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
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: 15.12.2025

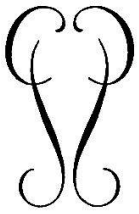
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

MITTEILUNGEN DES HISTORISCHEN VEREINS
DES KANTONS SOLOTHURN
Heft 11

Geschichte der schweizerischen Binnenschiffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare

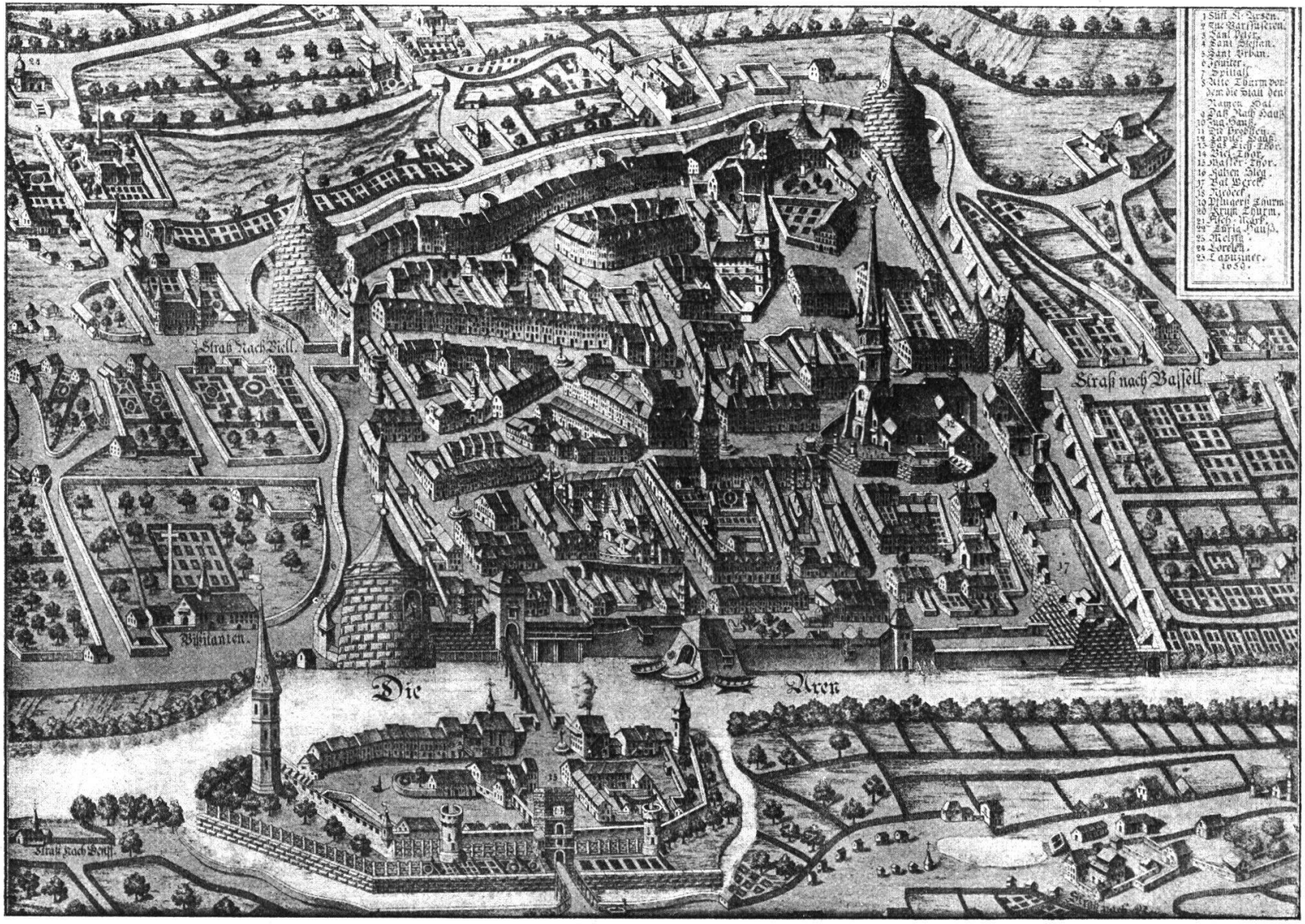
Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte von

GOTTHOLD APPENZELLER
Pfarrer in Solothurn



Druck und Verlag der Buchdruckerei Gaßmann A.-G., Solothurn
1922

J / 9 Sh. 476



Die Stadt Solothurn im Jahre 1659.

Nach dem Glasgemälde von Wolfgang Spengler von Constanz.

Vorwort.

Die Schiffahrtsbestrebungen haben zur Zeit unbestreitbar das Interesse weiter Kreise in Anspruch genommen. Um das Verständnis hiefür zu wecken, ist es aber von Vorteil, sich an das zu erinnern, was die Wasserstrasse bereits gesehen. Wie sich die schweizerische Binnenschiffahrt in Zukunft gestalten wird, wissen wir heute noch nicht. Aber es mag doch eine Unterstützung der heutigen Bestrebungen sein, wenn wir uns an die Worte erinnern, die Dr. Joh. Rud. Schneider in seinem Konzessionsbegehren zur Kanalisation und Tieferlegung der Haupgewässer des Seelandes (Bern, 1854) an den Grossen Rat des KantonsFreiburg gerichtet hat:

„In Betreff der Schiffahrt glaube ich darauf aufmerksam machen zu sollen, dass wenn mir die Konzession erteilt wird, demselben ein zweites Konzessionsbegehren folgen soll, die Aare bis in den Rhein für die Dampfschiffe schiffbar zu machen, was für den Absatz der Weine und anderer Produkte der westlichen Kantone von unberechenbaren Folgen sein dürfte. Ich bin weit entfernt, den Eisenbahnen irgendwie hinderlich entgegenzutreten, im Gegenteil, je mehr solche erbaut werden, je mehr solche die Schiffahrtslinie berühren werden, je lieber, sie werden sich gegenseitig nur unterstützen. Es gibt eine Menge Gegenstände des Verkehrs, die keine Eile haben, die aber nur eine möglichst geringe Frachtgebühr ertragen können und bei einer höhern gar nicht in Verkehr kommen. Nun ist aber die Frachtgebühr der Eisenbahnen limitiert durch die Verzinsung des hohen Anlagekapitals und den bedeutenden Unterhalt in den Unterlagen, den Maschinen und des Brennmaterials, während bei der Dampfschiffahrt ein grosser Teil dieser Kosten wegfällt. Die Schiffahrt wird sich daher vorzugs-

weise darauf beschränken, diejenigen Gegenstände zu führen, welche die Eisenbahnen nicht führen würden. Es ist gewiss ein grosser Irrtum, in welchem so Viele befangen sind, es werden die Eisenbahnen der Schiffahrt allen Verkehr entziehen, denn es wird eine Zeit kommen, wo man die, wenn auch niedern Tarife der Eisenbahnen für den Verkehr vieler Gegenstände noch viel zu hoch finden und wo man ängstlich nach wohlfeilern Kommunikationsmitteln fragen wird. . . . . "

Bei der Ausarbeitung der vorliegenden Studie haben mich in erster Linie in freundlicher Weise unterstützt die Herren Ingenieur A. Haerry, Sekretär des Schweiz. Wasserwirtschaftsverbandes in Zürich, der mir sein gesammeltes Material zur Verfügung stellte, eine grosse Bereicherung meiner eigenen Unterlagen; die Herren Dr. J. Kaelin und Adjunkt Walker vom Staatsarchiv Solothurn, G. Kurz vom Staatsarchiv Bern und Prof. Dr. E. Tatarinoff in Solothurn. Ihnen allen sei hier herzlich gedankt.

Weitere Mitteilungen verdanke ich den Herren Stadtammann Dr. H. Dietschi in Olten, Ferd. von Sury in Solothurn und Ferd. Eggenschwiler in Zuchwil.

Solothurn, im Frühjahr 1921.

Der Verfasser.

Einleitung.

Der Ausspruch des bekannten Anthropologen Karl Ritter: „Die Geschichte steht nicht neben, sondern in der Natur" trifft besonders auf unser Land zu. Der Einfluss der Naturbedingungen auf die Geschehnisse wird ohne Zweifel auch bei steigender Kultur nicht geringer, sondern grösser. Je mehr wir unsere Naturschätze verwenden — und darin besteht ja unser Kulturfortschritt —, desto enger werden wir an die Natur gekettet, desto innigere Beziehungen zwischen Volk und Land werden geschaffen.

Den grössten Einfluss auf unsere Geschichte und speziell die Verkehrsgeschichte, hatten unsere Berge, Täler und Flüsse, kurz, die orographische Gliederung unseres Landes.[1]) Es sind hauptsächlich zwei Verkehrsrichtungen, die in der Schweiz vorherrschend waren und es auch bleiben werden, die Richtungen Nord-Süd und Ost-West. In den Damm des Alpenmassives gegen Süden greifen an drei Stellen Flusstäler tief hinein. Es sind im Westen das Rhonetal mit dem Genfersee, im Zentrum das Reusstal mit dem Vierwaldstättersee und im Osten das Rheintal mit den Fortsetzungen nach dem Walen- und Zürichsee, sowie nach dem Bodensee. Auch im Süden greifen Langen- und Comersee tief ins Gebirge ein und verringern auf diese Weise die Distanz zwischen den Endpunkten des Verkehrs im Norden und Süden des Alpenwalles.

Die ausgesprochenste Ader für den Verkehr West-Ost ist die Tiefenrinne, die sich von den Felsen von La Sarraz über die Juraseen und die Aare an den Rhein und Bodensee

---

[1]) Wir folgen im Folgenden der Darstellung von Ing. A. Haerry, Bilder aus der Geschichte der schweiz. Flusschiffahrt. (Publikationen des Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee. Heft 5. 1910.)

zieht und alle Täler der schweizerischen Hochebene in sich sammelt.

Die Verkehrslinien im Innern unseres Landes waren also vorwiegend durch die Richtung der Flussläufe bedingt. Die Flüsse bildeten aber nicht allein die Verkehrsträger, sie haben auch der Landstrasse und später der Eisenbahn ihre Wege gezeigt. Ihr Jahrtausende in derselben Richtung hinfliessendes Wasser hat die Hindernisse geebnet und in der Regel den bequemsten und kürzesten Weg gefunden. Jahrhunderte hindurch waren unsere Flüsse belebt mit Schiffen aller Art. Sie sind im Laufe der Zeiten aus verschiedenen Ursachen öde geworden. Jetzt, da die wirtschaftlichen Verhältnisse dies notwendig machen, wird ihrer Erschliessung als Binnenwasserstrasse neue Aufmerksamkeit zugewendet. Das historische Gefühl für den Fluss als Strasse ist in der Schweiz verloren gegangen. Man wird für die Schiffahrtsbestrebungen unserer Tage eher Verständnis haben, wenn man in die dunkeln Seiten unserer Verkehrsgeschichte etwas Licht bringt.

Nächst dem Rhein waren die *Aare von Thun bis Koblenz,* sowie die Strecke *Yverdon = Neuenburgersee = Zihl = Bielersee=Aare* die lebhaftesten Wasserstrassen der Schweiz. Für beide Strecken hat die Stadt *Solothurn* eine hervorragende Bedeutung. Da die heutigen Verhältnisse nicht mehr mit den damaligen Wasserstrassen übereinstimmen, mag eine kurze Beschreibung derselben folgen.

Franz *Haffner* beschreibt in seinem „Solothurnischen Schauplatz" (II. Teil) von 1666 „Der Stadt Nutzbarkeit" (pag. 26):

„Dieweil eine herrliche Landstrasse von Basel, Zürich, Luzern etc. aus dem Reich, Bündten, Italien und Deutschland, neben der ordinari Post, hindurchgehet, zu geschweigen an dem vorüberfliessenden Wasser der Aar eine taugliche Schiffländung hat: So gibt es deswegen eine grosseNiederlag von allerlei Kaufmannsgütern, welche zuvor in dem Waag- oder Kaufhaus müssen abgeladen, gewogen, verzollt und dann weiters verführt werden. Welche Gerechtigkeit samt der Landstrasse, als vor Jahren hierum zwischen beiden löblichen Ständen Bern und Solothurn eine nicht geringe Strei-

tigkeit erwachsen, der Stadt Solothurn das ein und andere durch einen Rechtsspruch zuerkannt und verblieben ist: Daher der Zoll, das Umgeld und andere Intraden der Obrigkeit merkliches eintragen.

Der grösste Nutzen und Lust aber stehen dieser Stadt zu von dem bekannten grossen gold- und schiffreichen Fluss, die Aar genannt, die hart neben der mittägigen Ringmauer sänftiglich und still vorbei läuft. Auf diesem Wasser bringt man in ziemlich langen, breiten und starken Schiffen, mit gar geringen Kosten, Wein, Salz und allerlei Waren; also dass, wenn man nur wollte oder begehrte, sich etwas fleissiger auf den Kaufhandel zu legen, würde Solothurn in kurzen Jahren zu einer „fürnehmen" Gewerbstadt geraten, wasmassen vor nicht gar langen Jahren die Niederländer des Orts Gelegenheit dafür erkennet und allhier ihr Magazin oder Kaufhandel anrichten wollten, wenn sie es von der Obrigkeit hätten auswirken mögen; ist ihnen aber, um gewisser Ursachen willen, abgeschlagen worden...."

Und Peter *Strohmeier* schreibt in seiner historischen, geographischen, statistischen Beschreibung: „Der Kanton Solothurn" von 1836 (pag. 100 und 103), zugleich verbunden mit einer Kritik der mangelhaften Beweglichkeit der Stadtbewohner im Vergleich zu Olten:

„.... Ehemals wurde in Solothurn nicht unbedeutender Handel getrieben, wozu der schiffbare Fluss einlud; aber auch der Handelsgeist wurde durch den Lohnkrieg und die die verkehrte Erziehung verdrängt ...

Solothurn, von schiffbarem Flusse durchströmt, nahe der Grenze des Frucht- und Weinlandes gelegen, hat eine für den Handel äusserst günstige Lage ..."

I. Die Wasserstrassen und kurze Geschichte der Schiffahrt.

1. Die Aare von Thun bis nach Koblenz.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[1]) Haerry, pag. 5.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

[3]) ibid., pag. 492.

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

Daher haben wir das gute Recht, eine

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

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

---

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

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

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

II. Fremde Schiffleute und Schiffleutengesellschaften.

Die beiden Strecken, die für Solothurn in Betracht fallen, wurden von Schiffskundigen verschiedener Städte befahren. Mehr nur gelegentlich werden erwähnt die Schiffleute von Neuenburg und Biel, von Aarburg und Brugg. In der Hauptsache handelt es sich um die Schiffleutengesellschaften und -Zünfte von *Bern* und *Yverdon* einerseits, *Solothurn* und *Olten* anderseits. Versuchen wir es, uns ein kurzes Bild über ihre Stellung und die ihnen verliehenen Rechte und die von ihnen verlangten Leistungen zu machen, so weit es nach dem noch vorhandenen Material möglich ist.

1. Die Schiffleutengesellschaft der Stadt Bern.

Nicht etwa aus Freiheitsbriefen von 1470 und 1493, sondern aus spätern Dokumenten, sowie aus allerlei Rechtshändeln, lassen sich die Rechte und Freiheiten der Berner Schiffleute zusammenstellen. Der Kampf wird hier, wie natürlich auch bei den Schiffleuten der andern Städte, um die *Vorzugs*stellung geführt. Die erste Periode ist diejenige der ausschliesslichen Benutzung der Wasserstrasse von Bern bis Brugg, oder in den Zeiten der Zurzacher Ledermessen bis Klingnau, dem Landungsplatz der Berner Waren nach Zurzach. Der Ratsbeschluss vom 16. Mai *1632* sagt folgendes: „Zwischen hiesigen Schiffleuten ist wegen Ihres des Fahrens halb nach Zurzach habenden Gespans geraten, dass es bei der alten Ordnung bewende, dass „Berner Schiff" voraus die Waren laden und hierin nochmals den Vorzug haben solle; sodann was übriges noch zu laden wäre, mögen die andern

zu fahren und solliches auch, doch unter gewöhnlicher Belohnung laden, jedoch bevor sie abfahren, Erlaubnis gehöriger Orten erhalten, wie das solcherweise angesehen worden".[1]) Ein anderes Vorrecht war dasjenige, dass die Schiffleute die Taxen des Personen- und Warentransports selbst und ohne Zutun der Regierung bestimmten und bezogen.[2])

Wichtiger war nun aber in der Folge die Aufgabe der Berner Schiffleute auf der Wasserroute Yferten - Brugg. Immerhin scheint die Gesellschaft eine Zeitlang auf die Ausübung ihrer Rechte verzichtet zu haben. Einmal gehörte die Seefahrt durchaus nicht zum Lebenselement der Berner Schiffleute. Dann wirkten auch die verwickelten Solothurner Zollverhältnisse, die später näher darzustellen sind, durchaus nicht ermutigend. In einem „Vortrag" betreffend die Admodiation (Pacht) der Schiffahrt von Yferten bis nach Brugg vom 23. Mai *1702* erwähnt die Seckelschreiberei, dass die bisherige Pacht der Herren Ruprecht sel. und nach ihm der Herren Landvögte Steiger und Wurstemberger abgelaufen seie, die Gesellschaft zu Schiffleuten die Pacht um gleichen Preis verlange, sodass die Venner, „in Erwartung eines Hauptvorschlages über diese Materie, wegen anjetzt noch bevorstehenden Zurzach-Märkten, ihnen die Admodiation auf ein halb Jahrlang vom Januar anzurechnen um den halben Zins pro rata der Zeit hingegeben".[3])

Im Anschluss daran ist ein Vertrag betreffend die Admodiation der hiesigen Schiffahrt erwähnt, weil die im Vorjahre gegen Erlegung von 100 Thalern für ein Jahr überlassene Konzession abgelaufen ist. Es wird die Frage erwogen, ob sie weiterhin der Schiffleutengesellschaft überlassen werden soll, oder ob solche nach öffentlicher Steigerung auf ein oder mehr Jahre weggegeben und hingeliehen werden solle. Das zu diesem Zwecke erstattete Gutachten vom 31. Januar *1704* verbreitet sich recht eingehend über die verschiedenen Fragen, die damit zusammenhängen.[4]) Die Ausgeschossenen

[1]) Ratsmanual Bern. 1632.

[2]) Howald, K., Die Gesellschaft zu Schiffleuten. Berner Taschenbuch 1874, pag. 275.

[3]) Bern. Seckelschreiberei-Protokoll. K.

[4]) Bern. Seckelschreiberei-Protokoll. K.

der Schiffleutegesellschaft sind mit ihren Wünschen verhört worden, worauf die Gn. Herren verschiedene Entschlüsse gefasst haben: Auf der einen Seite hält man es für richtig, der Schiffleutegesellschaft Rechnung zu tragen, selbige bestmöglich wieder zu „äuffnen" und in einen guten Stand zu bringen. Andrerseits wird ihr die Summe von 400 Pfd. erlassen; dafür hat sie zu sorgen, dass erfahrene Handwerksmeister vorhanden seien. Schliesslich wird darauf hingewiesen, dass das Navigationsrecht für ein obrigkeitliches Regal anzusehen sei, wodurch den Ständen namhafte Einkünfte zufliessen sollen, was angesichts der wachsenden Ausgaben des Staates wohl zu beachten sei. „Dies um so mehr, weil dasselbe bis dato weder von der gemeldeten Gesellschaft jemals prätentiert, noch von allhiesigen Meistern präticiert worden, da dieselben, wie bekannt, sich des Gebrauchs des Aareflusses vergnügt, und was die Seen anbetrifft, selbige nicht nur EGH. Untertanen, sondern auch fremden Schiffleuten überlassen, und hiemit (weder) eigenen Profit noch Genuss davon erhalten." Es wird der Schiffleutengesellschaft in verschiedener Weise entgegenzukommen versucht, auch bei der künftigen Aemterbesetzung („Burgerbsatzig"): aber es wird ausdrücklich festgestellt: „soll also dieses Schiffahrtsrecht einzig und allein E. Gn. und nicht einer Ehrenden Gesellschaft zu Schiffleuten verbleiben".

Im Jahre *1714* aber war die Vennerkammer und der Rat bereits wieder im Fall, des Langen und Breiten darüber zu beraten, ob man das Navigationsrecht der Gesellschaft lassen wolle oder nicht, und nur der Wunsch der Regierung, sich auch für die Zukunft handwerkstüchtige Schiffleute, namentlich für den Kriegsfall, zu sichern, beförderte den Abschluss eines neuen Vertrages.[1]) Es werden folgende Gedinge festgestellt:

1. Wollen wir den bemeldten Bestehern zehn Jahre lang bewilligt haben, ein „Ordinäri-Schiffahrt" anzustellen, von Jferten bis nach Aarburg und weiters die Aare hinab, da sie gehalten sein sollen, zu aller Zeit zwei oder mehr Schiff und

---

[1]) Bern. Teutsch Spruchbuch DDD, veröffentlicht Berner Taschenbuch 1874, pag. 286.

zwar also zu halten, dass von den Barken zu Jferten und dann von den Schiffen zu Aarburg auf das Wenigste alle vierzehn Tag eine nidsich und eine obsich fahren solle, und diejenigen Waren, so ihnen zu führen erlaubt, unter möglichster Beschleunigung an ihr Ort verschafft werden, in der Meinung, dass, wenn diese Schiffahrt vollkommen eingerichtet sein wird, dannzumal die Besteher ferner verbunden sein sollen, anstatt die vierzehn, alle acht Tage bei genugsamer Ladung abzufahren, jedoch grosser Sturmwind und ungewohntes Wetter vorbehalten.

2. Soll mit Ausschliessung aller andern Schiffen den Bestehern zugelassen sein, und ihnen allein zustehen, alle auf dem Port zu Jferten ankommenden Waren auf ihre Barken zu laden, nach Nidau und durch die daselbst habenden Schiffe weiters hinab an ihr gehörig Ort zu verschaffen.

3. Soll auf diese Route dem Wasser nach, als zu Nidau, Büren, Wangen und andern Orten unserer Botmässigkeit bis nach Aarburg und weiters hinab Niemanden zugelassen sein, seine Waren, leere Fässer und andere Sachen, andern als diesen Ordinari-Bestellten Schiffen aufzugeben, zu welchem End Ihnen die erforderliche obrigkeitliche Hülfshand geboten werden wird.

4. Ist den Bestehern auch zugelassen, zu Murten ein Schiff zu halten, und alle dort ankommenden Waren bis nach Pfauen zu ferggen, allwo die Ordinari-Barken selbige nehmen und an ihr gehörig Ort verschiffen sollen.

5. Wann eine Barke oder Schiff also gebrucht und beschaffen, dass es nicht mehr für währschaft zu achten, so sollen sie verbunden sein, alsobald nach neuen und guten Schiffen sich umzusehen, widrigenfalls und so etwas Schadens den Gütern und Personen von solchen unwährschaften Schiffen herfliessend widerführe, sie solchen zu verantworten schuldig seien.

