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: VII: Die Flösserei

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: 07.01.2026

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

VII. Die Flösserei.

Es erscheint ohne weiteres gerechtfertigt, der Flösserei auf der Aare und der Emme eine besondere Besprechung zu widmen. Die Flösserei hat sich nämlich mehr oder wenig unabhängig von der gewöhlichen Schiffahrt entwickelt. Die zu Tal fahrenden Flösse führten zwar gewiss in den meisten Fällen Waren mit sich, sofern sie wenigstens dem Rhein zustrebten, aber es handelte sich doch nicht um regelmässige Fahrten, sondern um die Beförderung derjenigen Stämme, die an den Fluss geführt worden waren. Ferner durften nicht alle Waren diesem doch gefährlichen Transport anvertraut werden, und schliesslich waren die grossen Flösse mehr als die Schiffe vom Wasserstand abhängig. Eines fehlte natürlich völlig bei der Flösserei: die Bergfahrt, da ja die Flösse nach der Talfahrt so gut als möglich veräussert wurden.

1. Die Flösserei auf der Aare.

Es steht uns nicht viel Material zur Verfügung, was die Flösserei auf der Aare betrifft. Die Solothurner Ratsmanuale erwähnen im Jahre 1563 gelegentlich ein Schreiben des Solothurner Rats an Bern, da die hiesigen Schiffleute an allen Zollstätten landen müssten, Hans Wolf aber, ihr Untertan, in Solothurn und Olten vorbeifahre, wie auch andere Flösser; wenn es sich wiederholen sollte, wird ihnen Strafe angedroht.[1]) Während, wie wir oben gesehen haben, die Schiffahrt gesetzlich geregelt wurde, liess man die Flösserei gewähren, ohne sich allzuviel mit ihr zu beschäftigen. So fehlen uns Nachrichten bis zur Jahrhundertwende ins 19. Jahrhundert, da die französische Armee sie nötig hatte. Die Ver-

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1563.

waltungskammer beschäftigte sich am 2. September 1799 mit der Aufforderung des Armeeoberkommissärs, der 16 Schiffleute zur Führung der Flosse nach Brugg verlangte. Die Behörde[1]) machte den Vorschlag, da sich nicht die nötige Zahl in Olten vorfinde, je vier in Wangen, Aarburg, Aarau und in Olten zu requirieren, so dass kein Ort zu sehr belastet würde.

In der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts benutzten u. a. die L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen die Aare zum Transport ihres Holzes, das zur Beschaffung des nötigen Brennmaterials weit her geholt werden musste.[2]) Bald nach der Bildung der annonymen Gesellschaft im Jahre 1824 liess sich die Direktion Auftrag geben, auch auf die Waldungen des Kantons Freiburg ihr Augenmerk zu richten. 1828 wurden im Kanton Freiburg und in den angrenzenden Teilen des Kantons Waadt 45,000 Klafter Holz gekauft, das nach dem Schlag zum Abflössen auf der Saane bestimmt war. Vom Kanton Waadt musste eine Ausfuhrbewilligung erwirkt werden, die auch erteilt wurde. 1832 fand das erste Floss aus diesen Gegenden statt. 1834 bestand in den Kantonen Freiburg und Waadt ein Vorrat von 57,000 Klaftern für das Gerlafinger Werk. Das Holz wurde auf der Sense, Saane und Aare nach dem Chantier Nennigkofen geflösst und dort verkohlt. Das für gewerbliche Zwecke (Küferei) geeignete Holz wurde ausgesucht und verkauft. Von Nennigkofen wurden die Kohlen auf der Achse nach Gerlafingen, und wenn es nötig war und aus dem Jura nicht genug Material heranzuschaffen war, auch nach der Klus befördert. Auf der Aare wurden auf diese Weise durch die L. von Roll'schen Eisenwerke Jahresflösse von 7000 und 8000 Klaftern gemacht. (1848: 5,378 Klafter, 1852: 12,300 Klafter, 1854: 3,546 Klafter, 1855: 5,289 Klafter, 1856: 5,468 Klafter, 1857: 4,300 Klafter, 1858: 7,080 Klafter, 1860: 8,484 Klafter, 1861: 3,993 Klafter, 1863: 8,813 Klafter, 90—95% war Tannenholz, das übrige Buchenholz.) In Nennigkofen war ein grosser Rechen errich-

[1]) Protokoll der Verwaltungskammer, 1799, 2. September.

[2]) Die L. von Roll'schen Eisenwerke und die jurassische Eisenindustrie, pag. 68 f.

