemand ertrank. Nun verlangen aber die Kaufleute Schadenersatz. Daher kommen sie mit der Frage, wie sie es in Solothurn damit halten.“.

Sie erinnern sich nun folgenden Gewohnheitsrechtes: „Wenn ein Steuermann aufrecht und mit guter Vernunft am Ruder stand, und vom ungestümen Wasser sich Stöcke in das Wasser verirrt, man darauf auffuhr, die Steuerleute schwören, das Beste getan zu haben, auch die Veränderung im Wasserlauf nicht gekannt haben, dass die Steuer- und Schiffleute dann nicht verpflichtet wären, Kosten oder Schaden zu tragen, noch den Leuten, denen sie ihr Gut geführt, zu ersetzen, da sie auch ihr Leib und Leben eingesetzt haben. (Sie erinnern an ein Erlebnis auf dem Rhein bei Säckingen und Rheinfelden zur Zeit des Konzils von Basel.) Ferner haben unsre Zunftgesellen vor vielen Jahren bei Brugg mit Leuten und Gut auf einen Stock gefahren, das Gut ertrank

und wurde geländet, das Schiff aber wurde in der Nacht infolge der steigenden Wassergrösse an die Brücke zu Brugg getragen, das Schiff verschwand und wurde von Niemand mehr gesehen, und doch haben sie weder Schadenersatz noch sonst etwas geleistet. Auch hat Jakob Köstlin von Neuenstadt vor wenigen Jahren in Solothurn an der Brücke ein Schiff in grossem Wasser verfahren; das Schiff ging unter und Leute und Gut wurden gelandet. Aber Niemand habe den Köstlin um Schadenvergütung belangt...“.

Das erste uns ausführlich geschilderte *Schiffsunglück* auf der Fahrroute unterhalb Solothurn fand im Jahre 1480 bei Wangen a. A. statt.¹⁾ Es handelte sich um den Rücktransport von Truppen, die man dem König Ludwig XI. von Frankreich gewährt hatte. Dieser schloss aber mit seinem Gegner Herzog Maximilian Frieden, bevor es zum Schlagen kam. So zogen die Kontingente heim. Die Mannschaft aus Baden, und mit ihnen Leute aus Zug und Glarus trafen in Solothurn ein. Von hier aus wurden sie von solothurnischen Schiffern in einem mächtigen Schiffe auf der Aare abwärts geführt. An der Brücke zu Wangen zerbrach das Schiff, da es an einen Pfeiler stiess, und der grösste Teil der Insassen ertrank. Während der bernische Chronist Diebold Schilling nur eine kurze Notiz über den Vorfall bringt, weiss der Kopist der Chronik des Freiburger Peter von Molsheim weitere Einzelheiten zu berichten. Der amtliche solothurnische Bericht, der nach Bern gesandt wurde, redet von 110 Leuten aus Baden und andern eidgenössischen Orten, die am 20. September in einem Schiff durch die solothurnischen Schiffer abwärts geführt wurden. Das Schiff fuhr mit der Spitze an ein Joch und zerbrach. Gerettet wurden der Venner von Baden und 25 seiner Gesellen und daneben noch eine unbestimmte Zahl anderer Knechte, während die Schiffleute teilweise erstochen worden waren und nur einer mit dem Leben davon kam. Die Brücke zu Wangen hatte von der vorausgegangenen Wassergrösse des Sommers her an zwei Jochen Gebresten, die noch nicht ausgebessert waren. Es wäre möglich, dass dies eine Ursache des Schiffbruches war,

¹⁾ Morgenthaler, H., Ein Schiffsunglück bei Wangen a. A., 1480. (Blätter für die bernische Geschichte, Jahrgang XI, pag. 45.)

neben dem Umstand, dass das wahrscheinlich überlastete Schiff nur sehr schwer zu leiten gewesen sein muss. Die Vögte von Wangen und Aarwangen wurden beauftragt, für die Bergung der Ertrunkenen nach Möglichkeit besorgt zu sein. Der Rat von Solothurn hielt dafür, dass beim Unfall vor allem ein Schiffsmann schuldig sei, der dann erst verfolgt, später aber laufen gelassen wurde.