6. Es sollen die Schiffahrtsbesteher pflichtig sein, alle obrigkeitlichen Weingeschirre, als von deutsch und wälsch Weinschenk, beiden Spitälern, Stift und Insel an ihre Behörd am Bieler-See und die in das Wälschland nach Jferten wohlbedingt zu rechter Zeit und ohne Forderung einiger Pfennigs für den Fuhrlohn abzuführen und zu verschaffen, also dass

solche, wie etwa bisher geschehen, unterwegs nit etwan am Wetter und andern unsichern Orten liegen gelassen werden. Und damit diese Pflicht nicht etwa Einer auf den Andern schieben könne, so soll unserm Schwellimeister als dem Hauptinteressierten sämmtlicher Schiffleute obliegen, die erforderliche Veranstaltung zur Abfuhr dieser obrigkeitlichen Weingeschirre zu treffen und er darum zu antworten haben. — Müsste aber der Eine oder Andere von den Teilhabern an dieser Schiffahrt von diesen Weingeschirren mehr führen, als es ihm nach billiger Verteilung beziehen möchte, so soll demselben von demjenigen, an dessen Statt er führt, vier Batzen per Stück entschädigt und derselbe im Fall Ungehorsams durch den Schwellimeister vor Seckelmeister und Vennern verklagt und allenfalls zu Strafe und Schadenersatz verfällt werden.

7. Soll den Bestehern auch einzig überlassen sein, derjenigen Partikularen leere Fässer, insofern solche sie ihnen anvertrauen wollen, zu laden und an ihr gehörig Ort zu verschaffen und von Fertigung dieser leeren Fässer ein Mehreres nicht zu fordern, als von einem Landfass 7½ und von einem Ryffass 5 Batzen. (Der Land- oder Seewein kam vom Bielersee und Umgebung, der Ryfwein aus dem Waadtland.)

8. Es sollen auch die Besteher gegen unsre Burger und Untertanen von deren eigener Ware in dem Preis des Fuhrlohns nicht aufsteigen, sondern wie zuvor beschehen, von deren Ware einen halben Batzen minder vom Zentner, als sonst die Ordnung mitgibt, beziehen, auch sich gegen diejenigen, deren sie sich zur Fahrt gebrauchen, in Bezahlung ihres Verdienstes und sonst, also erzeigen, dass zu rechtmässigen Klagen Niemanden Ursach gegeben wird.

9. Und wie diese Schiffahrt auf zehn Jahre lang den Bestehern hingeliehen ist, so sollen dieselben den vorstehenden Gedingen in Allem getreulich nachkommen und jährlich Einhundert Reichstaler zu entrichten schuldig sein, welche Summe wir aber aus sonder Gnaden zu gutem und desto besserm Unterhalt den Gesellschaftsarmen überlassen.

Fügen wir noch bei, dass nach der Ratserkenntnis vom 24. März *1721* grosse und kleine Fahrten unterschieden wurden; für die erstern war vorgeschrieben, dass ein jeder Mei-

ster an den Kaufmannsgütern zur Pfingst- und Verena-Zeit, wie auch bei den Aufzügen der Landvögte ohne Unterschied gleichen Anteil haben und von jedem gebührende Rechnung abgelegt werden solle; dagegen soll ein Jeder ins Gemein gleichen Verlust tragen und leiden ohne Unterschied. Was aber die kleinen Fahrten betrifft, wenn nämlich ein Herr nach Baden oder sonsten anderwärtig sich begeben wolle, soll demjenigen die Fahrt allein überlassen sein, dem er sich anvertrauen tut oder anvertraut haben will.[1])

2. Die Schiffleute von Yverdon.

Es ist durchaus nicht zu verwundern, dass Yverdon seit alter Zeit für die Schiffahrt einen bedeutenden Umschlagplatz bildete; seine Lage beim Ausfluss der Thièle und am obern Ende des Neuenburgersees hat es dazu bestimmt. A. Crottet bemerkt in seiner „Histoire et Annales de la ville d'Yverdon", die ersten Zeichen einer Schiffahrt zwischen Orbe und dem See finden sich in den Akten eines Prozesses zwischen dem Herrn von Montfaucon und Peter II. von Savoyen vom Jahre 1260. Dort heisst es: „Cependant il était convenu que l'acquéreur n'empecherait pas les bateaux de descendre la Thièle pour se rendre d'Orbe sur le lac. Il pouvait bien fermer la rivière et y établir une porte, mais celle-ci devait s'ouvrir toutes les fois que les bateaux se présenteraient pour remonter ou descendre la Thièle. Datée la troisième après Paques 1260."[2]) Weiter sagt derselbe Autor: Die Stadtrechnungen von Yverdon belehren uns, dass seither (1407—1459) „des bateaux ou razels" nicht aufhörten, den Fluss hinauf und hinunter zu fahren. Dies geschah also lange vor dem Bestehen des Entreroches-Kanal.

Erst unter dem bernischen Regime werden genaue Verordnungen erlassen, die das Schiffleutenwesen in Yverdon regeln. Die erste uns bekannte Schiffleutenordnung zu Yverdon datiert vom 29. Juni *1626*.[3]) Sie enthält folgende Bestimmungen:

---

[1]) Berner Taschenbuch 1874, pag. 276.
[2]) A. Crottet, Histoire et Annales de la ville d'Yverdon. 1859, pag. 91.
[3]) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbuch unt. Gewölb. SS. 14.

1. Erstlich sollen auf dem Port daselbst fünf grosse und zwei halbe Schiffe erhalten werden, weder mehr noch minder.

2. Zu diesen Schiffen, so an der Zahl sieben sind, sollen keine andern als gute, wohlerfahrene und getreue Schiffleute, sowohl Meister als Knechte, zugelassen werden, welche hiezu in die Hand des Herrn Landvogt einen Eid leisten sollen: Erstlich, Mn. Gn. Hrn. in der Fertigung ihres Weins oder anderer Sachen dienstbar zu sein, und in der Fuhr der Stadt Bern Burger allen andern vorzuziehen, den Wein und andere ihnen übergebenen Sachen wohl und fleissig zu führen, ohne irgendwelchen Betrug. Bei jeder Uebertretung soll nicht nur der Schiffer primiert oder um den Wert desselben gebüsst, sondern auch exemplarisch und als eidbrüchige Leute gestraft werden, welcher Eid alle Jahre auf St. Michaelstag auf ein neues soll geschworen werden, und dem Landvogt und dem Rat zustehen, die zu diesem Gebrauch der Schiffe passend erfundenen Leute zu setzen und zu entsetzen, während die Wiederbegnadigung und die Annahme des einmal Entsetzten allein Ihr Gn. gebührt. Und zu mehrer Erklärung der Sache ist auch darauf zu sehen, dass ein jedes der erwähnten Schiffe einen eigenen Schiffsmann und Führer, neben den Dienern, haben und derselbe schuldig sein solle, sein Schiff in eigener Person zu führen, dass es ihm aber unmöglich wäre, an seiner Stelle einen andern, und dazu treuen und genugsam erfahrenen, zu setzen, ohne der Verantwortung für allfälligen Schaden enthoben zu sein.

3. Diesen Schiffsmeistern ist auch nicht zugelassen, Jemanden zu der Schiffsfuhr zu gebrauchen, er sei den zuvor dem Landvogt und Rat zu Yverdon vorgestellt, allda ihres Verhaltens und guten Namens anerkannt, wobei ohne Parteilichkeit gehandelt werden soll.

4. Aus guten Ursachen soll denjenigen, welchen Wein zugehört, zugelassen sein, denselben, wenn er geladen ist, zuzufüllen, oder wenn er noch auf dem Land liegt, zu echantillionieren, dass es in des Schiffmanns Gegenwart geschehe, überhaupt mit seinem Wein nach Gutdünken handeln. Er mag auch in eigener oder einer andern Person seinen Wein verwahren, ohne von Jemand gehindert zu sein. Und wenn

Jemand seinen Wein zugefüllt und echantillioniert haben wird, aber wegen der Witterung besorgt ist, der mag aus jedem Fass ein oder zwei Mass ziehen und hernach deswegen mit dem Schiffmann nach Billigkeit übereinkommen.

5. Allen Schiffsmeistern und Knechten soll geboten sein, weder aus den Fässern Wein in Flaschen oder anderm Geschirr zu ziehen und in denselben aus dem Schiff zu tragen oder tragen zu lassen, noch auch Jemanden aufs Schiff zu rufen, Wein zu trinken, oder solches zu gestatten, bei ihrem geschworenen Eid. Wenn es aber vernommen würde, dass solchem zuwider gehandelt würde, soll solches an den betreffenden exemplarisch als eidbrüchig und malefizisch gestraft werden.

6. Und so lang und oft, als zwei der erwähnten Schiffe am Port zu Yverdon gefunden werden, so sehr sie als gut, ganz und sicher erfunden werden, sollen allda keine andern gestellt werden, und es den Inhabern des Weins und anderer Waren nicht zugelassen sein, andere Schiffe ausser Ihr Gn. Land zu suchen, dagegen aber auch die Schiffleute sollen nicht säumen, sondern geflissen sein, dieselben nach Vermögen zu führen. Wenn aber zu Yferten eine solche Anzahl von Schiffen am Port sich nicht vorfindet, so soll ihnen zugelassen sein, sich nach andern umzusehen und sie zu brauchen nach bester Gelegenheit.

7. Zu der Ladung eines Schiffes mit Wein soll Niemand als die Schiffsleute selbst, die das Schiff und den Wein fertigen, und an der Zahl 6 oder 7 sind, gebraucht werden.

8. Sofern an verschiedenen Orten raseliert werden muss, um Wein und Waren durchzubringen, sollen die Schiffsleute solche Raselierkosten zu bezahlen schuldig sein, ohne sich der Ueberforderung schuldig zu machen.

9. Die Schiffleute sollen bei ihrem Eid schwören, aus keinen andern, denn aus zwei Fässern, welche der Weininhaber ihnen zeigen wird, zu trinken und die andern Fässer unberührt und unangegriffen zu lassen.

10. Diesen Schiffsleuten ist für ihren Trunk und den Abgang des Weins von Yferten gegen Murten 2 Mass vom Fass geordnet. Wenn sie nicht so viel getrunken haben oder dem Wein nicht so viel abgegangen ist, ist der Inhaber des Weins

das Uebrige nicht schuldig; was sie aber mehr getrunken, das müssen sie nach dem dermaligen Werte ersetzen.

11. Wenn aber solcherfalls Betrug geübt würde, dass der Wein mit Wasser gefälscht würde, der- oder dieselben sollen Leib und Leben verwirkt haben.

12. Und damit solches desto besser gehalten werde, soll der Zöllner bei seinem Eide schuldig sein, die Fässer durch das ganze Schiff fleissig zu besichtigen, ob ihrer eins angegriffen worden; und so er einiges Geschirr oder Flaschen mit Wein gefüllt oder andere wider obige Ordnung verdächtige Dinge gefunden, solches anzuzeigen und zu offenbaren, ohne Schonung oder Ansehen der Person.

13. Ihr Gn. haben auch zugelassen, dass die Schiffleute an Sonn- und Feiertagen den Wein zu Murten nach der Predigt ohne Hindernis, damit man desto minder gehungert und gesäumt werde, ausladen mögen.

Der Lohn beträgt für ein Fass Wein:

von Yferten nach Murten	(für obrigkeitl. Wein)	6 batzen.
„	(für Burger von Bern)	10 „
von Yferten nach Nidau		11 „
von „ „	Solothurn	16 „

Diese Ordnung erfuhr noch etwelche Erweiterung und Verschärfung durch ein Mandat an die Schiffleute von Yverdon vom 22. November *1638.*[1]) „Da nicht ein geringer Betrug („Beschiss") auf dem Tun begangen wird, indem die Schiffleute sonderbare Gehälter, die sie Keller nennen, verschliessbar und darin sie Fässlein und Geschirr mit gestohlenem Wein haben, so sollen sie selbige Gehälter (da ja Niemand als die Ihrigen und die den Wein fertigen, im Schiff ist) entweder offen haben oder aber auf Verlangen sofort öffnen, damit ihre Schuld oder Unschuld an den Tag kommt, bei hoher Strafe."

Die Schiffleute-Ordnung erfuhr nun unterm 8. Mai *1647*, bereits oben erwähnt, eine Revision, indem die Ordnung von 1626 wörtlich wiederholt wurde, mit der Ergänzung, es seien die Waren künftig durch den neu erstellten Aarberger Kanal zu führen.[2])

---

[1]) Staatsarchiv Bern. Mandatenbuch Nr. 6.

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

Es wird uns nicht verwundern, dass zwischen den Inhabern des Entreroches-Kanals und den Schiffleuten von Yverdon bald Streitigkeiten ausbrachen über die beidseitigen Kompetenzen und Privilegien, da es sowohl für die Kanal-Inhaber als die Schiffleute von Yverdon wünschenswert war, den Neuenburgersee zu befahren. Daher brachten beide ihre Interessen vor den Rat zu Bern, der unterm 9. März *1676*[1]) folgendermassen entschied:

1. Die Kanalbesitzer sollen nicht mehr als zwei Barken zur Ladung und Durchführung des Weins und anderer Waren im Kanal halten; sie dürfen aber mit denselben ungehindert durch die Zihl in den See und über denselben hinab, wohin es ihnen passt, fahren, ohne sich weder jetzt noch künftig den Ordnungen der Gesellschaft der Schiffleute zu unterwerfen, noch auch an der Erhaltung des Hafens zu Yverdon beizutragen, vorbehalten Zoll und andere Beschwerden.

2. Wenn das Wasser in der Zihl zu klein werden sollte, um mit ihren beladenen Barken durchzukommen, so soll ihnen das Raselieren erlaubt sein und das Wiederaufladen am See.

3. Dagegen sollen die Kanal-Inhaber den Hafen von Yverdon meiden und ihre Waren anderswo laden.

4. Ferner sollen sie künftig ihre Schiffe nicht mehr in der Nacht durchführen.

5. Sollte es vorkommen, dass die Kanalbesitzer den auf dem Kanal ankommenden Wein nicht zu ferggen vermöchten, so dass ein Teil im Hafen zu Yferten abgeladen würde, so soll der Transport desselben den Schiffleuten von Yferten allein zustehn.

6. Die Zahl der Kanalschiffe (im Unterschied zu den Barken, die für den Seetransport passen!) ist dem Befinden der Kanalsbesitzer freigestellt.

7. Die Kosten des Verfahrens werden wettgeschlagen.

Mit dem Jahre *1679* wurde die Schiffahrt von Yverdon auf eine neue Grundlage gestellt, indem die Schiffahrtskonzession mit 5. Dezember 1679 auf die Dauer von 12 Jahren

---

[1]) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbuch unt. Gewölb. WW. 179.

dem Hans Jakob Ruprecht ausgestellt wurde.[1]) Sie enthielt folgende Hauptbestimmungen:

1. Die Bewilligung erstreckte sich darauf, ein „Ordinari-Schiff" von Yferten nach Aarbrug oder weiter hinab einzurichten. Es sollen zwei oder mehr gute Schiffe zur Verfügung stehen, so dass zu Anfang alle 14 Tage einmal eines obsich und eines nidsich fahren sollen, um unter möglichster Beschleunigung die Waren an ihren Ort zu führen. Sobald die Schiffahrt vollkommen eingerichtet ist, soll er verbunden sein, alle Tage einmal abzufahren, ungewohntes Wetter und grossen Sturmwind vorbehalten.

2. Soll ihm zugelassen sein, alle im Hafen von Yverdon ankommenden Waren ausschliesslich zu laden und bis nach Nidau und durch die daselbst befindlichen Schiffe weiter hinab an ihren Ort zu verschaffen.

3. Hierbei aber soll nicht inbegriffen sein der Wein und die Zurzacher Waren, für welche den Schiffleuten von Yverdon früher die Konzession gegeben wurde, welche auch fortbesteht. Wenn allerdings die Menge des Weins oder der Zurzacher Waren so gering wäre, dass die Yfertenschiffer sie nicht laden wollten, oder keins ihrer Schiffe vorhanden wäre, die Besitzer der Waren aber ihren Transport beschleunigen wollten, dann sollte ihm die Erlaubnis gegeben sein, die Waren zu befördern, immerhin nach vorheriger Anmeldung beim Landvogt.

4. Soll Niemanden zugelassen sein, auf dieser Route dem Wasser nach, als zu Nidau, Büren, Wangen, und andern Orten unserer Botmässigkeit bis nach Aarburg und weiters hinab, ihre Waren, leeren Fässer und andere Waren andern Schiffern, als den bestellten, aufzugeben, mit Ausnahme bestellter Schiffe, die auch Korn und leere Fässer, aber keine andern Waren, beim Hinauffahren mitnehmen dürfen.

5. Wird ihm erlaubt, zu Murten ein Schiff zu halten.

6. Wird ihm einzig überlassen, Berner und auch anderen Privatpersonen, die es tun wollen, die leeren Fässer zu laden und an gehörigen Ort sicher führen zu lassen.

7. Wenn eine Barke oder Schiff nicht mehr als währschaft anzusehen ist, so soll er verbunden sein, sich alsbald

[1]) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbuch unt. Gewölb. XX. 71.

nach neuen umzusehen, widrigenfalls er für allen Schaden aufkommen muss.

8. Soll er gegen unsre Burger und Untertanen den Preis des Schifflohns nicht steigern, sondern es beim alten verbleiben lassen, auch sich zu den Schiffleuten von Yferten und andern Orten so stellen, dass sie zu keinen rechtmässigen Klagen Ursache haben, damit uns zu keiner „Zückung" der Konzession Anlass gegeben werde; weshalb wir es ausdrücklich vorbehalten, wenn in 2 oder 3 Jahren dies Werk wider Verhoffen nicht nach Wunsch fortgeht, wir die Vollmacht haben das Nötige anzuordnen.

In Ergänzung dieses Patents erhielt Ruprecht unterm 23. Februar *1680* die Erlaubnis, unter bestimmten Bedingungen in Yverdon ein „Ghalthaus" (Waren-Niederlage zu bauen.[1]) Da später Klagen über den Fuhrlohn einliefen, wurde am 24. April 1683 ein besonderes Reglement hierüber erlassen.[2]) Am 16. Mai gleichen Jahres erfolgte die Bestätigung des Patentes und eine Erläuterung wegen des Verhältnisses zu den Fuhrleuten in Aarburg und Lenzburg.[3])

Nach Ablauf der zwölfjährigen Konzession kam die Schiffahrtsverleihung an die Herren Steiger und Wurstemberger und die Uebertragung der Konzession Ruprecht an dieselben unterm 4. Januar *1692* zustande.[4])

Die Entwicklung der Schiffahrt von Yverdon ist nun aber in der Folgezeit keine besondere, sondern steht in engem Kontakt mit derjenigen auf der ganzen Schiffahrtslinie. Dies geht hervor aus einer Verfügung Berns über die Schiffskonzession der Schifferkompagnie von Yverdon vom 5. Februar *1743*.[5]) Sie geht auf das (weiter unten ausführlich zu erwähnende) zwischen Bern und Solothurn errichtete Schiffahrtsreglement vom Jahre 1742 zurück. Dabei handelte es sich um die Frage, ob das unterm 30. Januar 1722 errichtete Reglement, durch welches den Barken von Yferten die Fahrt von Nidau bis Solothurn und obsich abgestellt worden, noch wei-

[1]) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbücher unt. Gewölb. XX. 123.
[2]) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbücher unt. Gewölb. XX. 707.
[3]) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbücher unt. Gewölb. XX. 720, 723.
[4]) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbücher unt. Gewölb. ZZ. 447.
[5]) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbücher unt. Gewölb. KKK. 190.

ter existieren sollte oder nicht. Da nun die Langenthaler Abmachung das frühere Reglement in vielen Punkten abgeändert hat, so ist auch dieser Punkt zu Gunsten der Schiffskompagnie zu Yferten aufgehoben worden. Da die Schiffskompagnie verpflichtet ist, zu allfälligem Dienst des hohen Standes zu genügender Abfuhr des zu Yferten anlangenden Weins 18 ganze und 6 halbe Barken zu erhalten, so soll ihr dieser Verdienst hiedurch vergönnt sein, damit sie künftig zum Dienst sowohl des Publikums als des fremden Handels bestehen können.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts ging es mit der Herrlichkeit der Yverdoner Schiffleute mächtig zurück. Wir entnehmen dies dem „Mémoire remis au Citoyen Sous Préfet Correvon ensuite de l'invitation (d'autre part)" vom 9. Juli 1798.[1]) Die hauptsächlichste einzige Beschäftigung der Barken zu Yverdon ist der Transport von Wein von hier nach Solothurn und Murten und zurück von Solothurn mit Getreide, welches aus Deutschland kommt. Dieses letztere ist zugunsten der deutschen Barken und Schiffe, welche, da sie auf dem Platze sind, immer den grössern Teil führen. Das wird (nach der Meinung des Berichterstatters!) durch die Vereinigung Genfs mit Frankreich bald aufhören. Die Barken von Yverdon werden einzig auf den Weintransport reduziert werden, und es lässt sich berechnen, dass jede jährlich 6—7 Fahrten nach Solothurn und Murten machen wird. Die Waren kommen in zu kleinen Quantitäten, um die Ladung einer Barke auszumachen und werden fast immer fremden Schiffen, die auf der Rückreise sind, übergeben. Früher lieferte der Hafen von Yverdon 18 grosse und 6 halbe Barken; heute ist die Zahl auf 7 grosse und 2 halbe zurückgegeangen, und von dem Augenblick an, da Jedermann die Freiheit des Ladens gewährt wird, werden keine neuen mehr gebaut werden, da der Unterhalt nicht gesichert wäre. Ueber die Schwierigkeit der Schiffahrt wird gesagt, dass man mehr als die Hälfte des Jahres gezwungen sei, an 3—6 verschiedenen Stellen zu raselieren, eine Operation, die darin besteht, dass man wegen Wassermangel ¼ bis ⅓ der Ladung auf kleine Schiffe bringt,

[1]) Akten der Helvetik.

um durchzukommen, und dann wieder so oft aufladen muss. Seit etwa 25 Jahren, was früher nicht war, sind 3 oder 4 fremde Barken zu Neuveville und Solothurn, welche kleiner gebaut sind, die ganz so viel laden wie die zu Yverdon. Sogar auf der Aare sind eine Anzahl grosser Schiffe unter dem Namen Nacons bekannt, ausgezeichnet auf dem Flusse, aber gefährlich auf dem See wegen ihrer Bauart, welche dem Sturm nicht widerstehen können, wie die Barken, so dass letztes Jahr die Regierung von Bern in Folge verschiedener Unfälle verbot, ausserordentliche Fälle ausgenommen, ihnen Salz anzuvertrauen. Diese sind viel billiger als die Barken, und wenn Jedermann die Freiheit zu laden hat, wird man zum grossen Nachteil des Handels keine andern mehr sehen. Der Hafen von Yverdon ist der sicherste am Neuenburgersee, die Gemeinde macht grosse Ausgaben. Wenn Ladefreiheit besteht, geht die Schiffahrt in fremde Hände über. Neuenburg macht Anstrengungen, Biel und Neuveville, welche zu allen Zeiten Barken und Nacons hatten, werden auch profitieren, so dass ein Opfer, das man dem Wohl des Vaterlandes zu bringen glaubt, zum grossen Teil dem Fremden zum Vorteil gereicht. Man könnte das Reglement der Schiffergesellschaft den Anforderungen der Zeit und des Handels anpassen.

3. Die Oltner Schiffleute.

Ueber die Oltner Schiffleute stehen uns einige Berichte aus dem 18. Jahrhundert zur Verfügung, die einen Einblick in diese Gesellschaft gestatten.

