

Zeitschrift: Jahresbericht / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1942)

Artikel: Vom Schiffsverkehr auf dem Thunersee vor der Eröffnung der Dampfschiffahrt
Autor: Gassner, S. A.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095835>

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](#)

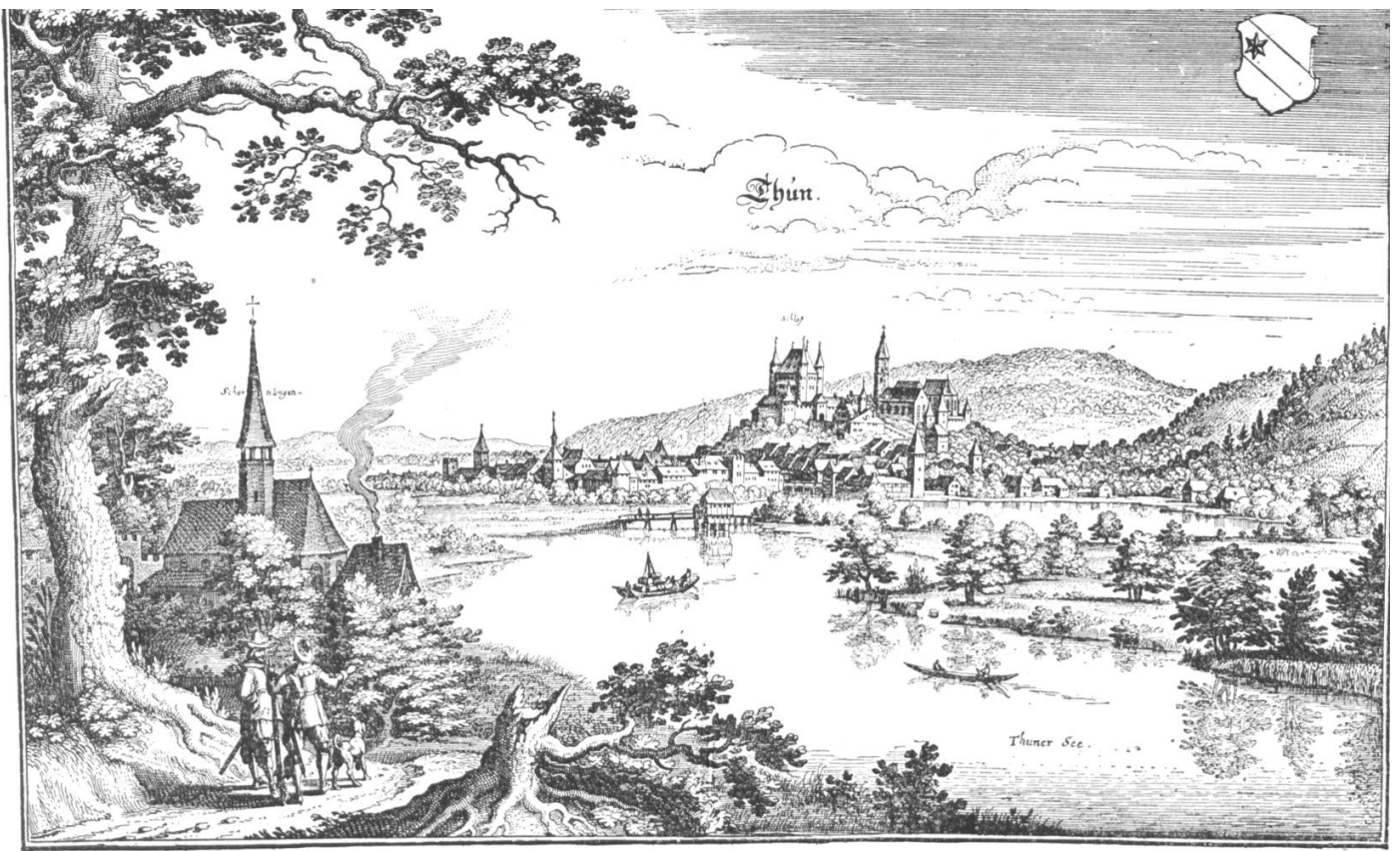
Download PDF: 25.03.2026

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

Vom Schiffsverkehr auf dem Thunersee vor der Eröffnung der Dampfschiffahrt.