Die Reihe der *Schiffbrüche* wird weiterhin bekannt durch Notizen der solothurnischen Ratsmanuale aus dem 16. Jahrhundert. Bei der Untersuchung über einen solchen Unfall oberhalb Brugg im Jahre 1514 wird Martin Bürgi desselben als unschuldig erachtet und ihm die Stadt wieder geöffnet. Ausdrücklich wird im folgenden Jahre eine dahерige polizeiliche Bescheinigung ausgestellt. 1555 wird die Klage von Oltner gegen einen Schiffsmann abgewiesen. 1577 wird ein infolge Wassergrösse entronnenes Schiff an die Vögte von Wangen und Aarwangen gemeldet mit der Bitte, es aufzufangen und wieder zuzuführen. 1582 handelte es sich ebenfalls um ein Schiff, das in Solothurn gelandet war und durch die Wassermassen entführt wurde; der Eigentümer soll dem Finder den Landungslohn zahlen. 1584 klagen Schiffleute von Neuenstadt gegen einen bernischen Schiffsmann wegen eines beim spitzen Turm untergegangenen Schiffs; da es auf einen Pfahl aufgefahren ist, es sich also um eine Unachtsamkeit handelt, wird die Klage anerkannt und ist Schadenersatz zu leisten.

Für die Obrigkeit von Bedeutung war der Unfall vor allem, wenn es sich um den Untergang eines *Salz-Schiffes* handelte, da die Ware natürlich vollständig verloren war und es keinen Ersatz gab. So berichtet das Ratsmanual unterm 3. März 1730, dass die Salzdirektion mitteilt, dass eine Ladung mit 52 Fass Salz in Solothurn ankam, welche nach Aussage der Schiffleute zwischen Büren und Staad unweit des Dorfes, durch einen Sturmwind getrieben, an einem unter Wasser gelegenen Stock verunglückte, so dass ein grosses Loch ins Schiff gestossen wurde und das Wasser heftig hineindrang, die untere Reihe der Fässer ins Wasser zu liegen kam und das Salz schmolz. Die Gemeinde Staad wird zum Zeugen angerufen, ob es sich so verhalte, ob es

als ein Unfall anzusehen sei oder ob die Schiffleute Schadenersatz zu leisten hätten. Unterdessen sei der Gemeinde Staad für ihre Hülfeleistung zu danken und die beschädigte Ware ins Salzhaus zu legen. Noch schwerer war der Verlust für die Behörden, als unterm 18. Februar 1784 der Rat Kenntnis erhielt vom Unglück eines Salzschiffes, dass ein mit 140 Fass beladenes Schiff zwischen Bevaix und Cortaillod den 6. Februar auf dem Neuburgersee zu Grunde gegangen sei. Aus dem aufgenommenen Protokoll ergab sich, dass wohl die Hälfte des Salzes durch diesen Schiffbruch beschädigt worden. Die Salzdirektoren fügten diesem Bericht bei, dass am 16. Mai 1768 ein gleiches Unglück sich ereignete, weshalb mit den Speditoren ein gütlicher Vergleich geschlossen wurde. Obschon diesmal keine Force majeure im Spiele stand, sondern der Unfall der Liederlichkeit zuzuschreiben war, und der geringen Zahl der Bemannung, wurde auf den Bericht hin, dass der Commissionär Gautheron finanziell nicht leistungsfähig sei, doch beschlossen, einem Vergleich zuzustimmen.

Schwerer sind aber doch diejenigen Unglücksfälle, bei denen ein oder sogar zahlreiche *Menschenleben* den Untergang fanden. So berichtet Ulrich Marti in der Bannwiler Chronik aus dem Jahre 1681: „In diesem Jahr am Neujahr Abends um 4 Uhr ist unten bei Wynau auf der Schwemme ein Weidling untergegangen, der von Solothurn gekommen, der sonst nach Olten gehörte, und sind leider 5 Personen darin ertrunken. Doch sind die Schiffe beide neben andern mehr an das Land gekommen“. Mehr als einmal geschah es leider, dass bei den Transporten der ausgewanderten französischen *Hugenotten* sich Unglücksfälle dieser Art eigneten.