Aus dem Jahre *1708* stammt folgender Vertrag[1]), der massgebend gewesen sein wird für das Zusammenleben der dortigen Schiffleute. Er lautet folgendermassen:

„Den 31. Mai 1708 haben wir Schiffleute von Olten einen fründlichen *Vertrag* miteinander gehabt, von wegen unseres Handwerks, und haben einen Akkord getroffen, dass in der Gemeinschaft nicht mehr denn *sieben* sein sollen zu jeder Zeit auf Gutheissen des hochgeachteten Herren Schultheissen, nämlich Mathis Bürgi und Hans Ulrich Bürgi der alt, wie

[1]) Aktenband Schiffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

auch Hans Joggi und Claus Kretz, wie auch Hans Joggi Michel und Hans Meyer und Hans Konrad Bürgi. Dieser Akkord also lautet: Wenn von diesen Meistern einer mit Tod abging, es sei gleich der eint oder ander, so soll sein Sohn zu seinem Platz kommen, wenn er einen hat. Hat er aber keinen Sohn, so stehet es an der Gemeinschaft Willfahrung nach ihrem Belieben. Ist er noch nicht bei seinen Kräften, soll er einen Knecht, dass die Sach kann versehen, anstellen, dem Viktor Meyer haben wir wöchentlich geordnet nämlich an Geld 10 Batzen. So sehr, dass wir die Fahrt können verrichten. Wenn wir nicht mehr ein Jeder denn seinen Knechtlohn bekommen, so soll er auch still stehen, wie wir auch, und das bis zu seinem Absterben. Genehmigt von Schultheiss und Rat den 23. Februar *1756*."

Die Verhältnisse der Schiffmeisterschaften sollte aber im Laufe der Zeit bis ins 19. Jahrhundert hinein zu verschiedenen Verhandlungen Anlass geben.

Am 25. Januar *1758* beschloss der Solothurner Rat auf das Begehren von Friedrich und Christoph Rötheli, Vater und Sohn, dass die Schiffahrt sowohl hinauf als hinunter, solange es den Gn. Herren gefällig ist, in 8 *Teile* geteilt und Friedrich Rötheli dermalen der 8. Teil gegen hinlängliche Bürgschaft gegeben werde und unter der Bedingung, dass er, was die Oltner Schiffmeister in die Schiffahrt gesetzt, pro rata seines 8. Teils beitragen und gleich wie sie mit seiner Handarbeit geflissentlich beistehen, den Committierten aber der Auftrag gegeben, zu überlegen, wie die Sachen anzuordnen, dass zum Nutzen des Commerciums und auch allenfalls zum Besten des Publikums allezeit genugsam Schiffe in Bereitschaft und mehr erfahrene Schiffmeister könnten etabliert werden.

Von Olten her kam eine Eingabe, es seien schon 7 Meisterschaften da, die sich kümmerlich genug behelfen müssten. Allein der Rat beschloss unterm 14. Juni, beim Beschluss vom 25. Januar zu bleiben.[1])

Es liegt dann weiter vor der Schiffleute-*Bürgschafts-Vertrag* vom 20. Oktober *1771*, in welchem sich die sieben Mei-

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1758, 25. Januar und 14. Juni.

sterschaften der Stadt Olten, nachdem sie bereits am 16. September 1742 zur Führung des bernischen Salzes eine Bürgschaft auf 10 Jahre geschlossen, die noch 19 Jahre darüber hinaus dauerte, zu einer neuen Bürgschaft auf 10 Jahre verbanden," dass ein Jeder derselben je nach Masstab seiner besitzenden Meisterschaft, sowohl zu der wohlermeldeten, als auch ihrer eigenen Sicherheit ratione der zu führenden Sachen, Waren und Salzes, so man ihnen anvertrauen würde, für eine gewisse Summa, und namentlich eine ganze Meisterschaft für 300 Gulden, mithin samthaft für 2100 Gulden per Schiffahrt hinlängliche und währschafte Bürgschaft dargeben, und erstellen sollen, welche sie also gleich insgesamt und ein Jeder insbesondere für das pro rata seiner inhabenden Meisterschaft ihm beziehende Quantum zu diesortigen wahren, habhaften und währschaften Bürgen vernamst und aufgeführt: Viktor Meyer, der ältere für eine ganze Meisterschaft 300 Gulden, alle andern: Moritz Meyer, Hans Ulrich Kretz, Johannes Kretz, Jakob Kretz, Jakob Bürgi, Peter Michel, Marti Michel, Jakob Meyer, Viktor Meyer, Hans Meyer, Moritz Meyer, Urs Kretz für je eine halbe Meisterschaft mit je 150 Gulden."[1]) Der Bürgschaftsvertrag enthält nun die folgende Bestimmung: „Welche insgesamt dieser ihrer Bürgschaft pflichtig, solche freiwillig und gern eingegangen, und jedweder insbesondere für das ihm bestimmte Quantum angelobt, ja nötigenfalls selbst Schuldner und Zahler zu sein, bei Verwendung ihres und ihrer Erben ganzen Habes und Gutes, also, und dermassen jedoch, dass, sofern ein Unglück durch sonderbare Gewalt und Straf Gottes sich zutragen sollte, dennzumalen weder die Schiffleut noch ihre Erben, noch die Bürgen deshalben nicht nur nichts zu verantworten, sondern auch nicht das wenigste zu bezahlen schuldig sein sollen. Wäre es hingegen Sach, dass durch ihr der Schiffleute eigene Schuld oder Hinlässlichkeit (sei es zu Wasser oder zu Land) etwas verwahrloset, verloren, oder zu Schaden gehen würde, in solchen Fällen alsdann die Herren Faktoren oder wederwegen klagbar sein möchte, zu etwelcher Ersetzung ihres Schadens und Verlusts sich entweder auf den

[1]) Aktenband Schiffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

Schiffleuten oder hierin vermeldeten Bürgen und deren Erben, bis die Summe von 2100 Gulden vollkommen entrichtet sein wird, sich erholen und bezahlt machen können. Die Bürgen ihrerseits verlangen, dass bei der Abfahrt allezeit ein Meister anwesend sei, und die Schiffmeister verpflichten sich, Schiff und Geschirr ihrerseits einzuschiessen." Der Rat ratifizierte den Vertrag den 5. Februar 1772.

Die Arbeit der Oltner Schiffleute bestand in erster Linie im *Salz*transport. Immerhin hielten sie sich nicht immer an ihre wichtigste Aufgabe. So erhielt der Rat die Mitteilung, dass sich in Solothurn kein Salz mehr in Fässern vorrätig befinde, weil die Schiffleute von Olten anstatt zu Brugg das dortliegende Salz einzuschiffen andere Waren führten. Der Rat beschloss daher am 27. Oktober 1794, den Schultheiss von Olten aufzufordern, selbige dazu anzuhalten, in erster Linie das obrigkeitliche Salz zu führen.[1]) Im folgenden Jahre werden die Klagen über die mangelhafte Abfuhr der Waren von Brugg wiederholt; daher werden die Schiffmeister von Olten ernstlich ersucht, Früchte und Salz speditiv zu besorgen. Die Wagenfuhr von Brugg aus über den Hauenstein und ins Münstertal ist den erhaltenen Berichten nach so häufig, dass solches für die Bewohner des Kantons, was den Haber und das Heu anbetrifft, einen grossen Nachteil und zuletzt Mangel hervorrufen wird.[2]) Damit eine solche allzuhäufige Pferdführung so viel als möglich vermindert werden kann, müssen die Schiffleute von Olten durch bessere Ausführung ihrer Pflicht sich bemühen.

Auf der andern Seite handelt es sich um *Lohnfragen*. So gelangte in der Ratsverhandlung vom 5. September 1794 eine Beschwerde des Staatsrates von Neuenburg zur Verlesung, wonach die Oltner Schiffleute, obwohl ihnen und den Aarburgern schon im verflossenen Jahr der Schifflohn von der Schindellegi (bei Brugg) bis Solothurn per Fass um 6 Batzen erhöht worden sei, nun neuerdings wieder eine Vermehrung von 8 Batzen fordern; die Handels- und Commercienkammer Berns soll neben dem Oltner Schultheiss ersucht werden,

---

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1794, 27. Oktober.

[2]) Ratsmanual Solothurn. 1795, 30. April und 21. Dezember.

sich über die Notwendigkeit dieser Erhöhung zu äussern.[1]) Am 12. September kommt eine gleiche Reklamation von Biel. Zwei Jahre später beschwert man sich „von verschiedener Seite" über die seit kurzer Zeit auf eine übermässige Art gestiegenen Schifflöhne von Weinfässern, so dass der Rat es für nötig findet, die Zollkammer zu ersuchen, deswegen schriftliche Berichte aufzunehmen.[2]) Berechtigt waren jedenfalls die Schritte, die der Rat im Jahre 1799 für die Oltner Schiffleute unternahm, die sich mit den für die französische Armee gemachten Requisitionstransporten befasst hatten. Die Schiffleute klagten am 14. Dezember, sie hätten schon über 100 Louis d'or zu fordern und könnten unmöglich länger darauf warten; es wurde ihnen geantwortet, sie möchten ihre gehörig bescheinigten Forderungen dem Regierungskommissär Roulet mitteilen, der sich zu ihren Handen bei dem französischen Generalkommissär verwenden werde. Ob die Summe bezahlt worden, entzieht sich unserer Kenntnis.[3])

Die *Schiffsmeisterschaftsfrage* der Oltner Schiffleute beschäftigte die Behörden noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Aus dem Jahre 1808 liegt der Bericht vor über den Kauf einer ¾ und einer ganzen Meisterschaft. Ferner ist vorhanden der Bürgschaftsschein der verschiedenen Schiffsmeister von Olten vom 7. April 1810,[4]) der lautet: „Sämtliche mit erklären, seien sie aufgefordert, sich gegen den lobl. Stand Bern dahin verpflichten, auf den Ruf des Herrn Alt-Schultheiss Frey von Brugg als Speditor, das in der Schindellegi bei Brugg liegende Salz, so dem hohen Kanton zugehört, einladen und um den accordierten Preis ungesäumt nach Wangen zu führen, auch auf das Beste Sorge zu tragen, dass nichts zu Grunde gehe und alles wohl ausgerichtet werde. Zufolge dieser Aufforderung Genüge zu leisten, haben sich bemelte sämtliche Schiffmeister dahin erklärt, und verpflichtet, obigem Stand nachzukommen, zumalen auch für allen Schaden und Unglück gutstehen und solches allfällig ohne Widerrede zu ersetzen. Zu mehrere Sicherheit dessen haben sie sich einer für und

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1794, 5. September.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 1796, 25. November.
[3]) Verwaltungskammer-Protokoll. 1799, 5., 14. und 22. Dezember.
[4]) Aktenband Schiffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

um den andern in Solidum verpflichtet, ihr und ihren Erben, gegenwärtige und zukünftige Hab und Güter gern und freiwillig erklärt und darüber hin von sämtlichen, in ihr und denen abwesenden Schiffmeistern ... gelobt worden."

Zu Beginn des Jahres 1812 lag der Fall vor, dass eine Witwe die Wiedereinsetzung in die Meisterschaft verlangte, um ihren Unterhalt samt den Kindern zu haben, dass aber ihr Ehemann die Meisterschaft gantweise verkauft hatte. Der Oberamtmann glaubt aber, dass es doch möglich sein sollte, ihr zu entsprechen, da ihr Mann seinerzeit hat mit beitragen müssen am Einkommen anderer Witwen und Waisen. Der Oberamtmann von Olten, dem die ganze Angelegenheit zur Berichterstattung oblag, veranstaltete ein ausführliches Verhör unter sämtlichen noch lebenden Oltner Schiffleuten über das, damals offenbar verschollene, oben erwähnte Reglement von 1708. Sein Bericht liegt vor[1]) und lautet, unterm 18. Januar 1812 erstattet, folgendermassen:

„Die Schiffleute von Olten hatten unter sich ein Reglement, welches wegen seinem Alter und wegen seinen guten und wohltätigen Absichten und Folgen ehrwürdig und nach meinen Begriffen allerdings verdiente, bekräftigt und gehandhabt zu werden. Unter Voraussetzung, dass die Schiffahrt mit mehreren und zwar unvorhergesehenen Gefahren durchflochten, den hoffnungsvollen Meister, einen Familienvater von Frau und Kindern weg verunglücken können, beschlossen die Schiffmeister von Olten a. 1708 unter sich ein Reglement, kraft welchem zu Olten sieben Schiffsmeisterschaften bestehen sollen. Diese sieben Meisterschaften hatten einer nach dem andern die Fuhr und mussten am Ende jeden Jahres von ihren sämtlichen Verrichtungen Rechenschaft ablegen. Wurde ein Meister verunglückt, oder starb einer von ihnen, so behielt die Meisterschaft die Witwe, welche, im Fall ein erwachsener Sohn vorhanden, die Meisterschaft verwaltete; im Fall der Minderjährigkeit der Söhne, oder wenn nur Töchter vorhanden, versah die Meisterschaft die ganze Corporation zu Gunsten der Witwe und Waisen. Die Revolution zerstörte dieses glückliche Reglement, und durch

[1]) Aktenband Schiffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

Usurpation, Eigennutz, Hartherzigkeit wurden die Meisterschaften nach Willkür vermehrt und nach Belieben behalten oder verteilt, die Witwen und Waisen aber, als unnütze Glieder, blieben unbedeckt. Man hatte die Frechheit, sogar zu behaupten, dass jeder Schiffer nach Belieben Schiff und Geschirr anschaffen und fahren könne, dass die Hoheit sogar nichts dagegen haben könne, besonders da sie von Solothurn nichts zu laden haben und ihren Verdienst nur von Bern und Aargau her geniessen. Dieser Willkür und Unordnung zu steuern wäre also durchaus Bedürfnis und zu wünschen, dass die Schiffahrt zu Olten wieder auf jene alten ehrwürdigen Grundsätze zurückgeführt und befestigt werden möchten wie a. 1708."

Im darauf folgenden Jahr 1813, unterm 4. Februar, kam eine Streitigkeit zwischen Robert Frey, Strumpffabrikant in Olten, gegen die dortige Schiffsmeisterschaft zur Erledigung des Finanzrates.[1]) Derselbe hatte durch Kauf Anteile an Schiffsmeisterschaften an sich gebracht, ohne selbst Schiffer gewesen zu sein. Bei der Erörterung stellte es sich heraus, dass jetzt 9 statt nur 7, weil 1790 so grosse Speditionen zu bewältigen waren, dass die Schiffe der damaligen Schiffsmeister nicht genügten, und infolge Mahnung der Regierung hätten sich zwei junge Männer Schiffe angeschafft, um das Gewerbe zu betreiben. Erläutert wurde bei dem Anlasse, was eine Meisterschaft sei, ob eine Hypothek, die verpfändet, geerbt und verkauft werden kann, oder aber nur eine Teilnehmerschaft. Schliesslich kam es zu einem Vergleich: Es wurde anerkannt, dass Frey gewisse Rechte habe, sie aber nicht aktiv ausüben könne, daher wurde ihm nur eine finanzielle Entschädigung zugesprochen und er musste auf sein Recht verzichten.

Noch im Jahre 1825[2]) liess die Schiffsmeisterschaft von Olten mit einer besondern Bittschrift den Rat um Verwendung bei dem Stand Bern anhalten, dass ihr wieder wie ehemals vor der Revolution ein bestimmtes Quantum Salz und Kernen zu führen angewiesen werde. Der Kleine Rat wies diese Bittschrift an den Finanzrat mit dem Auftrag, auf an-

[1]) Aktenband Schiffahrt. Staatsarchiv Solothurn.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 1825, 12. September.

gemessene Art die Angelegenheit der Bittsteller bei dem Finanzrat in Bern zu empfehlen. Von einer Antwort ist aber nichts zu hören, so dass man annehmen muss, Bern habe die Sache ohne weiteres auf sich beruhen lassen.

Es fehlte auch nicht an einem Versuche, die *Oltner* mit den *Solothurner Schiffleuten* zusammenzubringen, so sehr sie einander sonst konkurrenzierten. Am 2. Februar 1770[1]) hat das Bott der Solothurner Schiffleute über folgendes Traktandum zu entscheiden: Viktor Meyer, Vater und Sohn, Schiffmeister in Olten und Friedrich Rötheli, Bürger in Solothurn, haben mit allen in Solothurn befindlichen Negotianten einen Vergleich abgeschlossen, kraft welchem sie sich verbunden, damit die fast zu Grunde gehende Wasserroute in die vorige Lage versetzt werde, sobald dieselben 150 Centner Waren beisammen hätten, sie sogleich an ihren Ort zu überbringen. Dieser Vergleich sei auch von Ihr. Gn. ratifiziert worden. Allein um der grossen Kosten willen gelangen sie an die Solothurner Schiffleutezunft mit dem Gesuch, ihnen zu helfen mit 1 Schiff oder ½ Barke, welche wegen etwa entstehendem Ungewitter auf dem See 400 Centner tragen könnte. In Anbetracht, dass eine solche Schiffahrt für das ganze Land von Nutzen sei, wird den Petenten 600 Pfd. auf 6 Jahre hin ohne Zins geliehen, welcher Betrag auf diesen Zeitpunkt wieder zu erstatten ist. Allein die Schuldner mussten 1785 betrieben werden, so dass die Solothurner Schiffleute wenig Freude von dieser Vereinigung erlebten.

[1]) II. Protokoll der Schiffleutenzunft Solothurn, pag. 72 Bürgerarchiv.

III. Die Schiffleutenzunft der Stadt Solothurn.

1. Die Handfeste der Zunft.

Die Schiffleute der Stadt Solothurn müssen sich zu Beginn des 15. Jahrhunderts zu demjenigen Verband zusammengeschlossen haben, als welchen sie mehrere Jahrhunderte hindurch bestanden. Wenigstens stammt die uns überlieferte erste „Zunftgerechtigkeit" aus dem Jahre *1408.*[1]) Sie hat so grosse Bedeutung für die Entwicklung der Gesellschaft, dass sie im Wortlaut wiederzugeben ist:

„In dem Jahr, als man zählte von Christi Geburt 1408, so ist zu wissen, dass wir Hans Mahler und Hans Schwabach, beide Schiffleute und Bürger von Solothurn, und dazumalen der Gesellen und Schiffleuten Meister, und von denselben Gesellen und Meistern dieses Jahr mit ihrer allerWollen zum Zunftmeister gesetzt, so sollen alle unsre Gesellen wissen, dass wir alle miteinander übereins kommen aller der Dinge und Stücke, so hernach geschrieben stehen, zu vollbringen und zu vollführen, auch alle unsre Gesellen einhelliglich und wohlbedacht von einem zu dem andern, dem dies wohlgefiele, und mit ihrer aller Willen und Gunst geschehen ist, und geschah dies auf den 12. Tag nach der Geburt unseres Herrn, so haben wir auch gelobt, diese Räte zu halten, was in diesem Brief geschrieben und fürder noch in diesem Brief möchte geschrieben werden.

---

[1]) I. Urbar und Zunftprotokoll der Schiffleutezunft Solothurn, angef. 1693, pag. 61. Bürgerarchiv Solothurn.

Zur bessern Uebersicht numerieren wir die einzelnen Bestimmungen.

1. Item des ersten eines Meisters Kind, dessen Vater von Tod wegen abgegangen ist, der ist zu empfangen um 10 Schilling und ein Pfund Wachs und was nun den Gesellen alsdann gewöhnlich ist, sonderlich den Meistern 4 Mass Wein und dem Knecht 6 Pfennig.

2. Item dann aber ist zu wissen, wer unsre Gesellschaft wollte empfangen und hat den Vater im Leben und wäre eines Meisters Sohn, den sollen wir nehmen und empfangen um 1 Pfd. Pfennige Stebl. und 1 Pfd. Wachs, den Meistern 4 Mass und dem Knecht 6 Pfennige.

3. Item aber soll man wissen, welcher Gnad hätte, zu uns zu kommen in unsre Gesellschaft und die empfangen wollte und der dermassen wäre, dass er den Meistern und dem Handwerk wohl gefiele, den sollen wir nehmen und empfangen um 3 Pfd. Pfennige und 1 Pfd. Wachs, den Meistern 4 Mass und den Gesellen auch 4 Mass und dem Knecht 6 Pfennige.

4. Es ist auch zu wissen, wenn Sach wäre, dass Einer unter uns, er wäre Knecht oder Gesell, die zu uns gehören, täte, was nicht recht wäre, den sollen wir strafen und büssen, als er dem verschuldet hat ohne menschlichen Zorn, welcher auch der wäre, der einen solchen entschuldigte, der soll 10 Schilling verbessern, es sei denn Sache, dass es sich finde, so solle der Schuldige die 10 Schilling für den geben, der indessen geschuldigt hat ohne Grund.

5. Item aber ist zu wissen, welcher da beschrauen würde eines Diebstahl wegen, der ist ohne allen Grund von der Gesellschaft geschieden.

6. Item aben dann, welcher der wäre, unter den Gesellen gemeinlich, der dem andern sagte, es wäre in der Gesellschaft oder auf der Strasse oder auf dem Weg, dass keiner zu dem andern spreche, er wäre ein Dieb, oder du hast das gestohlen, und dass er das dann nicht möchte kundlich machen, der ist ohne alle Gnade um 1 Pfd. Stebler kommen und den Gesellen verfallen.

7. Item, welcher auch unter den Gesellen Messer zuckt in Zornesweis, wer da wäre, der wäre um 5 Schilling kommen; wer auch den andern verwundet, oder bluten machte, der wäre ohne Gnad kommen um 10 Schilling, oder würfe mit

einem Ding, es wäre ein Messer oder Gelten, der solle geben 10 Schilling.

8. Item wo auch wäre, dass unter uns einer den andern schlüge oder stiesse in Zornesweis, wo auch das kundlich würde mit der Person, ist ohne Gnad um 10 Schilling kommen.

9. Item welcher auch den andern hiesse lügen mit frevlem Mut, oder zu ihm spreche, dass er seine Mutter gescholten, wo das kundlich würde, mit der Person, der wäre ohne Gnad um 3 Schilling kommen.

10. Item welcher der Gesellen, der an der Stadt und hier daheim wäre, und ihm der Knecht gebiete, und dann nicht käme, der ist ohne Gnad um 1 Schilling Pfennig kommen, aber bei unser Herren Gebott, dem der Knecht das kund täte, und er das übersehe, der ist um 5 Schilling kommen ohne Grund.

11. Item aber ist zu wissen, unter uns allen, welcher da wäre, der den andern antreibe, mit Worten oder mit Werken, dass kundlich würde mit zwei Personen zu den Klagen, der ist um die Buss kommen, die der eine verschuldet hat ohne Grund.