Fr. Isch, Die Köhlerei zu Nennigkofen. (Bauernblatt der Nordwestschweiz 1922, Nr. 27 und 28.)

tet, der das auf der Aare herbeigeführte Holz aufzufangen hatte.

Es ist klar, dass die Holzflösserei der L. von Roll'schen Eisenwerke nur einen Teil des ganzen Holztransportes bildete. Allerlei Missbräuche waren daher nicht ausgeschlossen. Man wird sich daher nicht verwundern, dass sich die Solothurner Behörden, zum Teil im Einvernehmen mit den benachbarten Kantonen Bern und Aargau, im Jahre 1837 über anzuordnende *Massnahmen gegen allzu grosse Holzflösse* zu befassen hatten. Der Aargauer Rat richtete unterm 17. November 1836 ein Schreiben an den Kanton Solothurn, und dieser sah sich veranlasst, am 2. Januar 1837[1]) zu beschliessen:

1. Dem löbl. Stande Bern solle, da alle Holzflösse, welche den hiesigen Kanton passieren, aus dortigem Gebiete herkommen, von dem aargauischen Schreiben Kenntnis gegeben, derselbe auf die herrschenden Uebelstände in dieser Beziehung aufmerksam gemacht und angesucht werden, diesfalls abhilfliche Massregeln zu treffen, damit die Stände Aarau und Solothurn in Zukunft vor Schaden gesichert werden; sollten allfällig in dieser Hinsicht schon Vorschriften bestehen, so möchte der Stand Bern dieselben dem hierseitigen gefälligst zur Kenntnis zu bringen.

2. Dem löbl. Stande Aargau sollte unter abschriftlicher Zusendung dieser an Bern zu erlassenden Zuschrift geantwortet werden, die dieses Gegenstandes angeordnete Untersuchung habe die Erwiderung seines Schreiben bis dahin verzögert; man sei mit ihm von den herrschenden Uebelständen hinsichtlich der Flösse überzeugt; er werde jedoch aus dem hierseitigen Schreiben an Bern ersehen, dass dem Kanton Solothurn diesfalls nichts zur Last gelegt werden könne; indessen ersuche man Aargau, die dortigen Massregeln in Betreff der Flösse der solothurnischen Regierung bekannt machen zu wollen, damit alle drei Stände hierüber sich ins Einverständnis setzen können.

Klagen konnten auch gelegentlich erhoben werden wegen *unbemannten Flössen* auf der Aare.[2])

---

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1837, 2. Januar.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 1837, 23. Januar.

Es ist daher verständlich, dass die sich mehrenden Klagen aller Art, Regierung und Kantonsrat veranlassten, unterm 18. Juli 1853 ein besonderes *Gesetz über die Flossschiffahrt auf der Aare und Emme* zu erlassen.[1]) In seinem Schreiben an den Bundesrat, dem der Regierungsrat das Gesetz unter Berufung auf Art. 29 c der Bundesverfassung zu übermitteln hatte, heisst es: „Seit einer Reihe von Jahren findet starker Transport von ganzen Bauholzstämmen in gebundenen Flossen auf der Aare und Emme statt, infolgedessen häufig Gefährdungen und Beschädigungen von hölzernen Brücken von Solothurn und Olten, Biberist und Derendingen durch Anwerfen losgekommener Flösse etc. entstanden sind. Um solchen Beschädigungen nach Möglichkeit vorzubeugen, wurde das Gesetz als polizeiliches Regulativ über Benutzung der Wasserstrassen durch Flossschiffahrt erlassen". Das Gesetz enthielt folgende Hauptbestimmungen: Die Flösse dürfen, ob sie aus kurzem oder langem Holz bestehen, höchstens eine Breite von 17 Fuss haben. Das Zusammenhängen von mehr als zwei Flössen ist gänzlich untersagt; das Zusammenhängen von zwei Flössen ist nur erlaubt, insofern die Länge des einzelnen Flosses höchstens 50 Fuss beträgt. Zur Führung eines Flosses müssen wenigstens zwei, des Flusses und des Flössens kundige Männer verwendet werden. Auf jedem Floss soll zu dessen Leitung immer das nötige Gerät und die erforderliche Vorrichtung in brauchbarem Stande vorhanden sein. Bei Landung sollen die Flosse sorgfältig und sicher befestigt werden, so dass kein Losreissen stattfinden kann. Die Befestigung darf nicht an den zur Sicherung der Ufer angebrachten Pfählen usw. staatfinden. Von Solothurn aufwärts bis zum Ausfluss des Baches beim Hohberg, und von der Aarebrücke zu Olten bis hinauf an die Kantonsgrenze dürfen, ohne Bewilligung des Oberamtmanns für einzelne Fälle, keine Flösse über Nacht stehen bleiben. Für die Busse, die bis Fr. 70 sein kann, Kosten und Schadenersatz haften nebst der erstellten Sicherheit die Führer, die Besitzer und Eigentümer der Flösse und das geflösste Holz.