Ein solcher fand einmal am 8. September 1687 statt.¹⁾ Ein mit 137 Exulanten besetztes Schiff stiess zwischen Lyss und Aarberg aus Nachlässigkeit der betrunkenen Schiffleute an eine Kiesbank und schlug um. 26 Personen wurden gerettet, während 111 ertranken. Nur 29 Leichen konnten geborgen und ehrlich begraben werden. 1690 kamen nach-

¹⁾ E. Bähler, Einige Urkunden über das Refuge des 18. Jahrhunderts im Amt Aarberg. (Blätter für die bernische Geschichte, 1911.)

träglich eine Anzahl Leichen zum Vorschein. Die Beerdigung der Leichen fand in Lyss statt, wo auch die Geretteten Unterkunft fanden und 12 Tage lang im Wirtshaus verpflegt wurden. Diese Katastrophe erregte damals begreiflicherweise grosse Aufsehen und wirft ein scharfes Licht auf die Tatsache, dass das Befahren der Aare mit grossen Transporten gar nicht gefahrlos war.

Ein ähnlicher Unfall fand im Jahre 1704 statt.¹⁾ „Am 18. September ist ob Wangen ein Schiff mit vielem Plunder und von 30—36 Personen von aller Gattung, Alters und Geschlechts, von Burgern, Untertanen und Freunden, meistens aber von vertriebenen Franzosen angefüllt, zu Grund gegangen, und davon nicht mehr denn etwa 12 Personen errettet worden, die übrigen aber sämtlich im Wasser ihr Leben elendiglich enden müssen. Sollen ehrlich begraben werden. Die Ursache soll darin bestehen, dass in Solothurn das gute Schiff gegen ein schlechtes verwechselt worden. Auf den ausgewichnenden Schiffsmann „der lahme Schneider“ ist zu fahnden.“.

Ulrich Marti berichtet in seiner Bannwiler Chronik darüber: „In diesem Jahr ist oberhalb Wangen ein Schiff, welches von Bern gekommen, zugrunde gegangen und sind leider 29 Personen darin ertrunken, einige wenige davon gekommen. Es waren meistenteils Ausländer und Welsche, haben viel Goldgeld und andere köstliche Sachen bei sich gehabt. Zu Aarwangen liegen zwei Personen begraben, eine Manns- und eine Weibsperson“.

Die Regierung erzeigt sich auch erkenntlich, wenn Uferbewohner bei der Errettung eines Schiffes sich bewährt hatten. So beschloss der Rat am 23. März 1770, bei Anlass der Errettung eines Schiffes bei Gretzenbach,²⁾ dass Urs Luterbacher in Betracht seiner vielfältig gehabten Leib- und Lebensgefahr, Verderbung seiner Gesundheit und Ueberlast seiner Kinder lebenslänglich alle Jahre 30 Mäss Mühligut, dann eine Uniformkleidung für dermal wie auch in Zukunft alle 6 Jahre, von weissem Haustuch erhalten solle;

¹⁾ Staatsarchiv Bern. Solothurn Buch A. A.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1770, 23. März.

Jakob Felber aber als Controlleur und Aufseher im Steinbruch 6 Louis d'or, Joggi Berger aber 4 Louis d'or, welche von den Behörden auf Rechnung ausgerichtet werden soll.

Im Herbst 1730 wollten 25 Personen aus Olten den Markt in Aarau besuchen. Das Schiff trieb an ein Joch der Brücke an, Menschen und Waren versanken. 9 Personen aus Olten und einige Fremde ertranken. Einige wenige wurden gerettet, auch konnten die Waren eines ertrunkenen Aarwangers wieder aufgefischt werden. Einige Tage später wurden noch zwei Leichname in der Vogtei Gösgen aufgefischt und bestattet.¹⁾ Am 9. September 1770 fuhr das Studentenschiff von Freiburg und Solothurn nach Olten, um die Studenten in die Ferien zu führen. Beim Anländen in Olten brach das Schiff. Die Schiffleute wurden beschuldigt, nicht alle Vorsichtsmassregeln eingehalten zu haben. Allein sie erklärten, dass das Hochwasser erst während der Fahrt entstanden sei, so dass sie nicht verantwortlich seien. Viele konnten gerettet werden, einige (die Zahl ist nicht angegeben) ertranken und wurden an verschiedenen Orten auf solothurnischem und bernischem Gebiete begraben.²⁾

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1730, 10. November und 17. November.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1770, 10., 12. und 24. September; 3. und 10. Oktober.