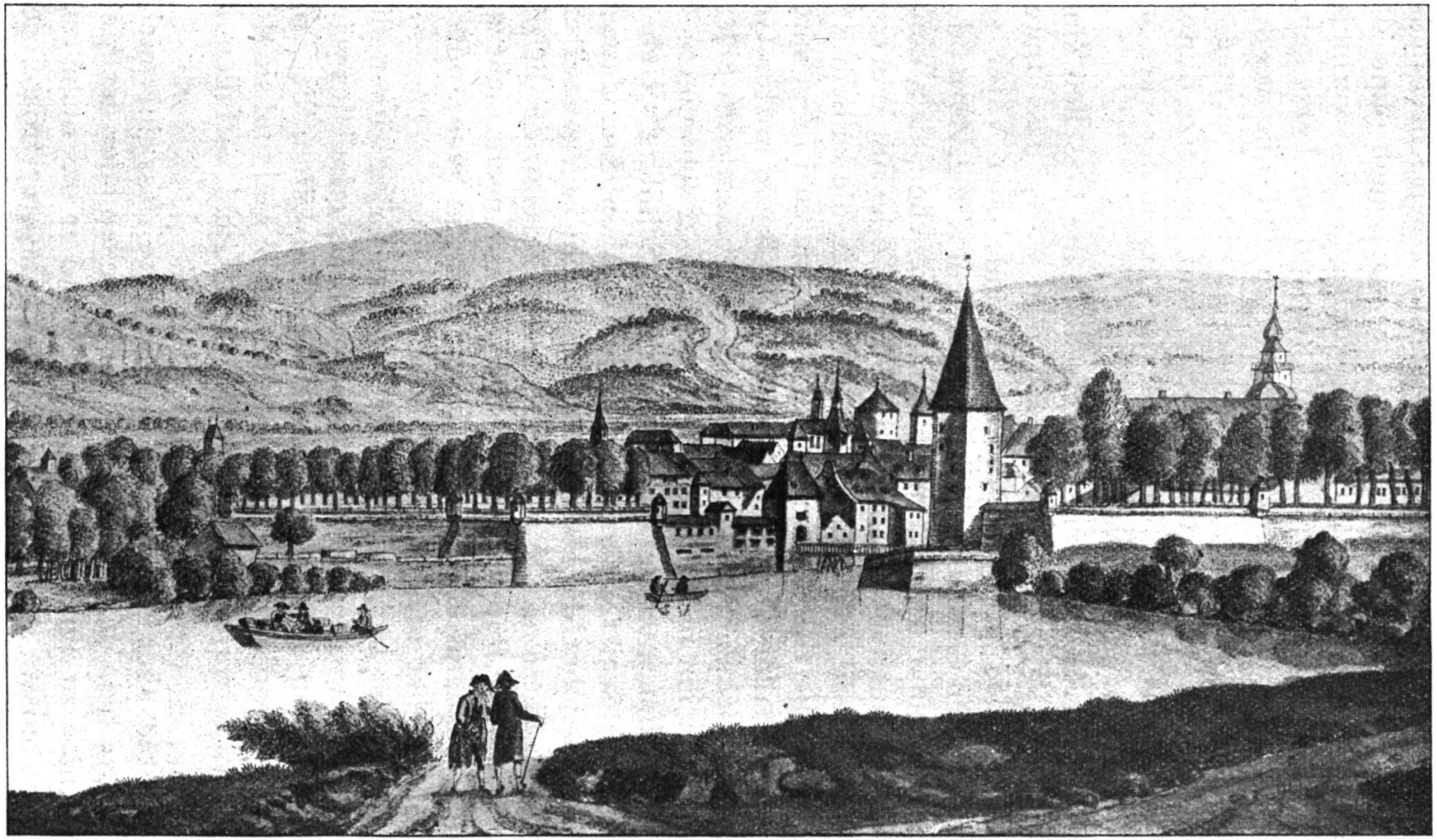
12. Item welcher auch ungewöhnlich schwüre und sonderlich der schwüre bei Gott, wo das kundlich würde mit der Person, der ist ohne Gnad um ein Schilling kommen.

13. Item so sind wir auch alle gemeinlich übereinkommen, dass zu allen vier Fronfasten ein Meister mit dem Knecht solle gehn von dem einen zu dem andern und das Büchsengeld aufnehmen und heuschen, sonderlich 6 Pfennig; welcher es aber nicht gibt, dem solle man ein Pfand nehmen und das anstatt verkaufen um die 6 Pfennig ohne allen Zorn.

14. Item welcher auch ein Schiff kauft, der gibt 4 Pfennig, welcher aber auch ein Schiff verkauft, auch 4 Pfennig ohne Gnad, und solle man die in die Büchse tun.

15. Item welcher Meister auch führt fremde Knechte, die nicht Gesellschaft haben, von dem soll er aufnehmen 1 Pfennig ohne alle Gnad.

16. Item welcher Meister einen Knecht genommen und er ihm verheissen, mit ihm zu fahren, und von dem abginge



Vu de la ville de Soleure (ca. 1750).
(Zeichnung von Perignon.)

und es nicht täte, der wäre ohne alle Gnad um ½ Pfd. Wachs kommen und gefallen, und wo der Meister einen Knecht ausjage und einen andern genommen, der wäre auch ohne alle Gnad um ½ Pfd. Wachs kommen, wenn er es ihm verbiete.

17. Item wo auch wäre, dass uns Jemand eine Letze gebe, das soll man einem Knecht überantworten und solle das den Gesellen geben an einem Sonntag oder an einem Feiertag zu verzehren, und welcher das nicht täte, und die Letze hinterschlüge, wo das kundlich würde mit der Person, der wäre um 5 Schilling kommen ohne Gnad.

18. Item es ist zu wissen, dass aber die Gesellen sind übereins kommen, gemeinlich wo das wäre, dass unter unsern Gesellen, es wären Brüder, Freunde oder Väter, sie seien unter den Gesellen reich oder arm, ein Krieg, Zorn oder Kummer anhübe, oder aufbreche, und geschehen, dass einer davon sollte aufstehen, es wäre mit Worten oder mit Werken, und wo dann die zwei Meister oder die zwei, die zu dem Rat gehen, dass die zugegen wären, so sollen sie zu Einem sprechen: „Ich mahne dich bei der Treue und Busse unsrer Gesellschaft zu einem Mal," zum andern Mal heisse schweigen, und wenn er ihn dann zum dritten Mal heisst schweigen, so mag er zu ihm sprechen: „Schweige bei 5 Schilling". Uebersieht er das, so ist er um 5 Schilling kommen; und danach als man ihn mahnt, die Meister und Räte nicht zugegen wären, so sollen es die Knechte tun und hat alle die Gewalt, die die Meister und die Räte haben, wenn aber der Knecht nicht zugegen, wäre dann der Meister Einer, den die Sache nutzig anginge, der hat auch dieselbe Gewalt.

19. Item ist auch zu wissen, wo zwei zu Krieg kämen, die unsre Gesellen wären, es wäre innen oder ausserhalb, es wäre denn, dass von unfern Gesellen einer dazu käme, die Trostung an sie forderte, und sie mahnte zum 3. Mal und sie das verzögen, die wären dem Gesellen ohne Gnad verfallen 10 Schilling.

20. Item aber ist zu wissen, wo das wäre, dass einer nicht trösten wollte in der Gesellschaft der Gesellen oder der Meister, so man zu ihm spricht: „Tröste", und er das nicht tun, und man müsste einen Weibel reichen, dass er tröste, der wäre ohne alle Gnade um einen Pfennig kommen.

21. Item aber ist zu wissen, wo einer ein Haus verkauft, der gibt 15 Schilling, und der es kauft, 10 Schilling.

22. Item aber ist aufgesetzt, wer die Gesellschaft aufgibt, es sei von Mutwillen oder Zornesweis, der solle von der Gesellschaft sein, und will er wieder darein, so solle man sie ihm nicht leisten, man hätte denn ein Bott, ob ihn die Gesellen wiederum haben wollen oder nicht. Gefällt er dann ihnen, so soll er sie wiederum kaufen als wie ein Fremder.

23. Item aber haben unsre Meister erkannt, wer das sei, der die Gesellschaft habe, er sei in der Stadt oder auf dem Land, der soll den Stubenzins geben, als Einer, der in der Stadt sesshaft ist.

24. Item aber ist aufgesetzt, wer unsre Gesellschaft aufgegeben hat, da sollen unser Gesellen keiner mit ihm fahren, noch keine Gemeinschaft haben. Welcher Gesell das bräche, der wäre in derselben Schuld wie der, der die Gesellschaft aufgegeben hat.

25. Item haben wir erkannt, wer ein Weib nimmt und wir ihm schenken, der gibt den Gesellen 10 Schilling in die Uerti.

26. Item haben wir erkannt, welcher gegen den andern dringet und aufsteht, und gegen ihn will mit seinem Messer oder Waffen, so er in seiner Hand hat und Seiner begehrt, der gibt ihm ohne Gnad 5 Schilling, er sei fremd oder heimisch.

27. Was zu Schiff gehört, das haben *wir* die Schiffleute zu laden und Niemand anders, auch ist zu wissen, wo sämtliches geladen worden, es wäre zu Yferten, zu Nidau oder anderswo, so solle man uns den Lohn geben, als wäre es zu Solothurn an Land geladen, solches wir vorgebracht haben vor einem Schultheiss und Rat zu Solothurn, dass wir sämtliches in gewohnten Handen gehabt haben bei 50 Jahren.

28. Item auch ist zu wissen, welcher unter uns auf dem See zu Biel mit einem Schiff selbst oder zu einem Kauf fährt, dem gibt man den 2. Teil; ist er aber allein, so gibt man ihm den 3. Teil.

29. Item ist zu wissen, welcher unter uns mit Einem gemein hat, der nicht unser Gesell ist, und mit ihm fährt mit

grünen Fischen, toten oder lebendigen, es sei obsich oder nidsich, der ist ohne Gnade den Meistern um einen Gulden gefallen.

30. Item welcher dem andern in Zornesweis das fallende Uebel flucht, der ist ohne Gnad um 3 Schilling kommen.

31. Item auch ist zu wissen, dass unsre Meister einhelliglich übereinkommen sind, wer unser Stubengesell ist, dass der keine fremden Fische führen soll, weder lebendige noch tote, und wer das nicht täte, der wäre ohne Gnade um einen Gulden verfallen.

32. Item die Meister sind übereinskommen, dass, welcher die Trostung bräche, der sei einem Meister ohne Gnad um 5 Pfd. verfallen.

33. Item welcher da wäre unter uns, der die Trostung übersieht zum 3. Mal, der wäre ohne Gnad um 1 Gulden einem Meister verfallen.

N.B. Obgeschriebenes ist von Wort zu Wort abgeschrieben worden, das Original ist auf Pergament geschrieben und liegt in der Trucken."[1])

1576 wurde der Zunftbrief erneuert und zugleich das Fischrecht erteilt.

Diese Handfeste ist die Grundlage des ganzen Gesellschaftswesens der Schiffleute geworden. Sie umfasst in der Hauptsache drei Gebiete:

1. Sie stellt die Bedingungen der Zugehörigkeit der Zunft auf, regelt die Aufnahme und den Austritt und weist zugleich auf das Verhältnis zu den Behörden hin.[2])

2. Sie ordnet die Angelegenheiten des Handwerks und verficht in kurzen, aber prägnanten Worten das Laderecht oder die „Ladegerechtigkeit" in Art. 27, die den Mittelpunkt der Zunftverhandlungen bildeten.

3. Schliesslich legt sie ein grosses Gewicht auf die Regelung des Verhältnisses der Zunftangehörigen unter einander und beweist damit, wie sehr die Gesellschaft ins familiäre Leben eingreifen konnte. Ein solches Reglement weist hin

---

[1]) Das Original ist nicht mehr vorhanden. Ratsmanual 1576.

[2]) Unbedeutende Aenderungen betreffend Aufnahme in den Jahren 1711, 1766, 1748.

auf den erzieherischen Charakter der Gesellschaften, die als Faktor im Leben der Stadt nicht gering einzuschätzen sind.

Vom Anfang der Zunftordnung können wir noch gleich zum *Ende* derselben schreiten. Am 9. Mai *1798* erhielt der Zunftschaffner die Aufforderung, alle vorrätige Barschaft mit Silbergeschirr zur Zahlung der Kriegssteuer unverzüglich abzuliefern. Dies geschah widerwillig. Bei diesem Anlass kam zum Vorschein, wie viele noch dem Zunftvermögen schuldig waren. Da man fand, das Zunftvermögen habe durch Sparsamkeit der letzten Generation um mehr als zwei Drittel zugenommen, wurde jedem Zunftbruder, welcher beträchtliche Summen dahin schuldig ist, 3000 Pfd. in Kapital und Zins nachgesehen; die weniger schuldig sind, ist darauf zu zahlen, und wer gar nichts schuldig ist, erhält als Aequivalent 3000 Pfd. in Gültschrift und Geld. Zu diesem Nachlass sind die Zunftbrüder nach der Mitteilung des Protokolls um so mehr veranlasst worden, weil der als Mitglied des helvetischen Senats zu Aarau befindliche Zunftbruder alt Landvogt Schwaller unterm 7. Mai 1798 schriftlich hinterlassen hat, dass die Hälfte des Zunftgutes unter sämtlichen Mitglieder gleich verteilt werden, die andere Hälfte aber bis zur fernern Verordnung von einem Verwalter besorgt werden soll, wobei er versichert, dass diesörtiges Vermögen niemals als Nationalgut werde angesehen werden, wohl aber zu Beisteuern herangezogen werden könnte. Die Anzahl der Zunftbrüder, unter welche der Nachlass und die Entschädigung verteilt werden soll, beträgt 41. Allein ganz unvermutet missbilligte das helvetische Direktorium, wie unterm 25. Oktober mitgeteilt wurde, diese Teilung, so dass die Anweisungen wieder eingezogen werden mussten. Die Zunft beharrte aber auf ihrem Beschluss, sandte einen besondern Gesandten im Jahre 1800 nach Bern, der mit glücklichem Bericht heimkehrte (1. Aug.), so dass die Teilung dann doch zu Recht betand. Zwar wurde am 7. Juni die Zustimmung zur Umwandlung des Zunftgutes in ein Armengut erteilt; aber der Zunftgeist war eben nicht mehr derjenige der alten Zeit.[1])

Eine letzte Abrechnung über das Zunftvermögen besitzen wir in einem Aktenfaszikel des Staatsarchivs, wonach

[1]) II. Protokoll, pag. 114 ff.

die Zunft zu Schiffleuten am 18. August 1831 beschloss, die noch vorhandenen L. 51,000.—, zum Teil in Gültschriften, zum Teil in barem Geld an die vorhandenen 51 Herren Zunftgenossen zu verteilen. Dies geschah, so dass damit das Zunftvermögen sein Ende nimmt.[1])

2. Die Ladegerechtigkeit und ihre Praxis.

Die Entwicklung, das Bestehen und das Ende des Ladeprivilegs der Schiffleute der Stadt Solothurn, oder — wie der Ausdruck immer lautet: der „Ladegerechtigkeit" — lässt sich an Hand der Akten vom 16. bis ins 19. Jahrhundert hinein darstellen, ohne dass sich wohl grosse Lücken vorfinden.

Voraus gehen zwei Mitteilungen in den Ratsmanualen. Die eine stammt aus dem Jahre *1522*: „Es ward geraten, dass hinfür die Räte meiner Herren und Meister von Schiffleuten schwören sollen, kein Schiff, so hier geladen wird, von Stadt fahren zu lassen, so sie denn durch sie besichtigt und besonders ihre Leute geführt worden. Was an Schaden zumal entstände, das würde der Zunft zukommen." Das andere ist nur eine kurze Mitteilung aus dem Jahre *1545*, wonach die Zunft angehalten wird, ein Schiff zu kaufen, wobei ihr auch der Laderlohn geregelt wird.

Der erste „Schein der Zunft zu Schiffleuten", der sich auf dieses Privileg bezieht, stammt vom 8. Mai *1587*.[2]) Er lautet: „Wir Schultheiss und Rat der Stadt Solothurn tun kund und bekennen öffentlich mit diesem Brief dass auf dato dies vor uns erschienen ist Peter Sury, unser getreuer lieber Mitrat, im Namen gemeiner Zunft zu den Schiffleuten, und liess uns fürbringen, wie dass etliche Kaufleute, so Kernen hindurchführen, einer Zunft zu Schiffleuten den gebührlichen Laderlohn, nämlich von jedem Stück und Fass Kernen einen Batzen, wie sie bisher von Vielen unwiderfochten, dieweil die Stück gar schwer und nicht so ring wie die andern Kaufmannswaren geladen sei, zu geben sich weigern, mit ganz

[1]) Zunft zu Schiffleuten, Akten 1704—1834. Staatsarchiv Solothurn.

[2]) Schriften die Ladegerechtigkeit der Stadt Solothurn betreffend. 1819. Bürgerarchiv Solothurn. Extract aus dem (nicht mehr vorhandenen) Copienbuch der Stadt Solothurn, pag. 306.

untertäniger Bitte, wir wollten eine Zunft bei ihrer Rechtsame verbleiben lassen und dabei schützen, schirmen und handhaben. Da wir nun obgemeldetes nicht ungerecht befinden, haben wir erkannt und ausgesprochen:

Die weil etliche Kernen ferggen mit Beschiss, List und Umgang, indem sie die kleinen Fass in ein grosses geschlagen, dass derhalben gemeldete unfere Bürger, die Zunftbrüder der Zunft zu Schiffleuten, von jedem Fass grosse und kleinere, darin Früchte, es seien Kernen, Bohnen, Erbs oder andere Getreide, einen Batzen unserer Münz fordern und beziehen. Der übrigen Kaufmannschaft aber sollen sie bei den zwei Schillingen taxierten Laderlohn vom Stück verbleiben, und ohne unser Vorwissen nicht steigern. In Kraft dieses Briefs, das zu Schirm mit unserer Stadt Insigel zugestellt den 8. Mai 1587".

Das Privileg scheint nicht von allen Seiten Anerkennung gefunden zu haben; denn unterm 12. Februar *1610* beschliesst der Rat,[1]) dieweil welcher „Gspan" schon Ao. 1587 vor Meinen Herren gsin, dermalen die Zunft Briefe und Sigel herumgegeben, so wollen Meine Herren sie noch nicht von ihren Freiheiten treiben, sofern es Meinen Herren keinen Abbruch am Zoll sei. Vom gleichen Datum stammt der Bericht über die „Renovation des Laderlohntarifs" im I. Urbar und Zunftprotokoll.[2]) Es wird darin hervorgehoben, dass zwischen den Schiffleuten einerseits und den fremden und einheimischen Handelsleuten seit einiger Zeit über die Erhebung des Laderlohns ein Missverständnis walte, indem es mehrmals vorgekommen sei, dass diejenigen, welche Hilfe und Beistand der Zunft begehren, nach der ihnen geleisteten Arbeit des Auf- und Abladens nicht den gebührenden Lohn entrichten wollten. Die Zunft verlangte die Erneuerung der alten Ordnung, was auch nach Durchsicht derselben geschah, wobei sie Wort für Wort ratifiziert wurde. Da es der erste uns erhaltene Laderlohntarif ist, bringen wir seine Bestimmungen vollständig:

„Erstlich von einem Weinfass, es sei klein oder gross, solle der Zunft gegeben werden ein Batzen.

---

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1610, 12. Februar.

[2]) I. Urbar und Zunftprotokoll der Schiffleutenzunft zu Solothurn, pag. 78 (Bürgerarchiv Solothurn).

Von einem ganzen Salzfass ein Batzen.

Von einem Puntzen (?) zwei Kreuzer.

Item von jedem Kernen- oder Kornfass ein Batzen.

Von einem Sack voll Kernen oder Korn ein Kreuzer.

Item so Einer ein Schiff voll Kernen oder Korn, wie es denn oft geschieht, an das Land brächte, das weder in Fässern noch Säcken, und dasselbe in ein anderes Schiff laden täte, so solle es durch die Zunftmeister nach Billigkeit geschätzt werden, was man schuldig sei, davon zu geben.

Item von einem Ballen Tuch, Wollsäcke, eingepackte Koffern, Trucken, so ihrer zwei oder mehr trölen oder tragen müssen, es wären die Stücke klein oder gross, davon soll gegeben werden zwei Schilling.

So aber Einer einzig ein Stück in das Schiff trölen oder tragen möchte, davon ein Schilling.

Von jedem Stahl Legelein zwei Kreuzer

Und so die Sache wäre, dass Einer oder der Andere, so solche Waren verfertigte, nun die List brauchte, dass er 3 oder 4 in ein Fass liesse einschlagen, und solcher Betrug erkannt würde, so solle er von jedem schuldig sein, wie oben gemeldet.

Von jedem Stabeisen zwei Pfennig.

Von einem Käse ein Pfennig.

Item von einem Bodenmühlstein 8 Mass Wein und von einem Läufer 4 Mass.

Von einem Haupt Vieh zwei Kreuzer.

Von einem Ochsen-, Kuh- oder dergleichen Häuten von jedem 8 Pfenig.

Von kleinern, als Kälbern-, Bock-, Geiss- und Schafhäuten, von jedem 2 Pfennig.

Von Hausrat als Trög, Tisch, Bettstatten und dergl., so nicht in Fässern, Trög oder Ballen eingepackt wären, solle man schuldig sein, davon zu geben, nach der Zunftmeister Erkenntnis, doch nach Billigkeit.

So aber solches, es wäre angewendt (gebrauchte) Kessi, Häfen oder Pfannen, Zinngeschirr oder anderes, so Hausrat genannt werden möchte, wie dass man haben mag, in die Fässer, Tröge und Ballen eingepackt wäre, solle ein Jeder schuldig sein, von jedem Stück zu geben 2 Schilling.

Solches soll verstanden werden von den Fremden oder von denen, so ihr Gut und Hab von der Stadt Solothurn oder deren Landschaft ziehen, ihr Erb oder erkauftes Gut, so hinweg in Schiffen gezogen wird, und nicht von denen, die jährlich aus Notwendigkeit im Herbst eins und das andere durch die Schiffleute laden und fertigen müssen.

Weiters und letztlich soll es auch von diesen obgemelten Waren verstanden werden, wenn sie schon in einem Schiff von oben herab kämen, und dann an dem Land oder sonsten die Waren von einem Schiff in das andere laden würden, so sollen diejenigen, denen die Ware zugehört, schuldig sein, gemeldete Taxe von jedem Stück zu bezahlen in Kraft dieses Briefs, der zu vermehrter Sicherheit mit unserm Stadtsigel verwahrt worden."

Diese „Gerechtigkeit" fand einmal ihre Bestätigung durch einen Ratsbeschluss vom 15. Juni *1663*,[1]) wobei nach genauer Vergleichung die Ratifikation ausgesprochen wurde, ferner am 30. April *1692*, wobei das Privileg, das bisher nur geschriebene Urkunde war, in Druck gegeben wurde,[2]) und die Anerkennung unterm 16. Mai ausgesprochen werden konnte (ein gedrucktes Exemplar war nicht zu finden). Weiter erfolgte eine Bestätigung durch Ratsbeschluss vom 14. Februar *1698*. Die Urkunde vom Jahre 1663 wird bestätigt und durch folgende Bestimmung ersetzt: „wenn sie schon in einem Schiff oben hinabkämen, und wenn an dem Land oder sonst die War von einem Schiff in das andere laden würden, dass derjenige, dem die Ware zugehört, schuldig sei, die bestimmte Taxe von jedem Stück zu bezahlen".[3])

Diese Bestimmung, dass alle Schiffe ohne Ausnahme ausladen sollen, hatte zur Folge, dass bei dem späterhin eingetretenen Ereignis einer Landungsverweigerung von Seite eines bernischen Salzschiffes unter den beiden Ständen Bern und Solothurn ein Briefwechsel entstand, wobei Solothurn aus freundnachbarlicher Gesinnung und ohne Verkennung ihres Rechts, dass alle Schiffe zu landen gehalten seien, das

---

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1663, 15. Juni.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 30. April 1692.
[3]) Ratsmanual Solothurn. 14. Februar 1698.

obrigkeitliche Salz dieser Verpflichtung überhoben, jedoch zu Formalitäten anderer Art verbunden ward.