---

[1]) Amtliche Gesetzessammlung.

Der Bundesrat antwortete nach Vortrag des Baudepartementes vom 19. Januar 1854, weil durch die Forderung einer Cautionsleistung der durch Art. 29 B. V. gewährleistete freie Verkehr von einem Kanton zum andern beeinträchtigt und gefährdet werde, so dass die Flösserei für die Mehrzahl der Flösser zur Unmöglichkeit und daher zum blossen Monopol für die grossen Holzhändler oder für die Hüttenbesitzer herabsinken würde, es sei Art. 1 und 2 zu streichen. Das so bereinigte Gesetz wurde von der Solothurner Regierung auf 15. Februar 1854 in Kraft erklärt.[1])

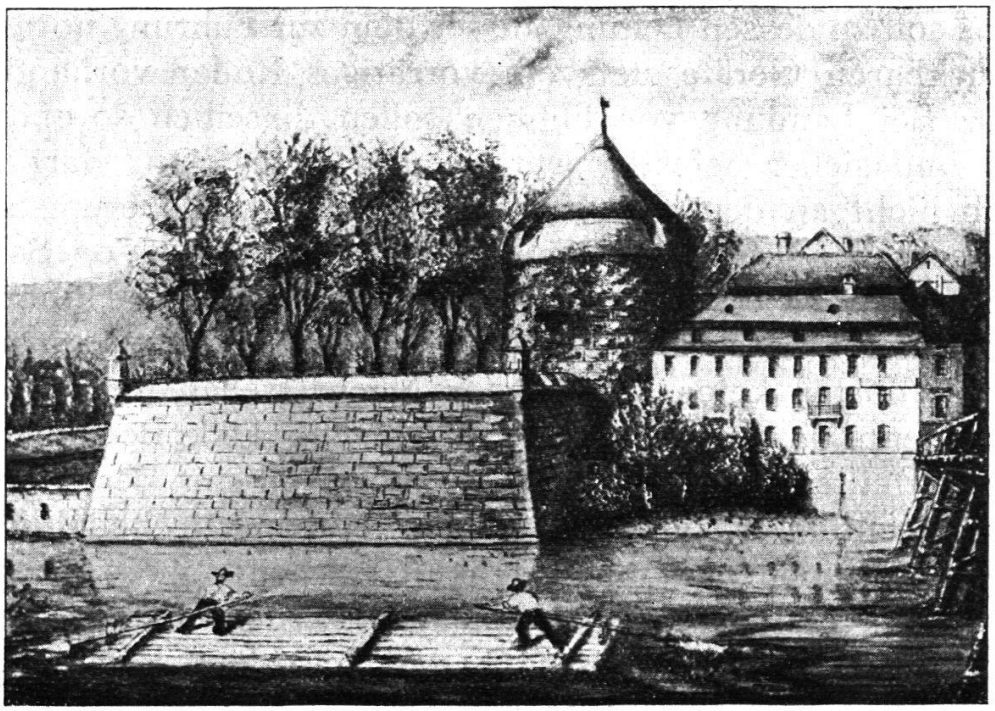
Wohl schon auf Grund der neuen Vorschrift konnte der Rat am 8. März 1854 beschliessen, einem Vergleich wegen dem Anprallen eines Flosses an der Aarebrücke zu Olten keine weitere Folge zu geben, sondern auf der Einforderung der ganzen Summe zu beharren.[2])

Im Jahre 1867 kam es dann zu einer *Revision* des Gesetzes. In der Kantonsratsitzung vom 21. Mai führte der Berichterstatter des Regierungsrates u. a. aus: „Die daherigen Verhältnisse und bestehenden oder mangelnden Vorschriften haben wiederholt zu Klagen sowohl von Seiten der Flösser aus unserm Kanton als von Seiten der Regierung des Kantons Aargau Anlass gegeben. Eine in dieser Angelegenheit von den Abgeordneten der betreffenden Kantone in Olten abgehaltene Konferenz besprach sich über die Mittel, die Flösserei zu erleichtern und Schutz vor Uferbeschädigungen zu gewähren. Unsere Flösser waren früher durch gesetzliche Bestimmungen über Länge und Breite der Flösse sehr beschränkt. Im Kanton Aargau waren sie zudem hohen Strafen ausgesetzt, und sie regten daher in einer Eingabe den Erlass gemeinsamer Vorschriften an. Die bisher bestandenen Vorschriften über Länge und Breite liessen bei der Konkurrenz der Eisenbahn das Gewerbe nicht mehr als Vorteil betreiben. Man konnte sich zu einem Konkordate verständigen, allein Bern, das diese Holztransporte gern der Staatsbahn zuleiten möchte, trat nicht bei und so unterblieb dasselbe. Indessen scheint es nun an der Zeit, diesem Gewerbe den nötigen Schutz zu gewähren. Die Bestimmungen,

