

Zeitschrift: NIKE-Bulletin
Herausgeber: Nationale Informationsstelle zum Kulturerbe
Band: 24 (2009)
Heft: 6

Artikel: Historische Wasserwege im Seeland
Autor: Nast, Matthias
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-727206>

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: 02.04.2026

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



Historische Wasserwege im Seeland

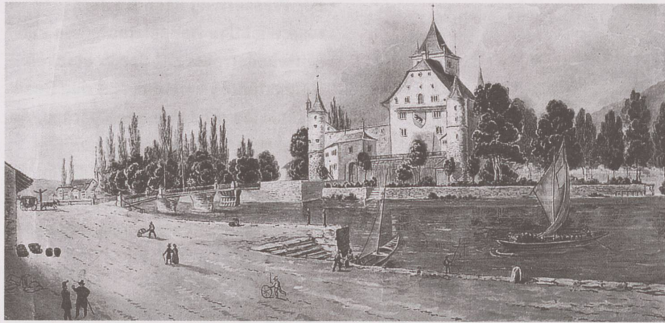
Von Matthias Nast

Bis weit ins 19. Jahrhundert war der Wasserweg über die Juraseen eine wichtige Handelsroute, die den Mittelmeerraum mit den deutschen Hafenstädten verband. Auf den Seen verkehrten grössere Segelbarken. An jenen Orten, wo die Güter von den grossen Barken auf die Weidlinge oder auf Fuhrwerke umgeladen werden mussten, richtete man Umladestellen ein.

Wild und unzugänglich präsentierte sich früher das Seeland, also jene tief gelegene Senke am Jurasüdfuss mit den darin eingebetteten drei Jurarandseen (Murten-, Neuenburger- und Bielersee). Die alles bestimmende Landschaftsgestaltung ging von den Flüssen aus. Sie strömten in alle Himmelsrichtungen – sich stets neue Flussbette grabend, sich verästelnd, vielarmig; zwischen Sand- und Kiesbänke, umgeben von Schilffeldern und Auenwäldern. Entlang den verschlungenen Flussläufen erstreckten sich Sumpfebene; Altwasserarme griffen ins Land hinein. Zwischen den Seen lag das Grosse Moos, die grösste zusammenhängende Moorfläche auf dem Gebiet der heutigen Schweiz.

Schon die frühen Bewohner des Seelands machten sich diesen Gewässerreichtum zunutze. Der Fund eines bronzezeitlichen Einbaums aus dem 16. vorchristlichen Jahrhundert im März 1992 bei Erlach am Bielersee legt dafür ein eindrückliches Zeugnis ab. Später befuhren römische Lastkähne die Seen und Flüsse und transportierten, zum Beispiel von den Steinbrüchen in La Lance bei Concise herkommend, tausende von Tonnen Kalkbaustein. Andere wiederum waren von oder nach Aventicum (Avenches) unterwegs – der wichtigsten Stadt der römischen Schweiz. Die boomende römische Metropole zählte rund 20 000 Einwohner und war über einen Kanal mit dem Murtensee verbunden.

Solche Lastkähne wurden bis ins 20. Jahrhundert verwendet. Aufnahme vom Bielersee von 1911.



Umlade- und Stapelplatz vor dem Schloss Nidau um 1800. Aquarell, vermutlich von Henri Courvoisier-Voisin.

Schifffahrt im Alten Bern

Nach der Jahrtausendwende, und verstärkt im 12. und 13. Jahrhundert, blühten Kultur und Handel auf. Mit der Eroberung der Waadt 1536 wurden die Juraseen in das bernische Transportsystem einbezogen. Da bis weit ins 19. Jahrhundert hinein die Strassen in miserabilem Zustand waren, transportierten die bernischen Schiffsleute Massengüter wie Wein, Salz oder Getreide vor allem auf dem Wasserweg.

Das wichtigste Transportgut war der Ryfwein, der an den sonnigen Genferseehängen gedieh. Die Weinfässer mussten jedoch zuerst mühselig über die Berge und

auf schlechten Strassen in den Hafen von Yverdon gebracht werden. Hier wurden die Weinfässer verschifft und gelangten entweder durch den Neuenburgersee und die Broye nach Murten und von dort über Land weiter Richtung Bern oder durch Zihl und den Bielersee nach Solothurn und darüber hinaus.