Die Verhandlungen der Jahre *1751* und *1752* beginnen mit einem Schreiben des Standes Bern vom 2. September 1751.[1]) Bern fordert Solothurn auf, sich wegen der Ladegerechtigkeit der Solothurner Schiffleute zu äussern, besonders aber das obrigkeitliche Salz nach den Bestimmungen des Langenthaler Vertrages von 1742 *(siehe unten Seite 96)* frei durchfahren zu lassen. Der Solothurner Rat lässt sich von der Gesellschaft zu Schiffleuten unterm 4. Januar 1752 ein ausführliches Gutachten abgeben, dem wir Folgendes entnehmen:

„Dass das Ablagrecht einer Stadt sehr vorteilhaft, ist nicht in Zweifel zu ziehen" — so beginnt der Bericht —, „nebst vielem andern Nutzen hat es selber auf sich, dass wegen Zoll und Geleit keine Gefährte getrieben werden kann. Eine Ablage macht das Ansehen eines hohen Standes Hauptstadt. Der Bürger hat die Kumlichkeit, einige an auswärtige Orte bestimmten Waren kumlich zu verfertigen, die Speditoren werden beschäftigt, der Wirt kann bei den anländenden Leuten seine Speisen und Wein anbringen, der Krämer verkauft selbige Waren. Arme Tauner und Taglöhner werden im Land (an der Ländti) gebraucht und gewinnen ihr Brot." Das Ablagerecht wird begründet auf Urkunden vom 1. Februar 1277, 17. Dezember 1280, 1330, 1340, 1362 und 1427, die alle die Verleihung des Zolles an die Stadt Solothurn betreffen. Daraus wird der Schluss gezogen: „Hieraus erhellt klar, dass Solothurn als eine uralte kaiserliche Stadt die Zoll- und damit auch die Ablagsgerechtigkeit besessen und ausgeübt. Nach des Zöllners Büchli ist allhier jederzeit der Zoll als 2 Batzen pro Zentner richtig bezahlt worden, womit bewiesen ist, dass die Kaufmannswaren notwendigerweise müssen abgewogen und deswegen ausgeladen werden. Solches bekräftigen auch die alten und neuen Zolltafeln, darin der Zoll vom Zentner und nicht vom Stück taxiert, und so er von den Zöllnern auf letzterm Fuss bezogen, so ist es wegen der Kumlichkeit geschehen". Das

[1]) II. Urbar der Schiffleutezunft (Bürgerarchiv), pag. 11.

Gutachten führt aus: „Wenn nun die Ablage einem Gemeinwesen förderlich, und Solothurn solches Recht hat, so hat sich das Publikum zu getrösten, es werden unsere Hrn. Gn. und Obern, als gütige Schutzväter ihrer Bürger und Untertanen, zu Beibehaltung desselben jeweilen gnädige und kräftige Hand bieten. Im besondern hat sich dessen zu erfreuen die Zunft zu Schiffleuten, ein Mitglied des souveränen Standes, weil, wenn die Ablagsgerechtigkeit allhiesiger Stadt nicht verschmählert wird, so wird dieser Zunft ihr Ladlohn auch ungeschmälert bleiben". Die Zunft weist darauf hin, dass die Länder- und Lucernerfuhren, auch wenn es sich um obrigkeitliches Salz handle, ohne Ausladen vorbei fahren, sich aber dabei nicht weigern, der Zunft ihre Gerechtigkeit zu erstatten. Die bernischen Schiffleute sollten auch, wenn sie in Solothurn wirklich landen, wenigstens durch die von der Zunft bestellten Lader diese Aufgabe besorgen lassen und nicht, wie es schon vorgekommen ist, bei dem alten Visitantenkloster und im „Land" durch eigene Leute. Ein Solothurner Burger, der doch durchaus zollfrei ist, geniesst nicht so viel Recht. Die Zunft hat aber in der Sache nicht nur ein Recht, sondern auch eine Pflicht. Ihre Angehörigen müssen Leib und Leben wagen, für alle Unglücksfälle gutstehen, zu aller Zeit auf Begehren sich fleissig einfinden und Hand anlegen.

Gestützt auf dieses Gutachten teilte der Rat von Solothurn Bern mit, dass Solothurn bereit sei, die freie Durchfuhr der Berner zu erlauben, wenn ein authentischer Schein vorgewiesen werden könne, wobei aber erwartet wird, es solle das Ausladen der Waren nur durch die von der Zunft bestellten Lader geschehen, die natürlich zu bezahlen sind.[1]) Bern entgegnete unterm 20. des gleichen Monats, dass sie über die Zusicherung der freien Durchfahrt befriedigt sind; auf der andern Seite geben die Berner die Zusicherung, dass auch sie ihre Schiffleute anhalten, falls sie das Berner Salz zu Solothurn aufladen, den dazu verordneten Ladern einen Batzen Ladlohn per Fass für ihre Arbeit zu bezahlen.[2])

---

[1]) II. Urbar, pag. 11. Schreiben vom 12. Januar 1752.

[2]) II. Urbar, pag. 11. Schreiben vom 20. Januar 1752.

So blieb es bis zum Erlass einer neuen Kaufhausordnung am 1. Dezember *1784*. Diese enthielt folgende Artikel, welche sich mit dem Ladeprivileg befassten:

Art. 1. Sollen alle Schiffe, welche sowohl oben herab, als unten heraufkommen, bei der Lendi anländen und abladen.

Art. 2. Von dieser Anländung und Abladung der Schiffe sollen allein ausgenommen sein diejenigen Schiffe, welche mit dem hohen Stand Bern zugehörigen Sachen, Armatur, Mund- und Kriegsprovisionen, wie auch Getreide und Salz beladen.

Art. 7. Wird die Zunft zu Schiffleuten verpflichtet, weil sie seit vielen Jahren einen Laderlohn bezieht, jederzeit auch einen kleinen Weidling samt einem Schifflein in einem guten Stand an der Stelle zu haben.

Mit dem Beginn des 19. Jahrhunderts setzte nun der *Kampf* um die *Ladegerechtigkeit* zwischen der *Zunft* und der *Gemeindeverwaltung* ein, der schliesslich mit einem Sieg der letztern endigte, endigen musste.

Er begann mit einer Beschwerde der Schiffleute bei ihrem Bott vom 28. September *1800*,[1]) dass die Gemeindegutsverwaltung, ohne die Zunft davon im geringsten zu benachrichtigen, den Beschluss gefasst hatte, das Laderecht für sich anzusprechen, und deswegen ihrem Mitgliede, dem Bürger Wirz, Zolleinnehmer, den Auftrag gegeben, das Ladergeld für die Rechnung der Gemeindeverwaltung zu beziehen. Der Zunftschaffner erhielt daher den Auftrag, sich sofort zum Zöllner Wirz zu verfügen, die Laderauszüge und das vorhandene Ladergeld abzufordern; auf die von ihm erhaltene Antwort hin soll dann an die Gemeindeverwaltung ein Schreiben von Seiten der Zunft abgefasst werden, um gegen dieses Unternehmen förmlich zu protestieren und von derselben die Gründe für dieses Vorgehen zu vernehmen.

Die Schwierigkeiten mehrten sich, als unterm 22. Februar *1801* die Solothurner Speditoren sich weigerten, das Ladergeld zu entrichten, die einen unter dem Vorwand, als hätte die diesörtige Zunftgerechtigkeit mit der eingetretenen

[1]) II. Protokoll der Schiffleute, pag. 126.

Revolution aufgehört, andere mit der Ausflucht, dass der Laderlohn nicht verdient worden sei.[1]) Nach Verlesung der Ratsbeschlüsse von 1610 und 1698 ging der einhellige Beschluss des Bottes dahin, dass die Zunft oder Gesellschaft, welche nicht aufgelöst wurde, ihre uralte Ladergerechtigkeit nach aller Möglichkeit behaupten werde, um so mehr, als nicht bezweifelt wird, es werde diese Ladergebühr wie der Zoll von den Speditoren ihren Korrespondenten auf Rechnung gesetzt und in der ganzen Schweiz bis jetzt solche Gebühren beibehalten wurden. Die Zunft glaubt, es sei der Weg vor die Kantonsverwaltung einzuschlagen, um ihre Unterstützung gegen die sich weigernden Leute zu verlangen. Ausgeschossene sollen ein Memorial verfassen und solches einreichen.

Inzwischen fanden zwischen Kanton und Gemeinde Verhandlungen statt, die zum Abschluss eines *Separationsaktes* („Sönderungsurkunde") vom 18. April *1801* führten. Entweder hat die Zunft sie wenig beachtet, oder schien ihr ein Widerstand nutzlos; wenigstens finden sich in ihrem Protokoll keine Verhandlungen hierüber. Der Vertrag[2]) weist u. a. der Gemeinde zu: das Kornhaus, das Kaufhaus, die Schifflände, samt dem dazu gehörenden Magazin und Weinbehälter (Art. 2). Ferner die Gefälle: a) die Lagergelder im Kauf- und Lagerhaus samt den Spanner, Auf- und Abladerlöhne, b) die Waggelder, welche, weil sie mit dem Transitzoll vermischt waren, auf 2 Kreuzer vom Zentner ausgeschieden sind (Art. 8).

Am 28. Juni *1802* wird im Zunftbott berichtet,[3]) die Auszüge des Ladergeldes seien ungeachtet aller Reklamationen erst bis Sommer 1801 zu erhalten gewesen, die seitherigen stehen samt Gebühren noch aus; die ansässigen Speditoren weigern sich beständig, zu zahlen; die Klage vor Kantonsgericht sei vor den Richter erster Instanz gewiesen worden, weil die Beklagten aus verschiedenen Vorwänden abzulehnen suchten. Es muss bis zur Betreibung geschritten werden.

---

[1]) II. Protokoll der Schiffleute, pag. 127.

[2]) Separationsakt und Aussteuerungsurkunde sind in einem Band im Bürgerarchiv vorhanden.

[3]) II. Protokoll, pag. 132.

Unterm 7. September *1803* ist die *Aussteuerungsurkunde* abgefasst. Unter den Einkünften werden erwähnt: c) der jährliche Ertrag der verschiedenen Lokalgefälle, als im Kaufhaus und Landungshaus die Lagergelder, der Lohn für Spanner, für Auf- und Ablader, sowie die Waggelder nach der Uebereinkunft der Separationsakte.

Die Frage blieb Jahre hindurch hängig, bis im Jahre 1811 die Vorarbeiten für ein neues Zunftgesetz an die Hand genommen wurden. In seinem Schreiben vom 6. März *1811* zeigt die Zunft dem Rat an, dass sie zwar keine Handveste über irgend einen Handwerkszweig besitzt, obschon in der Zunft inkorporiert sind, wie Buchbinder, Sattler, Glaser, Küfer, die aber ihre Handwerksangelegenheiten auf ihren sogenannten Herbergen verhandelten. Bei diesem Anlass wurde der Gedanke geäussert, über die Schiffahrt und deren Verhältnisse eine Denkschrift abzufassen; eine Kommission erhält den Auftrag. Noch gab es im Jahre 1815 verschiedene Anstände wegen dem Bezug des Ladergelds, einmal wegen Spedition von 2000 Fässern Salz für den Kanton Freiburg, das andere Mal in Verfolgung der früher erhobenen Anstände mit den eigenen Schiffleuten.[1])

Inzwischen betrieb Solothurn die Vorarbeiten für eine neue *Kaufhausordnung*.[2]) Unterm 14. September genehmigte der Rat den Entwurf der neuen Kaufhausordnung. Bei Art. 7 wurde indessen beschlossen: „Der Art. 7 soll, indem die löbl. Zunft zu Schiffleuten die Ladegerechtigkeit ansprechen will, einstweilen noch ausgelassen bleiben, doch soll der löbl. Stadt-Magistrat sich darüber mit dieser löbl. Zunft in Zeit von 14 Tagen zu verständigen trachten; werde aber in dieser Zeit kein Vergleich stattfinden können, so sollen die Parteien auf Freitag den 29. hinter unsern Schranken erscheinen, allwo wir sie dann in contradictorio vornehmen wollen." Die Vergleichungsversuche, die zu verschiedenen Zeitpunkten versucht wurden, mussten an der Verschiedenheit der beiden Standpunkte scheitern. Die Zunft zu Schiffleuten vertrat in

[1]) II. Protokoll, pag. 217 und 269.

[2]) Ratsmanual Solothurn. 1815, 14. September.

Schriften, die Ladegerechtigkeit der Stadt Solothurn betreffend 1815—1819. Bürgerarchiv Solothurn.

allen Verhandlungen den Standpunkt, dass ihr durch die in dieser Darstellung wiederholt erwähnten Bewilligungen die Ladergerechtigkeit immer zugestanden habe und daher auch jetzt noch zugebilligt werden müsse. Die Stadt Solothurn dagegen vertrat den Standpunkt, dass es sich bei den Schiffleuten nicht um ein Eigentumsrecht handeln könne, sondern dass die Freiheiten immer wieder, wie es die Akten beweisen, einer Bestätigung bedurft hätten. Namentlich 1610 sei es gesagt, dass die Regierung sie „noch nicht von ihren Freiheiten treiben wolle", womit klar bewiesen sei, um was es sich handle.

So zogen sich die Verhandlungen durch vier Jahre hin, bis der Kleine Rat unterm 12. März *1819* den endgültigen gerichtlichen *Entscheid* fällte:

„Es solle die fragliche Schiffladergerechtigkeit als wirklich an löbl. Stadtgemeinde übergegangen angesehen und betrachtet werden."

Bereits am 5. April darauf machte der Stadtrat sämtlichen Handelsleuten von Stadt und Bezirk Solothurn die förmliche Mitteilung, dass sie in Zukunft das Ladergeld nach dem bisherigen Tarif an den Herrn Kaufhausdirektor zu Handen der Stadtgemeinde zu bezahlen haben. Alle Handelsleute haben auf dieser „Notifikation" ihre Unterschrift angebracht.[1])

Die Schiffleutenzunft nahm im Bott vom 14. März von diesem Entscheid Kenntnis und beschloss, sogleich die Konsequenzen daraus zu ziehen:

1. Weil die Zunft von diesem Augenblick an von allen Verpflichtungen hinsichtlich des Schiffwesens enthoben ist, so soll über sämtliches *Schiff* und *Geschirr* ein *Inventar* aufgenommen werden, und dasselbe sodann der löbl. Stadtgemeinde gegen eine billige Schatzung zum *Kauf angetragen* werden; im Falle dies nicht gelingen sollte, ist Schiff und Geschirr anderweitig anzubringen. (Der Verkauf erfolgte dann um L. 62 bz. 2 an die Stadt.)

2. In Betreff der Betreibung von *ausstehendem Ladergeld* soll einstweilen noch *zugewartet* werden.

---

[1]) ibid.

Damit war das Ladeprivileg der Schiffleutenzunft erledigt.

Nun handelt es sich aber noch darum, sich von der *Ausführung* des Ladeprivilegs durch die Schiffleutezunft ein Bild zu machen. So verhandelte das Bott von St. Peter und Paul 1625 über die *Verdingung* des gesamten Ladwerks. Auf ihr Ersuchen hin wurde es einigen Zunftbrüdern auf ein Jahr verdingt, mit dem bestimmten Vorbehalt aber, dass sie das Laden und was dazu gehört, zur Befriedigung der Herren und Meister ausführen; der dritte Teil alles Ladlohns fällt ihnen zu. Im Fall sie aber etwas verwahrlosen und versäumen würden, so sollen sie den Schaden tragen. Die Schiffleute, die die Pacht übernommen, heissen: Jakob Waldmann, Ludi Kretz, Hans Kretz, Hans Hüetlin, Sulpitius Burkhard, Hans Rudolf Bürgi und Viktor Wilser.[1]) 1657 (2. Januar) wird beschlossen, inskünftig keiner Frau nach Absterben des Mannes das Ladewesen anzuvertrauen.[2]) So blieb es einige Zeit. Immerhin beriet das Bott unterm 23. April 1692 erneut über die Sache. Weil die Herren und Meister nicht ohne Verdruss haben sehen müssen, dass das Ladwerk von Jahr zu Jahr der Zunft weniger einträgt und zu befürchten wäre, es möchte das Privileg durch Hinlässigkeit ganz in Abgang kommen, so fanden sie es für gut, dieses auf einige Jahre einem einzigen Zunftbruder zu verleihen. Das geschah für vier Jahre, vom 1. Januar 1692 bis 1. Januar 1696, an den damaligen Zunftmeister Joh. Jos. Berklin. Dafür hat er der Zunft jährlich 60 Kronen Geld Solothurner Währung pünktlich zu entrichten. Die Zunft ihrerseits soll damit der Pflicht des Ladens gänzlich enthoben sein, so dass Berklin die Lader zu bestellen und zu entschädigen hat. Hingegen hat ihm die Zunft gnädig versprochen, bei allen Vorfällen und Gelegenheiten, wo er ihre Hilfe nötig haben sollte, dieselbe zu leisten.[3]) Die Einrichtung scheint befriedigt zu haben, wenigstens erfolgte die Verlängerung zuerst für ein ganzes, dann noch zweimal für je ein halbes Jahr. 1698 (2. Januar) beschloss aber das Bott, den Laderlohn wieder der Zunft zu

---

[1]) I. Protokoll und Urbar, pag. 84.
[2]) I. Protokoll und Urbar, pag. 99.
[3]) I. Protokoll und Urbar, ibid.

überlassen und auf den alten Fuss zu stellen, und ernannte zu Einladern: Hans Caspar Stulz, den Hauswirt, Hans Joggi und seinen Sohn Urs Joggi. Im folgenden Jahre werden aus dem Ladewesen vier Teile gemacht. Noch komplizierter war die Verteilung im Jahre 1729. Da erhielten der Hauswirt Franz Josef Joggi und sein Sohn Urs Joggi einen ganzen Teil, Urs Kilchhofer, Peter Josef Rötheli, Joh. Bözinger und Mauriz Bözinger je einen halben Teil.

Allein die Klagen kamen immer wieder auf, es werde nicht der nötige Ernst und genaue Arbeit bei der Ausübung des Laderdienstes angewendet. Daher beriet und beschloss das Bott auf 21. Dezember *1735* eine eigentliche *„Laderordnung* und *Schuldigkeit.*[1]) Sie enthält folgende Bestimmungen:

1. Erstens soll der Hauswirt als Obmann des Ladewesens ihm allen Ernstes obgelegen sein lassen, den Ladern zum Einladen fleissig zu bieten, bei Abgang eines unfleissigen Laders einen Mann zu bestellen, selbigen bezahlen und dem unfleissigen am Lohn abziehen, auch sollen die unfleissigen alsobald den Herren Räten angezeigt werden, damit ein Anderer an dessen Statt und Platz gesetzt werden möge, so er dies nicht täte, solches zu verantworten haben würde, auch sogar nach Beschaffenheit der Sachen, abgesetzt werden solle.

2. Zum andern sollen die Lader, wenn es ihnen geboten wird, alsbald fleissig erscheinen, wenn aber der eine oder andere nicht zu Hause und abwesend, soll er in seiner Abwesenheit einen tauglichen starken Mann oder Knaben bestellen, damit die Arbeit ohne Klag verrichtet, und dem Obmann in allen diesen Sachen gehorsam sei und folgen solle, widrigenfalls auf erste Klage hin der Fehlbare gestraft und an seiner Statt ein anderer gesetzt werden soll.

3. Sollen die Lader, falls sie aus erheblichen Ursachen verhindert wären, selbst zu erscheinen, bei dem Einladen, nicht wie bis anhin öfters geschehen, Buben, Meitli, alte untaugliche Männer oder Weiber, sondern gute starke Männer oder Knaben bestellen, und bezahlen, bei Verwirkung und Absetzung ihres Dienstes.

[1]) I. Protokoll und Urbar, pag. 205.

4. Im Fall, dass die Lader auch Schiffleute wären, so ist nicht die Meinung, wenn sie Wein, Waren, Salz oder andere Sachen für sich selbst als Schiffleute einladen, dass sie für Lader passieren oder gelten sollen, denen sie ohne das als Schiffleute einzuladen schuldig sind, sondern an ihrer Statt sollen sie einen starken Mann bestellen und bezahlen. Wenn sie aber nicht für sich selbst als Schiffleute laden, so können und sollen sie in solchem Fall als Lader passieren, so lang als sie sich wohl halten werden.

5. Im Fall, dass wider alles Verhoffen Etwas durch die Lader in dem Einladen sollte verwahrlost oder verderbt werden, so sollen sie den dritten Teil des Schadens zu ersetzen schuldig sein.

6. Wenn über kurz oder lang die Lader sollten saum- und hinlässig erfunden werden, und keine Besserung zu hoffen wäre, so würde sich die Zunft genötigt sehen, andere und zwar fremde Lader zu bestellen, die nicht Zunftbrüder wären.

Damit schliesslich Niemand sich der Unwissenheit bedienen könne, sondern dieser Zunft Satz und Ordnung gehorsam und geflissentlich nachgelebt werde, soll sie im Protokoll eingeschrieben und den bestellten Ladern alljährlich vorgelesen werden."

Die Klagen über den *Unfleiss* der *Lader* wollen aber nicht verstummen. Sie gehen durch die Protokolle hindurch und wiederholen sich in den verschiedenen Jahrhunderten. Es konnte vorkommen, wie unterm 4. Februar 1733, dass die Lader nur auf Zeit in ihrem Amte bestätigt wurden, oder wie unterm 24. Mai 1764,[1]) dass ein Einzelner einen scharfen Verweis erhielt, weil bald die ganze Arbeit, die auf ihn falle, anderweitig vergeben und besoldet werden müsse, mit Androhung des Entzuges der Stelle, oder, wie unterm 7. Dezember 1790,[2]) dass die Lader einzeln vorgenommen und den im Protokoll genau wiedergegebenen Tadel erhielten. Noch am 21. November 1805 wurde bei der Wahl eines Hauswirtes als seine Pflicht neben anderm festgestellt: „die Lader pünktlich zum Laden aufzufordern, an deren Stelle nur starke und

[1]) II. Protokoll, pag. 63.
[2]) II. Protokoll, pag. 100.

rechtschaffene Leute anzunehmen, über die Lader in ihren Verrichtungen und über die gute Behandlung der zu ladenden Güter und Effekten genau Obacht zu haben".

Schwierigkeiten entstanden auch öfters bei *Verweigerung* des *Ladergelds* aus irgendwelchen Gründen. So erschien den 21. August 1633 Gerichtschreiber St. Haffner als Anwalt des Hrn. Debasle von Besançon und anderer Kaufherren vor der Versammlung der Herren und Meister mit dem Begehren, weil die Waren, die er ferggen und laden lasse, ausserordentliche Waren seien, die man nur zum Teil überladen müsse, worauf die Zunft beschloss, man wolle bis nächstes Neujahr den Versuch machen und die Waren von dem nahegelegenen Haus mit dem Zunftkärrlein um ½ Batzen pro Ballen in die Schiffe geführt werden. Diese Vergünstigung solle aber der Zunft Rechte und Freiheiten nicht beeinflussen, und im Fall, dass er sein Domizil verändern werde, oder ein anderer zum Factor gewählt würde, der weiter vom „Land" zu Hause wäre, so würden die alten Zunftrechte unmittelbar wieder in Kraft treten. Auch solle künftig, weil der Lohn jedesmal bar ausgerichtet wird, allein den Ladmeistern, die zugegen sind und tätige Hand anlegen, ihr Lohn von den Zunftmeistern ausgeteilt, und den andern, die nichts verdienen, auch nichts verabfolgt werden, damit sich keiner der Unbilligkeit zu beklagen habe. Am 2. Januar 1657 wird sogar gemeldet, dass Hr. Besenval und Hr. Gemeinammann Gugger sich weigerten, den gewohnten Ladlohn zu geben, worauf man ihnen drohte, die Angelegenheit vor die „Gn. Herren und Obern" zu bringen, was offenbar gefruchtet hat. Von ernsterer Bedeutung war die Verweigerung der Schiffleute von *Olten*, den üblichen Ladlohn zu zahlen. Den 3. Januar 1680 beschloss das Bott einstimmig, die Säumigen vor die Herren des Rates zitieren zu lassen, um sich wegen folgender Punkte zu verantworten:

1. Wollen die Schiffleute von Olten sich nicht gebührend laut alter Tax des Laderlohns einfinden und abstatten.

2. Beklagt sich die Zunft, dass sie sich nicht bei Zeiten mit ihren Waren bei dem Port oder Land einfinden und bei der Zunft anmelden, um die dazu verordneten Einlader zu Handen zu bringen, damit alle Waren sämtlich und füglich

miteinander eingeladen werden möchten und weil Leute mit Kisten und Krätzen selbt solche eintragen, sogar von dem Port abstossen, bevor der Zunft das Gebührende von jedem Stück, wie viel davon sind, erlegt und abgestattet worden ist, wollen und vermeinen gänzlich, die Lader seien schuldig und es sei deren Amt, einem jeden Fremden in der Stadt herum nachzulaufen und die Bezahlung abzufordern, da doch jederzeit die Schiffleute solches haben entrichten und bezahlen müssen.