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1854, 20. Januar.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 1854, 8. März.

welche unser Vorschlag enthält, sind ungefähr das Ergebnis der Konferenz-Beratungen. Für die Emme bleibt das Gesetz von 1853 in Kraft, da die Korrektion andere Verhältnisse schaffen wird".[1])

Bei der Beratung führte in der nämlichen Sitzung Herr Spielmann von Gösgen aus: „Ich bin mit der Vorschrift über Länge und Breite einverstanden, doch nicht damit, dass man für die grössern Flösse 3 Flösser beigeben müsse. Wenn ein einziges Stück vom Floss 120 Fuss lang wäre, müsste man



Flösserei auf der Aare (nach W. Späti).

diesen dritten beigeben, während für den schwersten Floss 2 Mann genügen, was soll dann der dritte? Ich will mich anheischig machen, von hier weg den grössten Floss abzuführen, ohne müden Arm zu machen. Auch wenn wir einen Floss mit schwerer Steinlast zum Transport hatten, brauchten wir stets nur zwei Flösser....

Ich habe 600 Flösse nach Laufenburg geführt. Für vier wurde ich gestraft, weil ein Polizeier Gelegenheit gefunden, zu sehen, dass sie ½ Schuh über die vorgeschriebene Länge waren; die 596 andern aber, von denen vielleicht mancher 6

[1]) Kantonsratsverhandlungen 1876, 21. Mai.

Fuss zu lang war, konnte ich ungestraft führen. Jetzt haben sie im Aargau für die Aare keine Flösser mehr. Die Eisenbahnen machen bedeutende Konkurrenz, und wenn Sie bedenken, dass ich allein in den 50er Jahren Fr. 60,000 Knechtelöhne bezahlte, werden Sie alles meiden, was uns schädigen kann".

Das *Gesetz* über die *Floßschiffahrt* auf der *Aare* vom 21. Mai 1867 hatte folgende Punkte: Die Flösse dürfen nicht breiter als 25 Fuss und nicht länger als 140 Fuss gebaut werden. Zur Führung eines Flosses müssen zwei des Flössens kundige und fähige Flösser beigegeben werden. Auf jedem Floss soll zu dessen Leitung ausser dem zur Führung nötigen brauchbaren Geräte stets ein vorrätiges Ruder vorhanden sein. Bei Landung von Flössen sollen dieselben sorgfältig und und sicher befestigt werden. Die Befestigung darf jedoch nicht an den zum Zwecke der Uferversicherung angebrachten Bauten und Pflanzungen stattfinden. Von Solothurn aufwärts bis zum Ausfluss des Baches beim Hohberg und von der Aarebrücke zu Olten bis hinauf an die Kantonsgrenze dürfen keine Flösse über Nacht stehen bleiben, es wäre denn, dass das Oberamt für einzelne Fälle Bewilligung dazu erteilte. Jedes einzelne Flossholz soll mit der Marke des Eigentümers, jedes auf dem Transporte befindliche Floss mit einem auf mindestens 100 Schritte weit erkennbaren Erkennungszeichen bezeichnet werden. Jeder Transportübernehmer von Flössen bedarf hiezu die Bewilligung des Regierungsrats. Dazu hat er Domizil im Kanton, die Marken und Namen der Flosseigentümer und die von ihm angenommene Flossmarke zu bezeichnen. Busse Fr. 5—100, $^2/_3$ dem Staat und $^1/_3$ dem Verleider. Für Geldbusse, Kosten und Schadenersatz haften die Führer, Transportübernehmer und Eigentümer der Flösse solidarisch, sowie das geflösste Holz. Dadurch wird das Gesetz über Floßschiffahrt vom 18. Juli 1853 aufgehoben.