Die wichtigsten Wasserwege

Bei den folgenden Schilderungen der historischen Wasserwege gilt es zu beachten, dass nirgendwo sonst in der Schweiz der Mensch so tiefgreifend in das Landschaftsbild eingegriffen hat wie im Seeland. Die Erste Juragewässerkorrektur (1868–1891) veränderte das Antlitz des Seelands grundlegend. Die Seen wurden rund 2,5 Meter abgesenkt, das Grosse Moos und andere Moore ausgetrocknet, Zihl und Broye begründet und vertieft. Die wichtigsten Arbeiten waren allerdings die Ableitung der Aare in den Bielersee und die Grabung des Nidau-Büren-Kanals als neuer Bielerseeabfluss. Das bedeutet, dass vor der Juragewässerkorrektur die Aare nicht in den Bielersee mündete, sondern als mächtiger, bis zu 800 Meter breiter Fluss von Aarberg über Meienried und Büren nach Solothurn strömte.

Aus heutiger Sicht betrachtet, waren die natürlichen Flussläufe wildromantisch. Die obere Zihl verliess beim Maison Rouge den Neuenburgersee und durchzog in Schlingen das Galser Moos. Auf ihrem Weg teilte sie sich in zwei Arme: Der eine mündete nördlich von Le Landeron, der andere bei St. Johannsen in den Bielersee. Beim Schloss Nidau verliess die untere Zihl in einem Haupt- und drei Nebenarmen den Bielersee, um bei Brügg schliesslich die Schüss aufzunehmen. Die Ufer der Zihl waren niedrig, steil und unterwachsen, was die Schiffsleute beim sogenannten Gegenzug (siehe unten) behinderte.

Auch die untere Broye mäanderte seicht und mit wenig Gefälle vom Murten- dem Neuenburgersee zu. Untiefen sowie Wasserpflanzen behinderten die Schifffahrt. In seiner Darstellung des Bezirks Murten berichtete der Chronist Johann Friedrich Ludwig Engelhard 1840: «Von [Sugiez] aus schlängelt sie sich auf der Nordseite um den Wistenlacher-Berg [Mont-Vully] [...]. Gewöhnlich, da sie wenig Fall hat, fliesst sie ruhig dahin. Bei starken Regengüssen aber und dem Schmelzen des Schnee's wird sie oft reissend und überschwemmt, ehe sie den See erreicht, die

niederliegenden Gegenden, durch welche sie fliesst, wo sie dann grossen Schaden und Verwüstungen anrichtet.»

Nicht nur immer wiederkehrende Hochwasser machten den Schiffern das Leben schwer. War etwa die Strecke von Bern bis Aarberg noch einfach befahrbar, hatten die Schiffsleute auf der Aare zwischen Aarberg und Solothurn alle Hände voll zu tun. Hier fanden sie kein festes Flussbett vor. Viele Krümmungen sowie Kies- und Sandbänke, die sich nach jedem Hochwasser an neuen Orten bildeten, erschwerten ihre Fahrt. Ausserdem waren die Schiffe tückischen Strömungen ausgeliefert, etwa im Häftli bei Meienried, wo die Zihl in die Aare mündete. Weiter flussabwärts erwarteten die Schiffsleute die Einmündung der Emme sowie gefährliche Stromschnellen.

Vom Raselieren und Treideln

Seichte Flusspartien zwangen die Schiffsleute jeweils zum sogenannten «Raselieren». Dabei wurde die Ladung grösserer Barken auf mehrere kleinere Weidlinge mit geringem Tiefgang umgeladen und umgekehrt. Mit der Zeit entstanden im Seeland mehrere Raselierplätze. Es handelte sich 1794 um Meienried, Brügg, Fanel und

Fehlbaum (La Sauge). An diesen Raselierplätzen herrschte emsiges Treiben und manch Tagelöhner fand hier ein Auskommen. Andernorts, etwa in Yverdon, Murten und Nidau, wurden die Waren auf Fuhrwerke umgeladen.

Um 1820 war Nidau wohl einer der wichtigsten Handelsplätze der Schweiz, wo jährlich über 150 000 Zentner an Waren umgeschlagen wurden. Barken und Weidlinge transportierten auf den Juraseen und auf Zihl, Broye und Aare Wein vom Genfersee, aber auch vom Neuenburger-, Murten- und Bielersee, Salz aus dem Burgund, Stoffballen aus Lyon oder Leder aus dem Piemont nach Solothurn und weiter Richtung Nordsee.

Flussaufwärts kam der Treidelzug zum Einsatz. An den Ufern der Broye, Zihl und Aare wurden deshalb sogenannte Treidelpfade (auch Reckwege genannt) angelegt: schmale, knapp über der Wasserlinie verlaufende Wege, auf denen die Schiffe mit Pferden, aber oft auch durch Menschenkraft, gegen die Strömung flussaufwärts geschleppt wurden (sog. sogenannter Gegenzug).