3. Beschwert sich die Zunft höchlich wegen der ausgegossenen Verachtung, Schmählung und ehrenrührischen Worten, die die Schiffleute gegen die Zunft ausgestossen; da sie sagen: sie wollen sich bei Hrn. Schultheiss beklagen, dass man ihnen mehr verlange, als recht und billig ist.

4. Haben sie auch ehrenrührerische Worte gegen die Lader ausgestossen.

5. Weil sie sich haben verlauten lassen, dass sie niemals ohne zuvor billige Abstattung hinweggefahren seien, hat man das Gegenteil wider sie beweisen können. — Weniger gefährlich war die Weigerung der Oltner im Jahre 1806, als sie begehrten, für ihre Steinladungen, die bei der Schützenmatte aufgeladen wurden, des Lagergelds enthoben zu sein, weil sie für den Bau der neuen Kirche bestimmt seien. Am 27. Mai 1807 erlaubte dies die Zunft, jedoch ohne Konsequenzen für die übrigen Steinladungen nach Zofingen, Aarburg und andern Orten.

3. Religiös-kirchliche Aufgaben und Stellung zum Gemeinwesen.

Die Schiffleutezunft der Stadt Solothurn trat in den Mittelpunkt der städtischen Geschichte infolge ihrer Stellung in der *Reformationszeit*. Man wird wohl nicht fehlgehen, wenn man annimmt, dass die tägliche Berührung mit der bernischen Bevölkerung, in der die kirchliche Bewegung ihre Kreise zog, dazu geführt hat. Die Solothurner Schiffleute mussten mit ihren Schiffen durch bernisches Gebiet fahren, ob sie nun aufwärts zum Bielersee zogen oder abwärts nach Brugg ihrem Handwerk nachgingen. Im Bernbiet war nun

im Jahre 1528 die Reformation offiziell durchgeführt, nachdem die Berner Disputation mit einem Siege der „neuen Lehre" geendigt hatte. In der Schiffleutenzunft gab offenbar vor allem Hans Roggenbach den Ton an; er war Grossrat, „ein munterer Geselle, heftig und roh, ein kühner, tapferer Krieger, seines Handwerks ein Schiffer. In Alles musste er sich mischen, zu Allem seine Meinung sagen, und er fand unter dem mutwilligen, streitsüchtigen Volke immer Gefährten, die sich gerne an ihn reihten."[1]) Er und sein Bruder Rudolf werden als Männer geschildert, die vor keiner Gewalttat zurückschreckten. Als nun im Laufe des Jahres 1529 sich die Bewegung entwickelte, die beiden Räte zur Beruhigung beider Parteien unterm 22. September ein neues Glaubensmandat annahmen, hielten sich die Schiffleute nicht daran. Die Regierung geriet in Verlegenheit, als von Seiten der Zunft zu Schiffleuten, zu der die Roggenbach gehörten, Neuerungen vorkamen. Den 23. November baten die Herren und Meister der Schiffleute den Rat, ihnen zu vergönnen, ihre Tafel ab dem Altare in der Barfüsserkirche zu entfernen, weil die Bilder aus derselben genommen worden seien und vielleicht das Corpus (der grössere Teil, das Mittelstück) auch genommen werden möchte, wie denn auch die Tafel der Pfister genommen worden sei. Räte und Burger entschieden in Mehrheit, jetzt noch beim Mandate zu bleiben und der Bilder halb keine Aenderung zu tun, sondern vorerst die Rückkehr und den Bericht der aufs Land geschickten Boten abzuwarten. Trotz dieses Ratsverbotes drangen die Schiffleute gleichen Tags, nachmittags, in die Kirche, brachen den Altar ab und trugen bewaffnet zum Spotte die Bilder durch die Stadt. Ein solcher Hohn auf das Heilige musste natürlich den Zorn der katholischen Bürger erregen, besonders als sie vernahmen, dass eine gute Anzahl mit Harnischen und Gewehren auf der Schiffleutenzunftstube versammelt sei.[2]) Wie es mit der Schiffleutenzunft stand, zeigte sich auch im folgenden Jahre 1530, als unterm 19. November alle Zünfte vor dem Grossen Rate erklärten, dass sie überall zu meinen

[1]) L. R. Schmidlin, Solothurns Glaubenskampf und Reformation im 16. Jahrhundert. 1904, pag. 143.

[2]) ibid., pag. 152.

Herren Leib und Gut zu setzen willig und bereit seien; nur die Schiffleutenzunft, vier Personen der Pfisternzunft und drei der Metzgerzunft behielten sich den Glauben vor.[1]) Die Verhältnisse spitzten sich zu, die Gegensätze verschärften sich, bis es im Jahre 1533 zu gewaltsamer Entladung kommen musste. Da bildete das Zunfthaus der Schiffleute das Hauptquartier der „Verschworenen". Am Vorabend des 30. Oktober fanden sie sich zahlreich in der Schiffleutenzunft ein, und am 30. speisten dort viele zu Mittag.[2]) Bekanntlich misslang der Anschlag, die neugläubige Partei musste sich in die Vorstadt zurückziehen, von wo sie nachher nach Wiedlisbach abzogen. Die Schiffleutenzunft war zwar bei den 109 Ausgezogenen nicht zahlenmässig am stärksten vertreten (17 Mann, gleich wie die Zimmerleute, während die Schmiede 19 hatten); aber im Verhältnis zu der Grösse der Zunft eben doch sehr stark.[3]) Die Zunft wurde dadurch für ihr Verhalten bestraft, dass ihnen am Dienstag vor Neujahr 1534 nicht erlaubt wurde, über die Festzeit ihre Zunftstube für Zusammenkünfte zu öffnen.[4]) Leider war damit die Angelegenheit noch nicht abgeschlossen. Aus der religiösen Sache wurde der „Banditenhandel", der zwei Jahre hindurch (1534—1536) die Behörden von Solothurn und Bern beschäftigte, viele Federn in Bewegung setzte und geeignet war, die beiden Nachbarstände in Uneinigkeit zu bringen. In der Klage, die Solothurn gegen die Banditen aufsetzte, wurde gegen Hans Roggenbach u. a. vorgebracht, es hätten auf sein Anstiften die Schiffleute die Feiertagsordnung, die von beiden Parteien zu Frieden und Ruhe gemacht worden, gebrochen und an Marienfesten im August und Herbst Holz gehauen, zu Trotz und Nachteil der Regierung und der Burgerschaft.[5]) Noch einige Jahre später hatte der Rat Gelegenheit, sich mit der Sache zu beschäftigen, als es sich um das Gesuch der beiden Brüder Roggenbach handelte, wieder, wie früher, ihre Fische in Solothurn auf den Markt bringen

---

[1]) ibid., pag. 188.
[2]) ibid., pag. 285.
[3]) Schmidlin, a. a. O., pag. 295.
[4]) Schmidlin, a. a. O., pag. 310.
[5]) Schmidlin, a. a. O., pag. 322.

zu dürfen. Allein der Rat blieb 1538 und 1539 fest, darauf nicht einzutreten, sondern beschloss, die Zunft der Schiffleute damit zu betrauen, sonst werde man sich anderweitig versehen.[1])

Es musste einige Zeit vergehen, bis dass sich die Schiffleute wieder in ihre frühern Rechte auf kirchlichem Gebiete konnten einsetzen lassen. Am 17. Februar 1574 erschienen vor Schulheiss und Rat Christen Lengendorf, des Rats, Hans Glutz und Hans Heinrich, genannt Lordell, im Namen und auf besondern Befehl der Herren und Meister von Schiffleuten mit der untertänigen Bitte, die *Kapelle*, die von ihren Vordern neben dem Gotteshause zu Barfüssern erbaut worden, „welche Kapelle von dem aufrührerischen, widerspänigen bürgerlichen Krieg und lutherischen Wesen, auf Befehl U. Gn. H. bis auf diese Stund verschlagen und vermauert worden, weil unter den gemeinen Zunftbrüdern dazumal etliche die Vornehmsten waren auf der aufrührerischen Partei, als die von Roggenbach und andere, davon eine löbl. Zunft lange Zeit hat entgelten müssen." Da die Gn. Herren erkannten, „dass die jetzigen und zukünftigen Zunftbrüder solche Rebellion und ungestüme Ungehorsamkeit ganz und gar nichts vermögen", wird ihnen wiederum erlaubt, dieselbe zu öffnen und nach ihrem Willen auszubauen.[2]) Im gleichen Jahr schon fand die erste Messe auf St. Niklaus Tag in der wiederhergestellten Kapelle statt. Der Rat spendet im folgenden Jahre 2 Gulden an die Baukosten,[3]) und 1579 wird der Altar durch Bischof Franciscus von Vercell feierlich geweiht.[4]) 1585 verfügt der Rat, dass die Schiffleutenkapelle neu gedeckt werde.[5]) 1633 musste der Altar, da derselbe durch Oeffnung entweiht worden war, am Tage Mariae Himmelfahrt neu geweiht werden und im nächsten Jahre lesen wir von einer Gesamterneuerung der Kapelle.[6]) Eine solche fand im Jahre 1704 statt, wobei der Altar neubemalt, die Fenster und das Gewölbe renoviert wurden. Die darüber

[1]) Ratsmanual 1538 und 1539.
[2]) Ratsmanual 1574. I. Urbar und Zunftprotokoll, pag. 74.
[3]) Ratsmanual 1575.
[4]) I. Urbar, pag. 76.
[5]) Ratsmanual 1585.
[6]) I. Urbar, pag. 88.

vorhandene Abrechnung ergibt eine Gesamtausgabe von 2059 Pfd.[1])

Zur Kapelle gehörten verschiedene Utensilien. 1637 vernimmt man von einem vierfach gemalten hölzernen Antependium,[2]) 1651 wird der Zunftmeister beauftragt, um 60 Kronen weissen Damast zu kaufen zur Anschaffung von Messgewand und zwei Levitenröcken,[3]) von dessen Erneuerung dann 1722 gesprochen wird samt der Aufforderung, am Patronatsfeste wie an Kirchweih und St. Niklaustag statt gelbe weisse Kerzen aufzustecken. Sehr viel zu reden gab die Aufstellung ihres Muttergottesbildes auf dem Altar, das von den Franziskanern her kam und von ihrer Seite als eine der Zunft gewährte Vergünstigung dargestellt wurde, weil von jetzt ab viele Messen gelesen würden. Es fand ein Augenschein statt, das Aufstellen des Bildes wurde erlaubt unter Vorbehalten, dass die Rechte der Zunft nicht beeinträchtigt würden. Die Franziskaner stellen unterm 13. Februar 1693 einen förmlichen Revers aus, wobei schriftlich festgelegt wurde, dass das Opfer unter dem Bild den Franziskanern gehört, die Kapelle aber ausdrücklich der Zunft vorbehalten ist.[4]) Im II. Urbar (pag. 70 und 95) sind noch Inventare der Kirchenutensilien erwähnt, die in den Jahren 1748, resp. 1789 im Besitze der Zunft sich befanden. In der Zunftkapelle wurden nun die regelmässigen Gottesdienste für die Zunftangehörigen abgehalten. So erfahren wir schon im Jahre 1638,[5]) dass, wenn ein Zunftbruder oder dessen Frau stirbt, ihren Seelen zum Trost ein Seelenamt in der Zunftkapelle gehalten werden soll und von dem Zunftmeister im Namen der Zunft die Patres Franciscani oder Barfüsser für ihre Mühe bezahlt werden sollen. Eine ergänzende Mitteilung vom 2. Januar 1651[6]) übt daran Kritik, dass die Franziskaner „seit einiger Zeit" den Gebrauch haben, mit dem Gottesdienst anzufangen, wenn sich noch kein einziger Zunftbruder dabei eingefunden hat. Durch genauen

[1]) Aktenfaszikel Zunft zu Schiffleuten 1704—1834. Staatsarch. Soloth.
[2]) I. Urbar, pag. 92.
[3]) I. Urbar, pag. 95.
[4]) I. Urbar, pag. 135.
[5]) I. Urbar, pag. 95.
[6]) I. Urbar, pag. 97.

(allerdings undatierten) Vertrag wurde später mit den Fanziskanern abgemacht, dass sie jährlich 8 Seelenämter in der Zunftkapelle zu lesen hätten, zwei Seelenmessen für die Zunftbrüder, und festgesetzt, welchen Platz sie dabei einzunehmen hätten.[1]) Es scheint aber in den Kreisen der Zunftbrüder nicht ein allzu grosser religiös-kirchlicher Eifer obgewaltet zu haben. Wenigstens vernehmen wir von einem Beschluss des Bottes vom 23. April 1692, es wurde wegen Versäumnis des Gottesdienstes geordnet, dass, wer die gewöhnlichen Aemter der heil. Messe am St. Niklausfest (St. Niklaus ist der Heilige aller Schiffleute) und an der Kirchweihe der Zunftkapelle, die Fronfasten und andern Seelenmessen, ein Bott oder Gräbt eines Zunftbruders oder dessen Frau versäumt, der Zunft 10 Schilling unnachlässliche Busse zahlen soll.[2]) Fünfzig Jahre später, 1743, regelte man die Sache anders: Man zahlte denen, die am St. Niklaustag den Kirchengang hielten, durch den Zunftschaffner 10 Batzen, den Ausbleibenden nichts. Die Manuale schweigen über den Erfolg der einen oder andern Massregel. Mehr als einmal finden sich Anstände mit den Franziskanern über den Zeitpunkt der Fronfasten-Messen; immer wird gewünscht, dass sie morgens frühe, ½7 Uhr oder ½8 Uhr stattfinden könnten (1727, 1802). Aus dem Jahre 1694 stammt noch die Notiz, dass, weil die Zunftkapelle die Zunft jährlich sehr viel kostet, den Franziskanern bedeutet wird, sie möchten künftiges Jahr ihre Weihnacht nicht mehr in der Kapelle machen.[3])

Religiöse Aufgaben war auch die Beteiligung an den *Begräbnissen* und die Stellung von *Zunftkerzen* für Prozessionen und Beerdigungen. Schon in der „Zunftgerechtigkeit" von 1408, die im Laufe der Zeit verschiedene Aenderungen erfuhr, wurde bei der Aufnahme eines Zunftbruders ein bestimmtes Quantum Wachs verlangt.[4]) Wichtig war nun aber, wer sie zu tragen hatte. Ein Beschluss des Bottes vom 3. Januar 1678 stellte fest, dass man hinfort die Zunftkerzen so-

[1]) II. Urbar, pag. 60.
[2]) I. Urbar, pag. 111.
[3]) I. Urbar, pag. 136.
[4]) I. Urbar, pag. 60.

wohl an den ordentlichen Prozessionen als auch an den Begräbnissen durch die Hauswirte oder aber durch eingekleidete ehrbare Burger tragen lassen solle; die sechs jüngsten Zunftbrüder sind der Reihe nach zu bieten; sind sie nicht da, so nimmt man einen andern auf seine Kosten. Daher wurde auch ein besonderes „Kerzengeld" erhoben.[1]) Was das Leichtragen und Läuten anbetrifft, so wurde im Jahre 1682 bestimmt, dass der Trauernde für Beides 5 Schilling zu bezahlen habe. Später (1795) wurden die vier jüngsten Lader nebst den vier jüngsten Zunftbrüdern für diesen Dienst bestimmt, eine Bestimmung, die aber schon im folgenden Jahre dahin abgeändert wurde, dass der Hauswirt 6 anständige Männer anstellen und bezahlen soll. Das Grebtläuten übernahm vom Jahre 1775 der Stiftssigrist zu St. Ursen, dem nach Beispiel anderer Zünfte diese Aufgabe um eine bestimmte Vergütung übertragen wurde.

Dass es sich die Zunft angelegen sein liess, durch fromme *Stiftungen* ihren Aufgaben gerecht zu werden, ist nicht zu verwundern. So erfahren wir durch eine kurze Notiz in den Ratsmanualen, dass die Gesellschaft zu Schiffleuten an das Kapuzinerkloster 60 Pfd. Gelds beisteuerte.[2]) Beim Bau der neuen St. Ursenkirche wurde ihre Hilfe ebenfalls in Anspruch genommen. Das Protokoll enthält unterm 6. Mai 1762 die Notiz: „Da man wirklich im Begriff ist, zur grössern Ehre Gottes und der lieben Heiligen Stadt- und Landpatronen Ursi, Victoris und der thebäische Martyrergesellschaft einen neuen Tempel zu erbauen, und eine löbl. Gesellschaft zu Schiffleuten zu solchem heil. Vorhaben auch contribuieren wollen, so wurde in heut gehaltenem Bott mir dem Schaffner der Befehl aufgetragen, zu einer Beisteuer an gemeltes Kirchengebäu aus löbl. Zunft von Gott gesegneten Mitteln 2000 Pfd. Solothurner zu bezahlen".[3]) Das Ratsmanual nennt die Tat der Schiffleute: „ein vorzüglich reizendes Beispiel".[4]) 1772 handelte es sich dann darum, in Verbindung mit den andern Zünften einen Altar in der St. Ursenkirche zu stiften.

---

[1]) I. Urbar, pag. 96, 99 und 102.
[2]) Ratsmanual 1591, 7. Oktober.
[3]) II. Protokoll, pag. 59.
[4]) Ratsmanual 1772, 9. Juni.

1804 und 1805 wird die Zunft mit Erfolg um Beisteuern für die schadhafte Front der Jesuitenkirche angesprochen. Aber auch ausserhalb der Stadt gab es Petenten. 1707 wird der neuen Pfarrei in Himmelried 500 Pfd., 1808 den Gemeinden Grenchen und Ifenthal für den Bau neuer Kirchen 100 und 60 Pfd. bewilligt. Hier fügen wir noch andere milde Gaben an. So wandern 1795 1000 Pfd. als Brandsteuer nach Biberist, 1797 500 Pfd. nach Oensingen. 1798 gehen 60 Pfd. in die bedrängten Waldstätte, 1807 werden 2 Aktien für die Entsumpfung der Linthebene genommen und 1822 erhalten die unglücklichen Kolonisten in Brasilien 20 (alte) Franken.

Dass die Zunft auch mit den Aufgaben der Stadtbewachung zu tun hatte, ist ohne weiteres klar. Sie bestellte regelmässig ihre *Feuerläufer* und *Meldereiter*, sie sorgte bei der Aufnahme eines neuen Zunftbruders für die Beschaffung des Feuereimers. Sie kaufte auch eine mit ihrem Wappen bemalte *Feuerspritze*. Wenn von Seiten der Stadtbehörden eine Anfrage um Beteiligung an militärischen Opfern verlangt wurde, so verweigerte sie die Mitwirkung nicht. So wurde am 2. Januar 1690 beschlossen, an ein *Kriegszelt* 120 Pfund zu bezahlen.

In diesem Zusammenhang muss in aller Kürze auf die *finanzielle* Tätigkeit der Gesellschaft hingewiesen werden, wie sie sich bei einem Studium der Urbare und Protokolle ergibt. Die Zünfte traten an die Stelle der heutigen Banken und Darlehenskassen, und gaben bald nur den eigenen Stubengesellen, bald auch andern Kreditsuchenden Darlehen auf kürzere oder längere Zeit. Die eigenen Leute erhielten etwa Darlehen zum Ankauf oder zur Erstellung von Schiffen, eine Witwe zur Weiterführung des Geschäftes oder zur Erziehung ihrer Kinder, Waisen zur Erlernung eines Berufes, wenn es auch nicht gerade der Schifferberuf war. Die Zunft diente damit dem Leben der ganzen Stadt.

4. Das Zunfthaus und das gesellige Leben.

Es ist klar, dass die Schiffleute schon von Anfang an irgendwo zusammenkamen, jedenfalls nicht allzuweit von ihrer Wirkungsstätte, der Ländti oder dem „Land“ entfernt.

Im 16. Jahrhundert erfahren wir, dass die Schiffleute ihr eigenes *Zunfthaus* erstellten. So beschloss der Rat im Jahre 1505, den Schiffleuten an ihren Hausbau 10 Gulden zu geben. Die Zunft wurde dann in den 30er Jahren des 16. Jahrhunderts das Hauptquartier der Reformierten und mag eine Zeitlang nicht gerade in gutem Ansehen gestanden haben. Nach einem Beschluss vom 3. September 1578 beschloss dann der Rat, der Zunft zu Schiffleuten noch ihr Wappen und ein Fenster zu schenken.[1]) Spätere Mitteilungen über einen Erneuerungsbau stammen aus dem Beginn des 17. Jahrhunderts; so berichtet das I. Urbar feierlich: „Sonntag den 22. Februar 1609 haben die edlen, ehrenfesten, frommen, fürsichtigen, fürnehmen und weisen Herren Hr. Hauptmann Peter Sury, Schultheiss, Hr. Altrat Seb. Byss, Hr. Jungrat Urs Sury und Hr. Caspar Brunner, dermaliger Zunftmeister, dem Meister Marx Krutter, dem Maurer, die Zunft zu Schiffleuten de novo wiederum aufzuführen verdinget wie folgt:

1. Solle Meister Marx den Eggen bergeshalb zwischen dem Kreuz und der Zunft mit guten Quaderstücken oder Ecksteinen, so hoch die Mauer ist, aufführen.

2. Soll er auch von dem Kreuz bis an die Haustüren der Zunft die Mauern mit zwei gewaltigen Ringpfeilern weiss aufführen.

3. Soll er auch ein Gesims berghalb und das kleine Fenster bei der Stegen alles währschaft machen.

Für solches haben M. Hrn. dem Maurer von dem Klafter 5 Pfd. zu bezahlen versprochen, dann auch von jedem Liecht zwei Kronen, und so er den Bau in allem treulich machte, so wollen ihm die Herren nach vollendetem Bau alsbald zum Trinkgeld geben ein paar Hosen samt einem Wams.“[2])

Dieses Zunfthaus diente mehr als 100 Jahre seinem Zwecke, bis die Zunft unterm 18. Juli 1734 in ihrem Bott einhellig beschlos, das Zunfthaus neu aufzubauen, und weil zu solchem Bau eine grosse Summe Geld nötig sein wird, so soll zu solchem Zwecke das schuldige Silbergeld allen

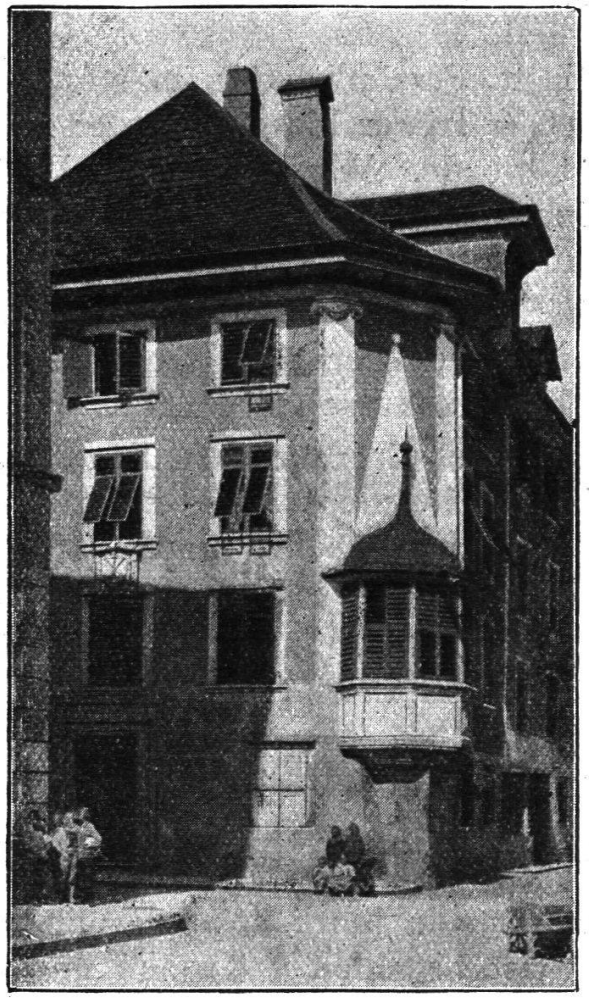
---

[1]) Ratsmanual Solothurn 1505 und 1578; letztere Zahl steht an einem Stützpfeiler des Zunfthauses.