Noch ist zu erwähnen als für die Flösserei von Bedeutung das *Gesetz* über *Wasserbau* und *Entsumpfungen* vom 4. Juni 1858, das als Grundlage immer noch Geltung hat und folgende Bestimmungen enthält:

Art. 4. Die Ufergrundstücke an den zur Schiffahrt benutzten Flüssen haben den erforderlichen und bisher üb-

lichen Reck- oder Schiffzieherweg längs des Ufers zu dulden. Wo es von der Staatsbehörde als zulässig bezeichnet wird, dürfen Schiffe und Flösse angebunden werden, jedoch unter dem Vorbehalt, dass die Plätze zur Landung und Befestigung von Schiffen und Flössen an die betreffenden Grundbesitzer von den Schiff- oder Floßschiffahrttreibenden voll zu entschädigen sind. In Notfällen ist das Anbinden unter dem Vorbehalte, dass der betreffende Uferbesitzer für den auf seinem Lande oder an seinen Uferbauten verursachten Schaden entschädigt werden, auch an andern Stellen bewilligt.

Art. 5. Die Ufer an Flüssen, auf welchen die Flösserei mit offenem Holze betrieben wird, können von den Flössern, insoweit es zum Lösen und Treiben des Flossholzes erforderlich wird, betreten werden, unter Vorbehalt der Ersetzung des Schadens und der Beschränkungen und Ausnahmen, welche eine Schiffahrts- und Flossordnung aufstellt.

Art. 6. Für den in Art. 4 und 5 vorgesehenen Schaden, sowie für den Schaden, der sich infolge der Schiffahrt oder Flösserei an Brücken, Stegen usw. ereignet, haften: die Führer, die Besitzer und Eigentümer und das geflösste Holz, sofern die Erstern nicht Sicherheit geleistet haben.

Den Beschädigten steht das Recht zu, die Schiffe und deren Ladung oder das Flossholz zurückzubehalten, bis der Schaden ersetzt oder dafür Sicherheit geleistet ist.

Der Flösserei erwuchs wie der Schiffahrt in der *Eisenbahn* ein Konkurrent, dem sie nicht gewachsen war, da sie die Transporte rascher, sicherer und ohne die manigfachen Hemmungen und Schwierigkeiten ausführte, die mit dem Flössen immer verbunden waren.

2. Die Flösserei auf der Emme.

„So wie d'Chüjer uf de Bärge,
Mache d'Bure Chäs im Tal;
U das de nid chlyni Zwärge
U nid weni a der Zahl.
Holz u Lade fergge d'Flösser
D'Emme-n-ab uf Basel zue;
Chunt im Früelig ds Wasser grösser,
Hei si mit dem Flosse z'tue."

So singt Schlosser Christian Widmer in seinem „Emmenthaler Lied". Heute fällt es uns nicht leicht, uns die Bedeutung der Emme für den Holztransport recht vorzustellen. Freilich hat sie nie als Wasserstrasse diejenige Bedeutung erlangt, die der Aare von Thun bis Koblenz, der Reuss von Luzern abwärts und der Limmat zukam. Sie ist ein viel zu wenig tiefes Wasser, als dass sie einen regelmässigen Verkehr möglich machte. Wenn dunkle Wolken sich emportürmen, oder der warme Föhn unheimlich wehend eintritt, die Berge sich in düsteres Grau verschleiern und Gewitter toben, dann lautete der furchtbare Schreckensruf: „Der Eggiwil-Fuhrmann hat seine Rosse angespannt und rückt heran"! Aus den Bergen und Krächen sammelten sich die Wasser, die Emme wurde zum reissenden Strom, die gleiche Emme, die vor wenigen Stunden noch so friedlich, harmlos und unschuldig dahinfloss. Alles, was ihr im Wege liegt, reisst sie mit, unglaubliche Mengen Geschiebe fördert sie ins Tal hinunter, der Fluss wird zur Landplage, die würgend Gut und Leben der Bewohner bedroht. Ein Seebecken, das als Regulator und Geschiebeablagerungsplatz wirken könnte, fehlt, und so ist und bleibt die Emme — trotz allen durchgeführten Korrektionen, die ja allerdings die Gefahren ganz bedeutend vermindert haben — ein wilder Fluss. Auf einem solchen lässt sich ein Verkehr mit Kähnen und Schiffen nicht denken. Der Weidling ist unbrauchbar, und so hat die Emme von jeher einzig den aus Bautannen gezimmerten Floss auf ihrem Rücken geduldet. „Schon zur Römerzeit mögen die schlanken Tannen den Weg gefunden haben", schreibt Jeremias Gotthelf, den sie bis 1870 auf der Ilfis und von Eggiwil auf der Emme bis nach Brugg und weiter fanden. Wenn diese Angabe vielleicht auch nicht zutrifft, so ist die Flösserei auf der Emme jedenfalls alt. Aber so alt wie sie, ist auch der Kampf gegen sie, und wir finden Verbote und Einschränkungen aller Art. Der unbändige Fluss erforderte von jeher grossen Unterhalt; es gab viel Schwellenpflicht zu leisten. Eine einzige Schwelle wurde mit Inbegriff des Holzes auf 30—40 Pfund geschätzt. Da nun die Emme ein breites Bett hat, das Wasser daher von einer Schwelle zur andern läuft und deshalb öfters einen fast rechten