Damit sich die Tauer der Schiffzieher nirgends verhedderten, wurde das Ufer oft abgeholzt, was dazu führte, dass bei Hoch-

«General Chartre der Jura Gewässers». Aufgenommen 1816/1817 durch F. Trechsel, gezeichnet durch J. Opfikofer.



Ein sogenanntes «Heuschiff» am Ufer des Bielersees, fotografiert um 1910, vermutlich vor Tüscherz-Alfermée.



wasser die Flussufer den anstürmenden Wassermassen schutzlos ausgeliefert waren und es zu Uferabbrüchen kam. Pferdehufe und im Matsch herumrutschende Treidler richteten weiteren Schaden am Kulturland an. Auch vergriffen sich die Schiffzieher immer wieder an Obst und Feldfrüchten. Durch ihr Verhalten auf See und Fluss brachten sich auch die Schiffsleute immer wieder ins Gerede. Insbesondere ihr Weinkonsum wurde beanstandet. Viele konnten der Versuchung nicht widerstehen, unterwegs vom guten Tropfen zu kosten und die Fässer sodann mit Seewasser aufzufüllen.

Canal d'Entreroches und Aarberger-Kanal

Vor über 350 Jahren geisterte eine Idee durch die Köpfe von Wasserbauingenieuren und Schiffsleuten: Ein direkter Wasserweg zwischen Nordsee und Mittelmeer. Der Einfall ist bestechend. Der Neuenburgersee ist via Aare (früher mit dem Abschnitt



Weidling auf dem Bielersee um 1930.

Meienried bis Nidau über die Zihl) und Rhein direkt mit der Nordsee verbunden. Und vom Genfersee aus erreicht man über die Rhone das Mittelmeer. Mit einer Konzession der Berner Regierung in der Tasche, nahm sich Elie Gouret (1586–1656), ein hugenottischer Baron aus der Bretagne, der Sache an und wollte zwischen Neuenburger- und Genfersee einen Kanal bauen. Die Arbeiten wurden 1638 aufgenommen – und blieben 1648 stecken. Der Canal d'Entreroches wurde nie fertig gestellt. Dabei fehlten lediglich 13 Kilometer bis zum Genfersee hinunter. Um die 59 Höhenmeter zu überwinden, wären aber 40 Schleusen nötig gewesen. Dies überstieg die finanziellen Möglichkeiten des Barons. Das beendete Kanalstück von Entreroches bis Yverdon diente immerhin bis 1829 dem regionalen Verkehr.

Als die Berner Regierung noch an den Erfolg des Entreroches-Projekts glaubte, gab sie einen weiteren Kanalbau in Auftrag. Der Aarberger-Kanal sollte die Verbindung zwischen der Stadt Bern und der damals bernischen Westschweiz und – dank dem Entreroches-Kanal – zum Mittelmeer verkürzen. Der übliche Weg über Aarberg und Meienried, dann zihlaufwärts Richtung Bielersee und durch die Obere Zihl in den Neuenburgersee, war sehr umständlich; die Strecke zwischen Aarberg und Meienried galt zudem wegen des sich dauernd ändernden Flussbetts als gefährlich. Zwischen 1645 und 1647 wurden in der Folge zwischen Aarberg und der Broye vor deren Einmündung in den Neuenburgersee ein 15 Kilometer langer Kanal gegraben und fünf Schleusen gebaut. Zum Zug kam wiederum Elie Gouret, der Promoter des Canal d'Entreroches. Schon sehr bald entwickelte sich der Kanal aber zum Sorgenkind. Bereits zwei Jahre nach seiner Fertigstellung war er aufgrund des schlechten Baugrunds vom Zerfall bedroht. An den Schleusen mussten teure Unterhaltungsarbeiten und Reparaturen vorgenommen werden. 1697 wurde die bis dahin wenig benutzte Anlage endgültig ausser Betrieb gesetzt. Heute sind davon kaum noch Spuren auffindbar.



Rauch über dem Seeland

Während Jahrtausenden wurden die Schiffe gepaddelt, gerudert, gestachelt, gezogen oder im Wind gesegelt. 1826 wies eine Rauchfahne über dem See auf ein neues Zeitalter hin. Mit der «Union» befuhr zum ersten Mal ein Dampfschiff den Bieler- und den Neuenburgersee. Bis zum endgültigen Durchbruch der Industriegesellschaft dauerte es zwar noch einige Jahrzehnte. Doch in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde der Gütertransport auf dem Wasserweg mit der Eröffnung verschiedener Eisenbahnlinien völlig uninteressant und verschwand fast vollständig.