[2]) I. Urbar, pag. 77.

Ernstes bezogen werden. Es ist in der Hauptsache das Zunfthaus, wie es noch heute steht.[1])

Wozu diente nun das Zunfthaus? In erster Linie kommt das *Beherbungsrecht* in Frage, von dem wir allerdings nur gelegentlich etwas erfahren. Mit Schreiben vom 6. April 1821 übermachte der Stadtrat eine Abschrift des Oberamtmanns



Zunfthaus zu Schiffleuten in Solothurn im heutigen Zustande.

hinsichtlich dessen, dass die Zünfte aufgefordert werden. Auskunft zu geben, ob denselben ein Beherbungsrecht zustehe oder nicht, mit dessen Untersuchung der Polizeirat beauftragt sei. Das Bott beschloss am 3. Juni, es solle dem Stadtrat zu Handen des Oberamtmanns gemeldet werden, dass laut Ratsdekret vom 17. Oktober 1770 die Zunft zu Schiffleuten das Recht besitze, die Schiffmeister und dessen

[1]) I. Urbar, pag. 120.

Knechte zu beherbergen, und dass auch schon der Fall eingetroffen, dass nächtlicherweise Schiffe, mit Handelsleuten besetzt, hier gelandet, und nirgends Aufnahme finden konnten, als an dem gleichen Ort, wo die Schiffsmeister ihre Herbergen fanden, mithin notgedrungen auf unsrer Zunft ihre Zuflucht suchen mussten.[1]) Es wird sich eben dabei um die Herausbildung einer Art Gewohnheitsrechtes gehandelt haben.

Die wichtigste Persönlichkeit im Zunfthause war der *Hausknecht*, wie er früher hiess, oder der *Hauswirt*, wie er später genannt wurde. Wir finden im Protokoll unterm 15. Mai 1729 eine Zusammenstellung seiner Pflichten, wie sie bei der Neuwahl aufgestellt wurden:

1. Dass die 3 Kronen jährlichen Hauszins, die 1½ Kronen der Hauswirtin und der Magd jährliches Trinkgeld, wie bisher gebräuchlich, ganz sollen abgetan sein.

2. Solle der Hauswirt alle Scheiben und Fenster, die durch die Gäste und andere Leute zerbrochen werden, in seinen Kosten wiederum machen und reparieren lassen, und sich von den brechenden Personen bezahlt machen.

3. Solle er schuldig sein, alle Jahre auf St. Johann Baptist Tag den Zunftbrüdern eine Kollation für 3 Kronen Geld aufzustellen.

4. Sollen der Zunftrodel, in welchem der Zunft Capitalien begriffen sind, weil selbiges sehr wichtig ist, in den Händen des Joh. Jos. Berklin verbleiben und von ihm verwaltet werden; für sein jährliches Salarium von 18 Kronen solle der Hauswirt bezahlen 9 Kronen und die Zunft die andere Hälfte. Die drei Kronen Geld, für welche der Hauswirt jährlich den EE. Vätern Franziskanern und Capucinern als jedem Kloster für 1½ Kronen Geld in Speis und Trank schicken muss, kann und soll der Hauswirt in die gewöhnliche Jahresrechnung der Zunft aufnehmen. Ueberdies soll der Hauswirt zu Dach und Gemach gute Sorge tragen, allen Befehlen der Herren Obleuten fleissigst nachkommen, zu Grebten, Seelmessen, Fronfasten-Messen, Botten und allen andern Sachen fleissig bieten, auch in allen andern Sachen,

[1]) II. Protokoll, pag. 365.

insonderheit im Ladewesen, der löbl. Zunft Nutzen und Frommen zu befördern und wo möglich allen Schaden zu wenden sich befleissen.....

Welche Pflichten der Hauswirt speziell auf dem Gebiete des Ladewesens zu erfüllen hatte, ist im Abschnitt 2 (siehe Seite 53) nachzulesen.

Die Geselligkeit der Zunftgenossen bestand ausser dem ordentlichen oder ausserordentlichen Bott, bei welcher Gelegenheit die geschäftlichen Angelegenheiten zur Beratung kamen, in der Veranstaltung besonderer *Mahlzeiten*. Es ist begreiflich, dass sich auch in den gelegentlichen Andeutungen über diese geselligen Veranstaltungen die Zeit und ihre Verhältnisse spiegeln. Wenn man einmal an die Zahl der Mähler denkt, so bildete sich mit der Zeit die Gewohnheit heraus, drei solche abzuhalten: eines am St. Niklaustag, eines auf St. Johannistag und ein drittes am Kirchweihtag. Es scheint damit des Guten zu viel getan worden zu sein; denn am 22. Dezember 1766 beschloss das Bott unter allgemeinem Beifall, weil die bisherigen vielen Mahlzeiten den Zunftmitteln ziemlich Abbruch, unter dem Publikum merkliches Aufsehen und unter den Zunftbrüdern ein Versäumnis ihrer Handarbeit und Unhäuslichkeit verursachen, folglich es viel gescheiter und nützlicher wäre, wenn statt dessen den Zunftbrüdern etwas in Geld mitgeteilt würde, es solle künftig jährlich nur eine Mahlzeit, die zu Ehren des Zunftpatrons St. Niklaus, gehalten werden. Die übrigen beiden sollen verschwinden, wie auch „die Verschickung der Tourten in die Häuser". Für jede abgetane Mahlzeit sollen den am Land befindlichen Herren und Bürgern, die der Mahlzeit selbst hätten beiwohnen können, 40 Batzen ausgeteilt werden. Der Hauswirt aber wird für seine Einbusse mit 15 Kronen entschädigt. Am 7. Mai 1773 beschliesst das Bott, die in der Fastnacht alljährlich gehaltene Mahlzeit, da sie in der Stadt grosses Aufsehen mache, abzutun, und statt derselben jedem Zunftbruder einen Neuthaler „auszuschöpfen". Am 6. Mai 1789 waltet die Umfrage, ob für die abgestellten Mahlzeiten, so wie auch bei dem Rechnungsbott den anwesenden sowohl als den abwesenden der gewöhnliche Neuthaler erteilt werden solle; es wurde bestimmt, dass für die drei Mahl-

zeiten der Neuthaler künftig allen An- und Abwesenden verabfolgt, beim Rechnungsbott aber denjenigen, die dabei hätten erscheinen können und nicht erschienen sind, von nun an nicht mehr verabfolgt werden solle, wenn sie sich nicht besonders rechtfertigen könnten.

Worin bestand nun diese Mahlzeit? Im Allgemeinen scheint es eine „Fleischmahlzeit" gewesen zu sein; denn es wird in den Manualen jeweilen hervorgehoben, wenn an deren Stelle eine „Fischmahlzeit" stattfand (so 1622, 1637); die letztere hat nicht mehr als 26 Kronen (ohne Wein) gekostet. Im Mittelpunkt des gesellschaftlichen Verkehrs stand aber die „Hühneresseten". Da mag man sich wohl fragen, wie denn diese Schiffleute dazu gekommen seien. Nun bestand „nach altem Herkommen, Brauch und Gerechtigkeit" für die Vögte, die Inhaber der verschiedenen Vogteien des Standes Solothurn, die Pflicht, der Zunft auf Neujahr eine Hühnerspende auszurichten. Die Vögte von Bucheggberg, Kriegstetten, Lebern und Flumenthal gaben je zwei, der zu Falkenstein sogar 20 Hühner. Diese sollen jedesmal unter den Zunftbrüdern ausgeteilt werden, so dass jedem Herrn des kl. Rates 2, des grossen 1 zukamen, die übrigen gleichmässig unter die Meister und Zunftbrüder verteilt.[1]) Etwas ähnliches war die Pflicht des Amtschultheissen, durch seinen Weibel (welchem man 15 Kreuzer Trinkgeld gibt!) der Zunft einen Käse zukommen zu lassen, wofür sich die Zunft mit einem halben Thaler revanchierte. Der Käse fiel dem Zunftmeister zu.[2]) Bis 1787 pflegten auch die Ambassadoren in Geld jährlich 2 Kronen, 14 Batzen und 2 Kreuzer zu schenken. Den Wein erhielten die Schiffleute jedenfalls als seine Speditoren recht billig, so dass damit nicht gespart werden musste. Gelegentlich kam es auch vor, dass die Frauen zu Mahlzeiten eingeladen wurden. So beschloss das Bott im Jahre 1656: „die Weiber auf die junge Fassnacht zu gastieren, dazu sich der Hauswirt verfasst halten soll, und ehrlich zu traktieren um den Preis wie auf St. Niklaustag und Neujahr, dergestalt, dass auf jede Person, Mann und Weib, 2 Mass Wein solle gerechnet werden". Auch bei den Hühneresseten

[1]) I. Rodel, pag. 34.
[2]) II. Urbar, pag. 56.

von 1680 fanden sich die Frauenzimmer ein. Sehr oft berichten aber die Verhandlungen, dass die Mahlzeiten nicht abgehalten wurden, so 1585 und 1612 „wegen gefährlichen Kriegsläuften und besorgender Strafe Gottes", 1704 „wegen der grossen Kosten mit der Kapelle", 1712—14 „wegen Teuerung der Zeiten". Dann kam wieder ein Jahr, wie 1731, da man mit Einladung vieler anderer Herren die Mahlzeit gehalten, welche der Hauswirt zugerichtet hat und 586 Pfd. kostete. Ausserordentliche Mahlzeiten, die „Schiltrucketen", fanden zu Ehre verstorbener Zunftbrüder zu Lasten der Zunft statt. 1762 beschloss das Bott aber, sie sollten nicht zu oft abgehalten werden, 1773 reduzierte man sie auf eine Vereinigung.

Für diese zum Teil jedenfalls recht zahlreich besuchten gesellschaftlichen Anlässe brauchte es erhebliches Zinn- und namentlich Silbergeschirr. Das erstere wurde jeweilen entweder vom Hauswirt angeschafft oder bildete ein Eigentum der Zunft. Verzeichnisse des Mobiliars und des Zinngeschirre sind vorhanden aus den Jahren 1698, 1748 und 1789.[1])

Wichtiger aber war die Beschaffung des Silbergeschirrs. Am 1. Januar 1572 wurde der wichtige Beschluss gefasst, dass derjenige unter den Zunftbrüdern, der über kurz oder lang irgend ein Ehrenamt der Gn. Herren und Obern erhalten werde, der Zunft einen silbernen Becher zu verehren schuldig sei.[2]) Später, unterm 10. Mai 1626 (erneuert unterm 27. Januar 1718 und 15. Mai 1729) errichtete die Zunft eine eigentliche „Silbergeld-Gerechtigkeit",[3]) welche die Forderung enthält, dass diejenigen Herren Zunftbrüder, welche zu den nachgenannten Ehrenämtern gelangen, dem Zunftschaffner oder Hauswirt zu Handen der Zunft bei jeder Promotion an Silbergeld entrichten sollen:

ein	Schultheiss, Stadtvenner, Seckelmeister oder äusserer Vogt	25 Lod.
„	Stadtschreiber, Stadtmajor	20 „
„	Gemeinmann	18 „

[1]) I. Urbar, pag. 43, II. Urbar, pag. 92 und 97.
[2]) I. Urbar, pag. 71.
[3]) I. Urbar, pag. 85 und 163.

ein	Altrat, Seckelschreiber, Grossweibel, Hauptmann, Vogt von Bucheggberg oder Kriegstetten, Landvogt von Lauis, Ludgaris, Chorherr	15 Lod.
„	Jungrat	12 „
„	Ratschreiber, Vogt zu Lebern und Flumenthal	10 „
„	Gerichtsschreiber	8 „
„	Grossrat, Landvogt auf Mendris und Murgenthal, Landschreiber	4 „
„	Oberst	40 „
„	Gesandter über das Gebirge	8 „

Am 5. Januar 1693 beschloss die Zunft, dass derjenige, der sein schuldiges Silbergeschirr nicht in Natur entrichten wolle, für jedes Lod eine halbe Krone in Geld entrichten könne. Dies wurde so praktiziert bis in die zweite Hälfte; denn einer kurzen Mitteilung im 2. Rodel vom 8. Mai 1789 entnehmen wir die Mitteilung, dass schon seit vielen Jahren das Silbergeld nicht mehr entrichtet werde.

Auf diese Weise kam die Zunft zu einem recht respektablen *Silbergeschirr*. Das erste Inventar vom Jahre 1698 enthält keine Zusammenzüge; aber noch 1748 sind es im ganzen 970 Lod und 1789 655 Lod.[1]) So ist es denn auch zu verstehen, dass die Zunft von Zeit zu Zeit beschloss, da die Zahl der geschenkten Becher zu sehr anwuchs, einiges davon zu „vermünzen". So übergaben Freitag den 18. Januar 1630 Hr. Jungrat Viktor Legendörfer neben dem Zunftmeister Urs von Staal und den Fischern Hans Melchior Byss und Jakob Sury aus Gutfinden Meiner Herren und Meister 226 Lod altes Silbergeschirr, im Beisein zweier Zeugen dem Münzmeister Joseph Roggenstihl auf der Zunftstube zu Schiffleuten zum Vermünzen, wobei er für das Lod 12 Batzen und 1 Kreuzer zu geben versprach.[2]) Am 3. September 1698 erfolgte die Herausgabe von 243¾ Lod, um zwei silberne Flacons und 4 Salzbüchslein daraus zu machen, wobei per Lod 4 Batzen bezahlt werden sollte.[3])

---

[1]) I. Urbar, pag. 37, II. Urbar, pag. 80 und 96.
[2]) I. Urbar, pag. 87.
[3]) I. Urbar, pag. 40.

So ging es bis zur Revolution. Am 9. Mai 1798 wurden die Zünfte aufgefordert, alle ihre vorrätige Barschaft samt dem Silbergeschirr herzugeben, damit jener erste Zahlungstermin mit 1/5 ergänzt werden könne, welchen gewisse Familien der alten Regierung an die vom französischen Commissaire Le Carlier denselben auferlegte Kriegsteuer von 2 Million Livre unverzüglich abliefern müssen. Der Zunftschaffner gehorchte widerwillig dem Befehl und lieferte neben den Barmitteln das Silbergeschirr ab. Es bestand aus zwei zierlich vergoldeten Galeeren, 6 vergoldeten Trinkbechern, 4 silbernen Salzbüchsen und endlich 20 silbernen Löffeln, welche der Hauswirt benutzt hatte. Dieses sämtliche Silber wog 326 Loth 2 Qn. und ergab neben den 200 abgelieferten 200 Louis d'or 1522 Pfd., 20 Btz. und 2 Kr. Auf diese Weise ist leider das ganze silberne Inventar spurlos verschwunden, während z. B. in Bern der Grossteil der prächtigen Becher durch die Stürme der Revolutionszeit hindurchgerettet werden konnte.[1])

[1]) II. Protokoll, pag. 114.

IV. Die Schiffahrtsverhandlungen zwischen Solothurn und Bern.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[1]) Haffner-Wagner, pag. 75.
[2]) Haffner-Wagner, pag. 63.
[3]) Haffner-Wagner, pag. 37 f.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[1]) Haffner-Wagner, pag. 93 und 95.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[1]) Ratsmanual Solothurn, 1624.
[2]) Ratsmanual Solothurn, 1627.

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

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

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

[1]) Haffner-Wagner, pag. 101.
[2]) Haffner-Wagner, pag. 311 ff.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1710.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 1710.

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

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

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1711.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 1711, 19. Juni.

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

Auf der Tagung zu *Baden* im Jahre 1698 sollten die Abgeordneten der beteiligten Stände miteinander reden. Unterdessen wird den Solothurner Schiffleuten erlaubt, mit Salz und Waren nach bisherigem Brauch zu fahren.[2]) Der Bericht über die Besprechung mit den bernischen Ehrengesandten, wie auch mit dem Pächter der Yverdoner Schiffahrt alt-Landvogt Steiger *(siehe oben Seite 24)* enthält mancherlei Interessantes, wenn auch der Solothurner Standpunkt nicht ganz geteilt wird.[3]) Steiger erbietet sich, falls ihm der Stand Solothurn während seiner Pacht jährlich 150 Kronen gebe, oder die Schiffahrt von Solothurn bis Brugg mit Ausnahme des bernischen Salzes und der Zurzacher Waren, überlassen, so wäre er gesinnt, die Aare bis Brugg zu säubern, auch obsig bis Bern schiffbrauchbar machen zu lassen, wobei er hoffe, dass der Weg über den Lötschenberg[4]) seinen Fortgang nehmen werde, vermittelst desselben man eine grosse Quantität Waren durch diese Route bringen werde. Auch

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1696, 3. Oktober.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 1698, 17. September.
[3]) Ratsmanual Solothurn. 1698, 17. Oktober.
[4]) Ratsmanual Solothurn. 1696, 3. Oktober.

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

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

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

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1715, 7. Januar.

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

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

[1]) Staatsarchiv Bern. Teutsch Seckelschreiberei-Protokoll K.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

10. In ein akutes Stadium traten die Verhandlungen zwischen Solothurn und Bern durch den Erlass des *bernischen Schiffahrtsreglements* vom 24. Februar *1722*.[1]) Da die folgenden Schwierigkeiten auf den Erlass dieses Reglements zurückgehen, ist es in seinem Wortlaute mitzuteilen:

---

[1]) Aktenband Schiffahrt, Staatsarchiv Solothurn.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

7. Was den Zoll anbetrifft, so beabsichtigt man keine Aenderung und wird auf dem gleichen Fusse weiterfahren, d. h. für die Waren von Yverdon nach Nidau wird bezahlt werden 4 Kr. f. d. Centner, von da bis Solothurn ebenfalls 4, bis nach Aarburg 12, bis Aarau-Hafen 16, und endlich bis Brugg-Stadt 20 Kr. Aufwärts von der Schindellegi[1]) bis Aarau-Bord 9, Aarburg 17, Solothurn 25, Nidau 30 und Yverdon 35 Kr., im nämlichen Verhältnis der Wein.

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

[1]) Solothurn. Ratsmanual 1722.

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

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

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

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

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

[1]) Solothurn. Ratsmanual. 1723, 28. Juni.
[2]) Solothurn. Ratsmanual. 1723, 1. und 9. Dezember.
[3]) Solothurn. Ratsmanual. 1725, 25. April.

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

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

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

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

[3]) Aktenband Schiffahrt. Staatsarchiv Solothurn. (Reklamationen wegen freiem Durchpass auf der Aare.)

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

[1]) Aktenband Schiffahrt.
[2]) Aktenband Schiffahrt, Staatsarchiv Solothurn.

So kam es zum Abschluss des *Vertrages von Langenthal* im Jahre *1738*, nachher ratifiziert von *Bern* den 25. Juni, von *Solothurn* den 28. Juli *1742*.[1]) Da es sich zum Teil um eine Revision des Wynigervertrags von 1665 handelt, wird sich eine teilweise Wiederholung nicht vermeiden lassen. Es ist aber von Wichtigkeit, dass diejenigen Teile des Vertrags, die sich mit der Schiffahrt befassen — es wurden in Langenthal andere Verhältnisse ebenfalls neu geregelt, so diejenigen des Bucheggberges —, wörtliche Wiedergabe finden.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[1]) Als Beilage zum Langenthaler Vertrag.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In der Obsich-Fahrt:

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

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

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

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

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

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

[1]) Staatsarchiv Solothurn.
[2]) Solothurn. Ratsmanual. 12. Juni 1753.
[3]) Solothurn. Ratsmanual. 1747.
[4]) Solothurn. Ratsmanual. 1749, 29. Oktober.
[5]) Solothurn. Ratsmanual. 1752, 3. Dezember.

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

Indessen gehen wieder die Verhandlungen der beiden Stände hin und her zur *Revision* des *Schiffahrtsreglements*, von Beginn der 1770er Jahre an. Die Zollkammer erstattet dem Rate unterm 10. August 1784 einen vollständigen Bericht über die langwierigen Verhandlungen, was Bern geschrieben und welche Antworten Solothurn darauf erteilte. Der 1780 von Solothurn nach Bern übermachte Entwurf, die von dort aus mit Anmerkungen begleitete Antwort samt dem im April 1783 erhaltenen Schreiben und die über beide von der Zollkammer entworfenen Gegeneinwendungen liegen vor[2]) und veranlassten den Rat zur Antwort, die dahin geht, dass man auch in Solothurn die Wasserstrasse als die bequemste ansehe, die es zu fördern gelte. Das Reglement von 1742 werde als Richtschnur angenommen. Immerhin sollte zur Besserung der Wasserroute die Erleichterung eingeführt werden, dass allen Schiffleuten ohne Unterschied gestattet würde, von Solothurn bis Yverdon Ladung aufzunehmen. Yverdon sollte die Ländung gestatten, so gut dies von Neuenburg und Biel geschehe.

Auch sollte die Führung des Salzes, die 1752 freiwillig zwischen den Schiffleuten geteilt wurde, gesetzlich so geregelt werden. Die Verhandlungen schleppten sich mehrere Jahre dahin, da Bern immer neue Ansprüche erhob. So verlangte es unterm 2. Mai 1787[3]) ausser dem freien Durchlass der hausgerätlichen Sachen, dass ihre Schiffleute von allen nach Brugg gehenden und von da wieder zurückgehenden Waren das halbe, das Berner und Solothurner Salz zu zwei Dritteln, das bernische, luzernische und Länder-Salz zu zwei Kehren, wie auch das hinabgehende und hinauffahrende Getreide, Waren, Wein, das transitierende Salz nach Freiburg, Biel und Neuenburg zu zwei Dritteln zu führen haben sollten — Forderungen, die Solothurn weder annehmen konnte noch wollte.

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[1]) Solothurn. Ratsmanual. 1789, 15. Mai.
[2]) Solothurn. Ratsmanual. 1797, 22. November.

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

Das Gutachten der Verwaltungskammer[2]) vom 12. Februar 1800 führt folgendes aus:

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

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

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

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

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

[1]) Solothurn. Protokoll der Verwaltungskammer, 1800, 9. Februar.
[2]) Conceptenbuch. 1800, 12. Februar.

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

Im Allianzvertrag zwischen der helvetischen und der französischen Republik vom 19. August 1798 wurde der Bau eines Kanals zwischen dem Genfersee und Rhein in Aussicht genommen und im Handelsvertrag vom 8. Juni 1799 wurde der helvetischen Republik für den Fall, dass das Werk vollendet würde, die Erhebung einer Schiffahrttaxe bewilligt. Damals wurde ernstlich an die Ausführung des Projektes gedacht. In den Akten der Helvetik[1]) findet sich ein Prospektus zur Bildung einer Aktiengesellschaft zum Zweck, eine Wasserverbindung von Lyon zum Rhein herzustellen. Es waren zwei Vorgehen geplant, welche den öffentlichen Schatz nichts kosten sollten.