Winkel bildet, wurde die Schwelle durch die Holzflösse hart mitgenommen, da die Holzhändler anfingen, ihren Flössen nicht nur eine Länge von 70 bis 80 Schuhen zu geben, sondern sie noch überdies mit Ziegelschindeln, Bohnenstickeln, auch Laden und dergleichen, zu beladen. Die Folge war, dass die Flosse von solcher Länge sich bei den Wendungen nicht genügend bewegen konnten und mit unwiderstehlicher, furchtbarer Gewalt an die Schwellen anprallten, um so mehr, als die Leitung dieser ungeheuren Flosse oft schwächlichen Personen anvertraut war. Dazu kam das Einhacken der zwei oder drei zu jedem Floss mitgenommenen Sparren, das Einschlagen der Flösserhacken usw. Obwohl die Flösser durch das Gesetz zum Ersatz alles verursachten Schadens verpflichtet waren, blieb doch das Schwellenholz verloren; auch hätte man bei dem häufigen Befahren im Frühjahr eine Wache aufstellen müssen, um die Beschädiger festzustellen. Die Flösserei wurde derart übertrieben, dass sogar grosse „Molkenflösse" das Tal hinabschwammen, die mit mächtigen Ladungen von Käs und Butter, ja sogar mit Kälbern beladen waren.[1]) Die Bevölkerung verlangte mit Nachdruck Bekämpfung dieser grossen Missbräuche. Eine Verordnung von 1592 wollte hier Ordnung schaffen, und ein Befehl von 1597 untersagte das Befahren der Emme mit zu grossen Molkenflössen. Dass die Vorschriften aber immer wieder übertreten wurden, zeigt die Wiederholung der Verordnungen in den Jahren 1622, 1641, 1650 und 1666. Noch die Schwellenordnung vom 16. Februar 1766[2]) verlangt, dass die Flosse nicht länger als 37 und nicht breiter als 8 Fuss sein sollten. Die Berner Regierung suchte auch wiederholt zu verhindern, dass „merklich viel Holz, wie auch Laden, Letten und dergleichen die Emme und Aare hinabgeflösst und also hiedurch der Hochwald erödet werdend". Es wurde von den Anwohnern darauf aufmerksam gemacht, dass durch den Holzverbrauch die Wälder dezimiert und Rüfen und Erdschlipfe verursacht würden; aber handkehrum wurde diese

[1]) Graf, J. H., Beitrag zur Geschichte der Verbauung der Emme im Kanton Bern, pag. 9. (1893)

[2]) Gutachten und Entwurf einer Schwellenordnung für die Aemter Trachselwald etc. Staatsarchiv Bern. Teutsch, Seckelschreiberei-Protokoll, 1766 A. A. A., pag. 176.

Warnung mit dem einfachen Satz abgetan: „Alle Tage wird Holz gehauen, und alle Tage wächst Holz". Aber diese Missbräuche führten doch dazu, dass man der Flösserei nach und nach unnachsichtlich auf den Leib rückte. Dies um so mehr, als die Flösser ein rohes Volk waren, auf Reklamationen nichts gaben von den ruhigen Anwohnern nicht gern gesehen waren, und noch heute heisst es von ihnen drastisch:

„Der Lung ist us und ds Rad ist ab,
D'Schelme fahre d'Emme-n-ab".

Im Jahre 1870 ist diese Art Flösserei auf der Emme ganz verboten worden.

Dass auch der Kanton *Solothurn* sich mit der Flösserei auf der Emme zu beschäftigen hatte, obschon nur der Ausfluss auf Kantonsgebiet liegt, ist klar. So hatte sich der Rat am 28. August 1597 mit der Untersuchung über einen auf der Emme geschehenen Unfall zu beschäftigen. Zwei Zimmerknechte ertranken bei der Flösserei in der Emme. Der Rat konstatierte, dass der Werkmeister nicht schuldig sei, sondern es sich eben um einen Unfall handle, wie er mitunter vorkomme.[1])