Die Aare als Reise- und Handelsstrasse

Im Restaurant «Rössli» in Busswil BE wurden von den Besitzern verschiedene Begebenheiten dokumentiert, die die Bedeutung der Aare als Reise- und Handelsstrasse illustrieren:

1246: Erster urkundlicher Hinweis über den Wasserverkehr, pro Tag zählt man 20–30 Schiffe und Flösse.

1311: Urkundliche Erwähnung von 72 Toten wegen eines Schiffbruchs.

1496: Transport von 2000 Lederhäuten und Fellen; Holz wird in die Giesserei von Roll in Gerlafingen gebracht; Wein kommt aus der Waadt und dem Elsass.

1565: Neugewählte Landvögte fahren in prunkvoll geschmückten Schiffen zu ihren Herrschaftssitzen; Krankenschiffe bringen Patienten von Bern zu ihrer Kur nach Schinznach und Baden; Wallfahrer reisen nach Büren in die Marienkappelle um totgeborene Kinder zu taufen.

1678: 111 flüchtende Hugenotten ertrinken zwischen Lyss und Aarberg.

1783: 208 Fässer Salz gelangen aus Bayern nach Bern; 500 Oberländer Täufer wandern wegen Glaubensverfolgung nach Amsterdam aus.

1819: Infolge Hungersnot gelangen Auswandererbarken zum Rhein.

1852: 12 300 Klafter Baumstämme werden nach Holland geliefert und als Schiffsmasten verwendet.

Matthias Nast

Überflutet – überlebt – überlistet:

Die Geschichte der Juragewässerkorrekturen

Hrsg. vom Verein Schlossmuseum Nidau. Biel, W. Gassmann AG, 2006. 192 Seiten mit zahlreichen Illustrationen, Karten und Grafiken. CHF 44.–. ISBN 3-906140-73-3

«Ds Wasser chunnt!» – Für die Seeländer kam dieser Warnruf einer beinahe apokalyptischen Ankündigung von Not und Elend gleich. Die Hochwassergefahr konnte erst mit den beiden Juragewässerkorrekturen des 19. und 20. Jahrhunderts gebannt werden. In seinem Buch zeigt der Historiker Matthias Nast die unschätzbare Bedeutung der Juragewässerkorrekturen auf. Er legt damit



ein Werk vor, das die Korrektionsarbeiten erstmals umfassend behandelt, von deren Anfängen über die erste Realisierung im Zuge der Gründung des Bundesstaates bis hin zu den aktuellsten Herausforderungen.

Résumé

Dès la préhistoire, les habitants du Seeland ont mis à profit les ressources hydriques de la région. La découverte dans le lac de Biemme d'une pirogue monoxyle de l'âge de bronze, datant du XVI^e siècle avant notre ère, en a apporté un imposant témoignage. Plus tard, les chalands romains ont sillonné lacs et fleuves, transportant par exemple des milliers de tonnes de calcaire de construction extrait des carrières de La Lance, près de Concise. À partir de l'an mille de notre ère, et plus encore au XII^e et XIII^e siècles, la culture et le commerce recommencent à prospérer en Europe. Mais comme les routes se trouvent dans un état lamentable, qui perdurera jusqu'à la fin du XIX^e siècle, les marchandises voyagent surtout sur l'eau.

Ainsi, vers 1820, Nidau était probablement une des plus importantes places commerciales de Suisse, par laquelle transitaient chaque année plus de 150 000 quintaux de marchandises. Barques et chalands transportaient sur les lacs du pied du Jura ainsi que sur la Thielle, la Broye et l'Aar des vins des coteaux du lac Léman et des lacs de Neuchâtel, de Morat et de Biemme, du sel de Bourgogne, des balles d'étoffes de Lyon et du cuir du Piémont; ces marchandises étaient acheminées jusqu'à Soleure, d'où elles poursuivaient leur route en direction de la mer du Nord.

Alors que le lac de Neuchâtel est relié à la mer du Nord par l'Aar et le Rhin, le lac Léman l'est à la mer Méditerranée, par le Rhône. C'est pourquoi Élie Gouret (1586–1656) demanda au gouvernement bernois une concession, afin de construire un canal entre ces deux lacs et de créer ainsi une voie navigable directe entre la mer du Nord et la mer Méditerranée. Les travaux, entamés en 1638, ont été abandonnés en 1648; le Canal d'Entreroches n'a ainsi jamais été achevé. À l'arrêt du chantier, les constructeurs du canal n'étaient plus qu'à 13 kilomètres du lac Léman; mais, pour venir à bout des 59 mètres de dénivellation encore à parcourir, ils auraient dû construire 40 écluses.

Dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'ouverture de nombreuses voies de chemin de fer a enlevé toute son attractivité au transport fluvial de marchandises, qui a presque complètement disparu de notre pays.