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

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

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

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

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

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

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1804, 15. Juni.

[2]) Ratsmanual Solothurn. 1809, 2. Oktober.

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

Geld und freie Kost gegeben werden muss. Der Stand Solothurn betrachtet diese Verfügung als eine Art Handelszwang und findet sie sehr beschwerlich für seine Angehörigen, indem dadurch eine neue Auflage auf transitierendes Gut gelegt ist und dadurch die durch Verträge dem Stadtbürger zugesicherte Zollfreiheit gänzlich vernichtet wird. Der Stand Solothurn bestreitet zwar keineswegs das Mittel, weil überall Massregeln zur Verhinderung von Missbräuchen zu ergreifen erlaubt sei, doch solle die Bezahlung solcher Anstalten nicht auf den hierseitigen Angehörigen liegen.[1]) Der Stand Bern erklärte das Recht zu seiner Befugnis, will aber gerne Modifikationen einräumen, wenn seitens Solothurn gewährleistet wird, dass Missbräuche vermieden werden (Schreiben vom 18. Dezember 1811). Unterm 3. Januar 1812 wurde von Seiten des Standes Solothurn befunden, dass dieser Gegenstand auf einer Konferenz zu berichtigen sei, und seither ist derselbe unerörtert geblieben. In Solothurn bleiben die Ansichten die nämlichen, dass es richtig ist, dass, wer den Nutzen geniessen will, auch den Schaden tragen solle. Daher werden die Abgeordneten zu der Konferenz, zu der sich Bern unterm 30. Juli 1814[2]) endlich bereit erklärte, dahin instruiert, dass die Berner den Unterhalt der „Aufsichter" oder „*Guides*" tragen sollen.

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

Unter Traktandum VI: „Beschwerden von Solothurn gegen die berniche Ohmgeldordnung" ist folgendes zu lesen:

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

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

---

[1]) ibid., Instruktionsentwurf für die solothurnischen Abgeordneten.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 1814, 30. Juli.
[3]) Staatsarchiv Solothurn. Abschied Fraubrunnen 1817/18.

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

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

Zu dem 1. Punkt wird vor allem folgendes bemerkt:

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

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

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1818, 20. Mai.

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

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

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

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

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1835, 13. November.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 1844, 6. April.

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

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

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

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

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

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

---

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1844, 12.April.

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

[3]) Staatsarchiv Bern, Dekretenbücher Nr. 32 und 35

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

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

6. Gesetz über die Wasserbaupolizei vom 21. März 1854.[1])

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

---

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

[2]) Staatsarchiv Bern, Aktenband Flussverbesserungskommission Seeland 1817—1831.

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

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

„*Solothurnische Dampfschiffahrtsgesellschaft* auf den *Juragewässern*"

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

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

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

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1854, 23. Oktober.
Exemplare der Aktien sind noch in einigen Familien vorhanden.

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

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

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

[1]) Solothurner Blatt Nr. 27 vom 4. April 1855.
[2]) Staatsarchiv Bern, Dekretenbuch 52, pag. 160.

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

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

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

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

Dampfschiffahrt auf den Juragewässern.

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

Dampfboot „Stadt Solothurn".

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

---

[1]) Ratsmanual Solothurn. 1855, 23. April und 10. Dezember.
[2]) Ratsmanual Solothurn. 1855, 27. Juli.

Dampfboot „Seeländer".

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

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

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

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

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

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

[1]) Nr. 55 vom 9. Juli 1856.

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

Solothurnische Gesellschaft für Dampfschiffahrt auf den Juragewässern.

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

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

Fahrtenplan der „*Stadt Solothurn*" zwischen Solothurn und Nidau.

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

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

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

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

[1]) Ratsmanual und Gesetzessammlung.

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

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

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

---

[1]) Ratsmanual, 8. Oktober 1856.

[2]) Aktenband zu den Ratsmanualen 1856.

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

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

Damit blieb die Schiffsfrage für den Aarelauf erledigt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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 Hofstatten, die sich bis an das Ufer zogen und durch den regelmässigen Schiffszieherdienst in Mitleidenschaft gezogen werden mussten.

So meldet das Ratsmanual[1]) vom Jahre 1783: „Damit die Schiffleute 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 währschaften 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 Schiffleute, so stammten diejenigen des *obern* Flusslaufes von den Anwohner und Besitzern. So beschwerte sich Frau Tugginer-Wallier am 18. März 1791 über die Schiffleute, 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 Schiffleute 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 Schiffleute 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 ⅓ der Obrigkeit, ⅓ 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 anländen 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. Oktober[1]) 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 Schiffahrt 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 begehrte 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 Schiffleute 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 Schiffern zur Orientierung, da ihm eine militärische Bedeutung kaum zuzusprechen ist. (Schlatter, 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 aufgehalten. 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 Chorherrs 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 „Landbeschliesserdienst" 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 Schiffleute in einem Waidling von allhiesiger Indiennefabrique 15 Ballen Indiennes. Als sie von allhiesiger Ländung abstossen wollten, ging gedeuteter Waidling samt drei Schiffleuten 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 Schiffleute bezahlt werden.[4])

Ob dazu der „*Crampon*" benutzt wurde, den die Schiffleutezunft 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 anlenden 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 Commercienkammer 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 Belöhnung, 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 Zollhafens 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 ruhigern 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 ½ Schuh hoch, darin gelassen werden, damit nicht die untern Fugen von der Sommerhitze geöffnet werden, dieses wenige Waser 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 Schiffahrt 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 Flicken 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 Schiffleute 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 Schiffleutenzunft. 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 Spälte, 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 Land=hause die zwei Neben=Sous=Pentes der Länge nach gegen Sonne und Berg bis etwa 2½ Schuh hinuntergelassen, die Kaufmannswaren sodann daraufgelegt und ganz trocken ge=legt werden könnten, die vordere Sous=Pente gegen Bise bei=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 vorgesagter Ursachen halber nicht mehr alles im Landhaus eingelägert 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 Kirchengerüst (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 Schiffsreglementskammer 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 Schiffleute 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 Schiffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

den Eigentümern der Ware zu Handen gestellt, überbracht werden.

Art. 2. Von dieser Anländung der Schiffe sollen allein ausgenommen sein diejenigen Schiffe, welche mit dem Stand Bern zugehörigen Sachen, Armatur, Mund- und Kriegsprovision, wie auch Salz und Früchten beladen, so sehr selbige mit glaubwürdigen Certifikaten begleitet, welch letztere die Schiffleute 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 unsre Zollcommis dahingehalten und verbunden sein, alle dergleichen Schiffe zu examinieren, um sich des angegebenen zu versichern, und im Fall ein Betrug von Seiten der Schiffleute entdeckt würde, die Waren zu arrestieren, und an seinem gehörigen Ort ohne Ansehen der Person anzuzeigen.

Art. 4. Soll allen einheimischen und fremden Schiffleuten 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 Schiffleuten, 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 Anländung, desgleichen die Rückfuhren 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 Beschleugung 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 fernerhin 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 währschaftem 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 Schiffahrt durch die Verbesserung der neuen Strasse durch das Suhrtal gefährliche Konkurrenz drohte, mahnte der Rat alle bei der Schiffahrt Beteiligten mit grossem Ernst, das Ihre zu tun, dass Reisende und Fuhrleute dem Wasserwege treu blieben; diese Mahnung galt den Schiffleuten, den Zöllnern und nicht zum mindesten auch den Wirten, die in Abforderung der Zechen bescheiden sein sollten.[1])

Die *Schifflände* war aber noch im 19. Jahrhundert nicht einwandfrei. Zwei Schiffleute stellten ihre Barken an verbotenem Orte auf. Sie wurden daraufhin angeklagt, entschuldigten sich aber wegen der Wassergrösse 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 erzeigt 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 Floßschifffahrt 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 Wasserroute 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 jahrhundertelang 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, andrerseits 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 Jahre1674. 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 Schiffleute 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 Zentralschweiz.

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 Zeitläufen 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 zugeschrieben 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 daselbst 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 Tonen 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-

thurn"[1]) 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 anerboten ist; da man dermalen 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 Wirschaftsgebiete 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 Commercienkammer 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.

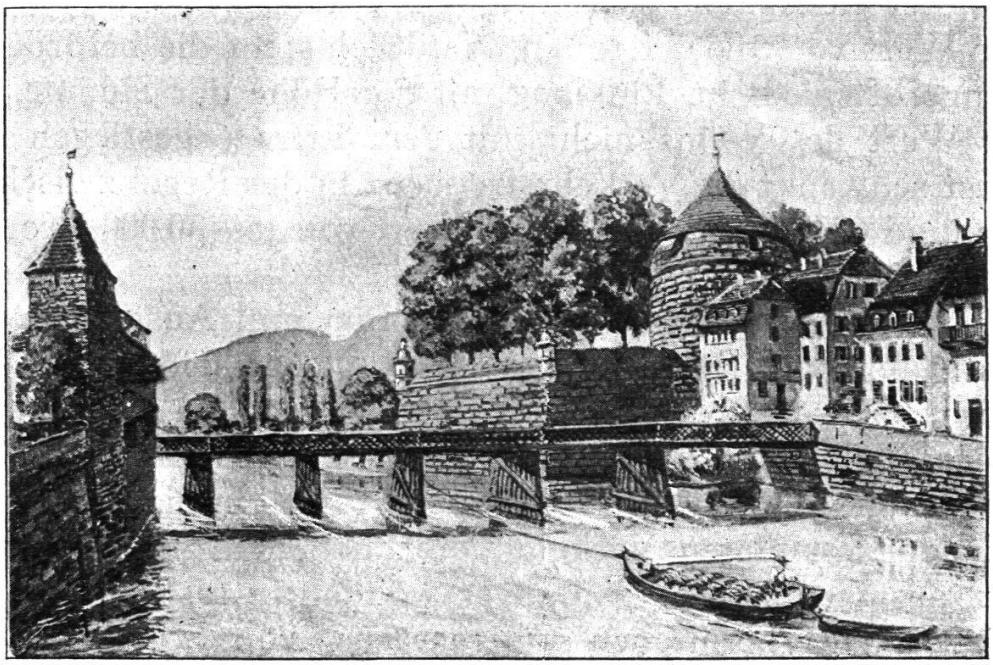
lohnte sich allerdings erst, wenn dieses auch voll beladen war; daher waren die Flüsse von jeher die Transporteure von schweren Massengütern. Sie waren auch späterhin den Strassen gegenüber bevorzugt, weil auf den Schiffen grosse Lasten mit verhältnismässig geringem Kostenaufwand verfrachtet werden konnten, 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 andrerseits 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 Haffner[1]) für die Jahre 1549 bis 1660 fast lückenlose (es fehlen nur wenige Jahre) Angaben. Die Zahlen schwanken, wohl nicht nur nach den Erträgnissen 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]) beschlägt 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 Schiffleute 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 Schiffleute 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 Schiffleute 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 Schiffahrt 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 Bestimumngen:[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 1577[1]) 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 Burger 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 Gwinn 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 1592[2]) den 5. Punkt der erwähnten Vorschriften: 5. Wer seinen Wein länger als 8 Tage ohne unvermeidliche Ursach am Land liegen lässt:

a) ist er ein eingesessener Burger, so wird ihm das Umgeld nicht erlassen;

b) ist er ein Aeusserer, so sind die Fässer auswärts auf die Gassen und freien Strassen zu werfen, damit die ankommenden Schiffe ihren Platz innerhalb dem Gätter 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 Burgerschaft 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 Schiffleuten 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 fertigenden 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 Schiffleute, 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 Burger. 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 was die Qualität als die Menge der besorgten Transporte anbetrifft, geht schon aus dem *oben Seite 42* erwähnten „Schein der Schiffleute" 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 Aufmerkfamkeit. Sie erkundigte sich jeweils durch ihre Amtsleute über die Getreidevorräte und die Ernteaussichten im eigenen Lande. Sofern kein Ueberfluss oder gar ein Mangel sich erzeigte, wurde die Getreideausfuhr verboten, was im 17. und 18. Jahrhundert immer häufiger der Fall war. Auf die Uebertretung des Entäusserungsverbotes 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 Schiffahrt 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, Leman 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 1799[2]) 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 Leman 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 Schiffahrt. 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 enthüllt folgende Zusammenstellung:[1])

233	Sacs de graine (Korn)	Mütt 241½
51	Sacs Korn	„ 55½
34	Sacs des Particuliers	„ 34
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	$94^{7}/_{8}$ 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 Schiffahrt. 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
Total	1845	95,761 Centner	1846	87,945 Centner

(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
Total	1845	69,564 Centner		

Zu diesen Angaben ist zu bemerken, dass der Verkehr bereits im Jahre 1845 unbedeutend und die Schiffahrt 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 Waser 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	271,393 Zentner

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 anderseits 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	8024⁴/₅	4857¹/₅	12,882
Masseln, Zentner	—	2709²/₅	2,709²/₅
Wein, Fass	1353	923¹/₅	2,276¹/₅
Wein, Pièces	268³/₅	122	390³/₅
Branntwein, Saum	795	34²/₅	829²/₅
Essig, Saum	126²/₅	190¹/₅	316³/₅
Salz, Fass	—	5857³/₅	5,857³/₅
Salz, Sack	—	1895⁴/₅	1,895⁴/₅
Gips, Fass	—	5379⁴/₅	5,379⁴/₅
Huppererde, Fass	—	609	609
Früchte, Sack	—	1489²/₅	1,489²/₅
Küferholz, Stück	—	5434⁴/₅	5,434⁴/₅
Schiefer, Stück	—	40700	40,700
Mühleböden, Stück	—	3⁴/₅	3⁴/₅
Mühleböden, Läufer, St.	—	3¹/₅	3¹/₅
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 Gesammtergebnis 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 Seelandes[1]) 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 Schiffahrt 200,000 Zentner an.

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

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 á 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 déchargement 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'Ile de St. Jean, où l'on a soupé et couché. Le 18 aout, on repart de l'Ile 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, ou ils ont abordé; ils passent à Aarau sans s'arrêter et vont diner à Brougg, puis après 4 heures de navigation, ils arrivent à Waldshut pour y souper. Le Lendemain 21 août, on dine 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 andonnerten. 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 rascherm 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 benützt 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 diktiert 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 Kielwasser hineingerissen und in höchst bedenkliches Schwanken 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 einträglichem 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 Bewöhner 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 verwegenen 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 ausginge, alle die kleinen und grossen Unglücksfälle aus den verschiedenen Archiven zu notieren, deren Erledigung jeweilen 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" (Zeugeneinvernahme), welche die Schiffleutenzunft zu Solothuren im Jahre 1469 erhob, 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 daherige polizeiliche Bescheinigung ausgestellt. 1555 wird die Klage von Oltnern 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 Schiffmann 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 Neueburgersee 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 ereigneten.

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 Schiffsleute 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 ausgewichnen 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.

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 Schifffahrt 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])

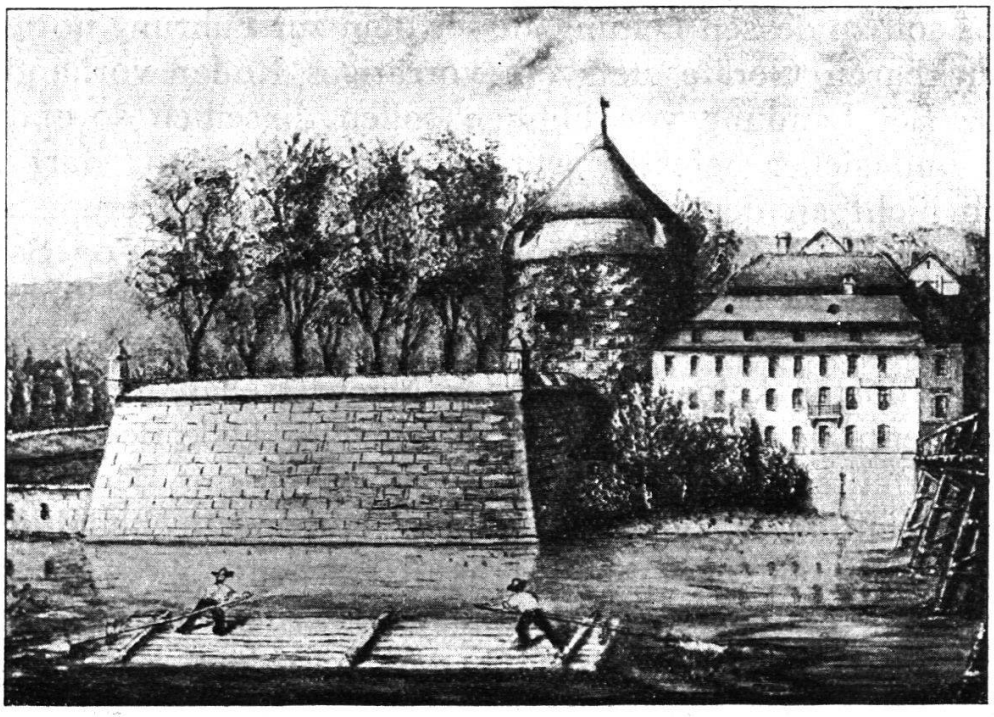
Wohl schon auf Grund der neuen Vorschrift konnte der Rat am 8. März 1854 beschliessen, einem Vergleich wegen dem Anprallen eines Flosses an der Aarebrücke zu Olten keine weitere Folge zu geben, sondern auf der Einforderung der ganzen Summe zu beharren.[2])

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'Emmen 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.

VIII. Quellen.

I. Gedrucktes.

von Arx, Ild., Geschichte der Stadt Olten. 1858.

Akten der Helvetik.

Archiv des historischen Vereins des Kantons Bern. V.

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

Bähler, E., Einige Urkunden über das Refuge des 17. Jahrhunderts im Amt Aarberg (Blätter für bernische Geschichte. 1911).

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

Bavier, S., Die Strassen der Schweiz. 1878.

Bericht (II.) der Kommission der bei der Juragewässerkorrektion beteiligten Kantone etc. 1853.

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

Crottet, A., Histoire et annales de la ville d'Yverdon. 1859.

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

Graf, J. H., Beitrag zur Geschichte der Verbauung der Emme im Kanton Bern. 1893.

Haerry, A., Bilder aus der Geschichte der schweizerischen Flußschiffahrt. (Publikation des Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee. Heft 5. 1910.)

Haffner, Franz, Solothurnischer Schauplatz. Bd. II. 1666.

Haffner, Franz und Wagner, J. G., Vieljährige Streithandlung mit Bern. 1667.

Heuberger, S., Zeugnisse zur ältesten Geschichte des Bades Schinznach. (Taschenbuch der historischen Gesellschaft des Kantons Aargau. 1912.)

Howald, K., Die Gesellschaft zu Schiffleuten. (Berner Taschenbuch. 1874.)

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

Keller-Ris, J., Der Aarberger Kanal (1645—1663). Schweizerische Wasserwirtschaft VII. Jahrgang. 1914/1915.

Kocher, E., Der Streit um die Landesherrlichkeit über den Bucheggberg zwischen Bern und Solothurn. 1916.

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

Konzessionsbegehren von Dr. Joh. Rud. Schneider zur Kanalisation und Tieferlegung der Hauptgewässer des Seelandes. 1854.
Landry, John, Causeries Yverdonnoises. 1914.
Meisterhans, K., Aelteste Geschichte des Kantons Solothurn. 1880.
Morgenthaler, H., Kulturgeschichtliche Notizen aus den solothurnischen Seckelmeisterrechnungen des 15. Jahrhunderts. (Anzeiger für die schweizerische Altertumskunde. 1920, pag. 187.)
Morgenthaler, Hans, Ein Schiffsunglück bei Wangen a. A., 1480. (Blätter für bernische Geschichte, Jahrgang XI.)
Neues Solothurner Wochenblatt, herausgegeben von Dr. A. Lechner.
Ogiz, J., Le canal d'Entreroches. (Revue historique vaudoise, Bd. 3, 1895.)
Ribeaud, Alfred, Zur Geschichte des Salzhandels und der Salzwerke in der Schweiz. (Jahresbericht der höhern Lehranstalt Luzern. 1894/1895.)
L. von Roll'sche Eisenwerke und die jurassische Eisenindustrie. 1914.
Rust, W., Die Aare und ihre Schiffahrt. Zürcher Post 1908, Nr. 180 vom 2. August.
Schauwecker, Carl, Der schweizerische Weinhandel unter dem Einfluss der gegenwärtigen Wirtschaftpolitik. Diss. Zürich. 1913.
Schlatter, Edgar, Baugeschichtliches über die Stadtbefestigungen von Solothurn. 1921.
Schmidlin, L. R., Solothurns Glaubenskampf und Reformation im 16. Jahrhundert. 1904.
Schulte, A., Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien. 1900. Bd. I.
Schneider, Joh. Rud., Das Seeland der Westschweiz und die Korrektion seiner Gewässer. Bern. 1881.
Solothurner Blatt.
Solothurner Landbote.
Solothurner Wochenblatt.
Strohmeier, Peter, Der Kanton Solothurn. 1836.
Tatarinoff, E., Diarium Vitae, Tagebuch des Chorherrn Urs Victor Wagner von Solothurn.
Tatarinoff, E., Solothurner Stadtneuigkeiten aus dem Ende des 18. Jahrhunderts. 1910/1911.
St. Ursenkalender 1889 und 1907.
St. Ursenkalender 1907.
Wirz, Jakob, Die Getreideproduktion und Brotversorgung der Schweiz. 1902.

II. Ungedrucktes.

A. Im Bürgerarchiv Solothurn:
Urbarien, Protokolle und Akten der Schiffleutenzunft Solothurn.
Aktenband über die Ladegerechtigkeit. 1819.
Landhausrodel aus dem 19. Jahrhundert.
B. Im Staatsarchiv Solothurn:
Ratsmanuale, Missivenbücher, Mandatenbücher.
Aktenband Schiffahrt.
C. Im Staatsarchiv Bern:
Teutsch Spruchbücher, unt. Gewölb.
Seckelschreiberei-Protokolle etc.

Inhaltsverzeichnis.

Einleitung.

I. Die Wasserstrassen und kurze Geschichte der Schiffahrt. (Thun-Bern-Koblenz; Yverdon-Neuenburgersee-Zihl-Bielersee-Aare; Entreroche- und Aarberger-Kanal. Drei Perioden.) 4

II. Fremde Schiffleute und Schiffleutegesellschaften. (Bern; Yverdon; Olten.) 13

III. Die Schiffleutenzunft der Stadt Solothurn. (Handfeste. Die Ladegerechtigkeit und ihre Praxis. Religiös-kirchliche Aufgaben und Stellung zum Geinwesen. Das Zunfthaus und das gesellige Leben.) 34

IV. Die Schiffahrtsverhandlungen zwischen Solothurn und Bern. (Verhandlungen mit Bern vom 14.—18. Jahrhundert. Helvetik. 19. Jahrhundert und Dampfschiffahrt.) 72

V. Der Landungsplatz in Solothurn, das Landhaus und seine Waren. (Schiffzieherwege. Landungsstellen im Obach und im Land. Zunftschiffe. Landhaus und seine Ordnung. Floßschiffe. Reisende. Waren: Salz, Wein, Getreide, Verschiedenes. Verkehr im 19. Jahrhundert.) 124

VI. Reiseberichte und Unglücksfälle. (18. und 19. Jahrhundert. Unglückschronik.) 162

kehr im 19. Jahrhundert.) 122

VIII. Quellen. 189

VII Die Flösserei ~~174~~ 174

◇ ◇ ◇
◇ ◇