Mehr zu tun gab die Angelegenheit eines Herrn Buchs von Solothurn im Jahre 1684, gegen den der Landvogt von Landshut, die Gemeinden Bätterkinden und Utzenstorf ein Gutachten unterm 27. August ausarbeiten liessen.[2]) Wegen allzu grossen Flössen auf der Emme kam Buchs, da er Schwellen und Erdreich der beiden anstossenden Gemeinden beschädigt hatte, in den Fall, anstatt 400 Pfd. in Wirklichkeit 25 an Utzenstorf zu zahlen. Da Bätterkinden ebenfalls eine Abfindung verlangte, wollte er nicht darauf eintreten. Er erklärte in dem gehabten Verhör, überhaupt keine Schuld an dem Schaden zu tragen, und anstatt sich in die Botmässigkeit des Landvogts zu geben, die Frevler auszuliefern, hat er im Gegenteil solche aus MGn. Hrn. Botmässigkeit geschafft; daher ist dem Vogt, wie den Dörfern, aus den verschiedenen Reisen nach Solothurn grosse Kosten und Versäumnis entstanden. Weil nun Herr Buchs in Wirk-

---

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1597, 28. August.

[2]) Staatsarchiv Bern. Teutsch, Seckelschreiberei-Protokoll. 1687, pag. 115.

lichkeit der Urheber der ganzen Streitigkeit war, trafen Teutsch-Seckelmeister und Venner nach nochmaligem Verhör den Entscheid, er habe denen zu Utzenstorf (statt der 25) für die vielen Reisen und Kosten 40 Pfd., denen von Bätterkinden aus gleichem Grunde 25 zu bezahlen. Und obwohl sonst ein Herr die Taten seiner Taglöhner sonst nicht zu verantworten hat, ist es doch diesmal eine ganz besondere Sache, indem Buchs, der nach Vertrag soweit möglich Landeskinder zu diesem Flössen hätte brauchen sollen, meistens luzernische Untertanen hiezu verwendete, und anstatt dass er sie dem Vogt auf die Aufforderung hin hätte zugehen lassen, hat er sie nicht namhaft machen wollen, und anstatt die Täter zu hinterst im Floss bis dorthin arbeiten zu lassen, hat er sie zu vorderst getan und sie auf diese Weise aus des Amtmanns und der Gn. Herren von Bern in die der Herren von Solothurn gestellt. Daher hat er auch dem Vogt für diesen Frevel 30 Pfd. und dann für seinen Ritt nach Solothurn und Bern 30 Pfd zu bezahlen, und den Bauern, die mit Worten und Werken schändlich misshandelt wurden, 6 Pfd. zu bezahlen. Die Venner behalten sich weitere Ahndung des Frevels im Wiederholungsfalle vor.

Unterm 27. April 1712 beschäftigte sich der Solothurner Rat mit einer Mitteilung des Weibels, dass „vor ungefähr einer Stund" drei bernische Flösse mit Käse, Kälbern und Fässern beladen die Emme hinunter gekommen seien; auf den Anruf der Wache hätten sie angehalten und ihre Ware gezeigt, worauf sie passieren durften. Bald darauf habe er aber drei andere gesehen, die er gleichfalls angerufen und anzulanden befohlen, worauf sie zu verstehen gegeben, als wären sie gesinnt, unterhalb der Brücke zu landen; als sie aber auch daselbst nicht anlanden wollten, sondern continuierlich fortruderten, ungeachtet, dass ihnen die Wache samt den anwesenden Bauern beständig zugerufen, sei Feuer auf sie abgegeben worden. Einer sei darauf gefallen, ob die andern verletzt worden oder nicht, sei ungewiss. Der tötliche Schuss sei von des Ammanns Sohn von Zuchwil gefallen. Es wurde beschlossen, die Sache nach Bern zu melden und eine Untersuchung anzuordnen.[1])

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1712, 27. April.

Eine Flösserei anderer Art wurde ebenfalls auf der Emme betrieben: die Spedition von Spälten als *Brennholz* ins Flachland hinunter. Wie Jeremias Gotthelf sagt, spielten dabei Burgdörfer und Solothurner Spekulanten durch Entholzung der steilen und wilden Berghalden die Rolle „zweibeiniger Borkenkäfer". Zur Sicherung ihrer Brennholzversorgung benützten in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts namentlich auch die L. von Roll'schen Eisenwerke in Gerlafingen die Emme.[1]) So erwarb sie in den 20er Jahren im Lutherenthale (Amt Willisau) 5000 Klafter, und hatte Aussicht auf 12,000 Klafter im Entlebuch. Zu Beginn der 30er Jahre fanden namhafte Käufe im Emmenthal und Entlebuch statt, so dass 1834 in diesen Gebieten und im Jura ein Vorrat von 41,000 Klaftern vorhanden war. Die durch die Emme erschlossenen Gebiete lieferten das Holz auf diesem Fluss nach Gerlafingen, wo es verkohlt wurde. Um es aufzufassen, war auch in Gerlafingen ein Rechen vorhanden. Solche Jahresflösse auf der Emme bezifferten sich bis über 3000 Klafter. 1849 lagen für die Schmiede Gerlafingen, abgesehen von den 39,000 Klaftern an der Saane, 10,800 Klafter an der Emme bereit. Das Holz aus den Gebieten des Kantons Luzern, das nicht auf der Ilfis nach der Emme gebracht werden konnte, wurde im Wald verkohlt und dann in der Form der Kohle nach Gerlafingen und der Klus transportiert. Seither ist die Kohle an die Stelle des Holzes überhaupt getreten, so dass die Flösserei für die Eisenwerke nicht mehr in Betracht fiel. Mit ihr ist auch das „Strandrecht" verschwunden, dem das steckenbleibende Holz auf seiner unsichern Bahn zum Opfer fiel.

Die manigfachen Missbräuche führten mit zum Erlass des bereits erwähnten „Gesetzes über die *Floßschiffahrt* auf der Aare und *Emme*" vom 18. Juli *1853*. Dieses Gesetz enthielt u. a. die beiden Artikeln 4 und 5: „Das Zusammenhängen von mehr als zwei Flössen ist gänzlich untersagt; das Zusammenhängen von zwei Flössen ist nur erlaubt, insofern die Länge des einzelnen Flosses höchstens 50 Fuss beträgt. Zur Führung eines Flosses müssen wenigstens zwei des Flössens kundige Männer verwendet werden". Gegen

[1]) Die L. von Roll'schen Eisenwerke, pag. 68.

diese Vorschriften wandte sich nun eine Bittschrift der Flössergesellschaft des Emmenthals an den Regierungsrat von Solothurn unterm 27. Februar 1854,[1]) in der ausgeführt wurde: „Bekanntlich können auf der Ilfis und Emme wegen unregelmässigem Wasserlauf nur kleinere Flösse gemacht werden, und in diesem Falle wurden dann bei grösserem Wasserstande hie und da zwei dieser kleinern Flösse aneinander gesetzt; allein zwei solche Flösse halten nicht dasjenige Holzquantum wie ein einziges Floss, der die Aare hinunter geflosst wird, und sind daher auch leichter zu leiten, ohne Schwellen zu beschädigen. Ebenso werden kleine Ladenflösse gemacht und bisweilen mehrere aneinander gehängt, ohne dass dadurch für Dämme etc. irgend eine Gefahr besteht. In dieser Beziehung wünscht die Flössergesellschaft dringend, dass eine Modifikation beantragt wird und man inzwischen der Flössergesellschaft gestatten möge, nach bisheriger Uebung die kleinen Flösse zu transportieren". Daher stellt sie das Begehren, der Kantonsrat möge den Art. 4 dahin modifizieren, dass zwei kleine Flösse auf der Emme zusammengehängt werden dürfen, abgesehen davon, ob einer derselben mehr als 50 Fuss Länge halte und dass das Zusammenhängen von Ladenflössen, von welchen im Gesetz nichts gesagt ist, unbeschränkt bleibe. (Eine weitere Reklamation wegen Art. 8 beruhte auf einem Missverständnis.)

Allein diese Eingabe fand trotz der Empfehlung durch den bernischen Regierungsrat in Solothurn keine gute Aufnahme. Das Baudepartement bemerkte kurz und bündig: „Die angegriffene Gesetzesstelle ist der aargauischen Flösserordnung vom 21. Dezember 1847 entnommen. Sie findet im Kanton Aargau auf allen kleinen und grossen Flüssen ihre Anwendung; selbst der Rhein macht keine Ausnahme. Was im Kanton Aargau seit mehreren Jahren unangefochten geübt worden, wird wohl auch im Kanton Solothurn stattfinden können, um so mehr, als ja in beiden Gesetzgebungen dadurch in Einklang gebracht sind". Die Solothurner Regierung beschloss daher am 8. März 1854[2]) nach Bern zu antworten: „Wir finden die Begehren der Petenten in keiner

[1]) Staatsarchiv Solothurn. Aktenband 239.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 1854, 8. März.

Weise begründet und müssen die Zuschrift hiemit ablehnend beantworten".

Ein definitives Ende fand die Flösserei auf der Emme, als die Korrektionsarbeiten auf solothurnischem Gebiete begannen und unterm 30. Januar 1870 zwischen dem Staate und den bei der Emmeregulierung beteiligten Gemeinden, Privat-Gesellschaften (Fabriken) und Eisenbahnen eine Uebereinkunft geschlossen wurde.

An eine Wiederaufnahme der Flösserei, wenigstens auf dem untern Laufe der Emme, ist angesichts der heute vorhandenen Anlagen kaum mehr zu denken.