Obschon an den Ufern des Wendelsees bis jetzt keine «Einbäume» gefunden worden sind, darf man annehmen, dass die ältesten Ansiedler in ausgehöhlten Baumstämmen zu andern Sippen führen oder der Fischerei oblagen. Dann haben sicher auch die Römer, denen wir die Rebkultur an den sonnigen Hängen verdanken und die Alemannen ihre «Wickinger» gehabt, um den Seeweg zu benützen und Handel zu treiben. Die erste Nachricht vom Lacus Dunensis vermittelt uns eine sonderbare Notiz in Fredegars Chronik; sie besagt, dass im Jahre 598 das siedend heisse Wasser des Thunersees heftig aufgewallt sei und eine Menge Fische gekocht habe. Wie mag es da den Fischern und Schiffsleuten zu Mute gewesen sein? In dieser Zeit werden die ersten christlichen Bewohner unserer Gegend Kirchen und Kapellen gebaut haben. Ein Christophorusbild an der Marienkirche in Scherzligen deutet auf die dortige Aareüberfahrt hin. Leider sind aus dem Mittelalter fast keine Nachrichten über den zunehmenden Schiffsverkehr, den aufblühenden Handel zwischen Oberland und Niederland, den Besuch der Märkte in Thun, Spiez, Wyden, Unterseen und Aarmühle und die Wallfahrten nach Scherzligen, Einigen, zur Columbankapelle und Beatusgrotte erhalten geblieben. Nicht einmal die reiche Geschichte des Klosters Interlaken, das in allen Ufergemeinden begütert war und dessen Probst, die Mönche und die Knechte überall hinführen, meldet uns etwas vom Schiffsbau und dem Verkehr auf dem See. Und doch spielte, wie aus den verschiedenen Streitigkeiten mit den Bewohnern von Unterseen ersichtlich ist, die Fischerei der Augustiner in Interlaken eine grosse Rolle. Andere geistliche Herren, die zu ihren Weinbergen und Sässhäusern ruderten, waren die Chorherren von Amsoldingen und die Karthäuser von Thorberg.

Ein poesievolles Gegenstück zu all den prosaischen Werktagsfahrten der Kaufleute, wo oft genug die Passagiere ihren kargen Platz mit muhenden, blöckenden, meckernden und grunzenden Vier-



Thun, von Joh. Jak. Scheuchzer

Aus Alpinum 1732

beinern teilen mussten, bildeten die geschmückten Gondeln der Herrschaftsherren. Die Adeligen machten sich gegenseitig Besuche, traten zu Gerichtstagungen zusammen oder besichtigten ihre Güter. Wir denken da an die Ritter und Junker von Spiez, Unspunnen, Weissenau und Oberhofen und erinnern uns an den Scheibenriss von Spiess: Heimkehr Conrads von Scharnachthal. Eine ganz noble Gesellschaft, wie sie das Oberland vielleicht seither nicht mehr gesehen hat, besammelte sich anno 1252 im Lustgarten des Schlosses Oberhofen. Dort bestätigten die Herren von Rotenburg, Wolhusen, Signau, Wädiswyl, Grünenberg, Rüti, Kramburg, Strättligen, Brienz, Affoltern, Bremgarten, Kien, Senn von Münsingen, Rudolf und Jordan von Thun und viele andere Edle und Freie eine Urkunde der Ita von Wädiswyl zugunsten der Propstei Interlaken. Ein anderes Bild zeigt den Minnesänger Heinrich von Strättligen, der zu seiner Ita fährt.

Welch grosse Rolle die Fischerei im Mittelalter gespielt hat, ergibt sich aus den Fischlieferungen nach Bern. Wenn die Obrigkeit einen vornehmen Gast, wie z. B. 1414 den Kaiser Sigismund, 1418 den Papst Martin oder 1440 den Papst Felix V. zu beherbergen

hatte, so kam nach Thun der Befehl, Fornen, Alböcke und andere gute Fische zu liefern.

Die merkwürdigsten Schiffsbenützer waren die **Pilger**, die das Grab des hl. Beatus besuchten und von der Anbetung der Gebeine Heilung leiblicher und seelischer Nöte erhofften. Daran erinnert eine Wallfahrt vom Jahre 1426, als Peter von Wabern und ein Herr von Wattenwyl aus Bern nach «Sant Batt» kamen, und weiter, als im Jahr 1439 die Ratsherren in Bern eine grosse Pestwallfahrt veranstalteten. Damals schrieben die Herren des Regiments nach Thun, es seien am 15. Juli auch Schiffe bereit zu halten, um die Müden und Gebrechlichen ins Balmholz zu führen. Weniger bekannt ist die Fahrt des deutschen Ritters Hans von Waldheim, der 1474 die Pferde im Freienhof einstellte und «eyn gross Schiff dingete», um zu Beatus' Klause zu fahren. Erwähnt seien zudem noch die Reisen von Stumpf, Agricola und Urs Graf, der die Vita Beati illustriert hat. Wichtiger war für uns Berner die Wallfahrt der Schwyzer im Sommer 1513, da **Johannes Haller** im Kloster Interlaken als Lesemeister zurückblieb und dann in Scherzligen, Thun und Amsoldingen als Reformator wirkte.

Nach der Erfindung der Buchdruckerkunst und des Schiesspulvers war es aus mit dem Rittertum; eine neue Zeit brach an. Es entwickelte sich auch auf dem Thunersee der Verkehr in erfreulicher Weise. Händler und «Grempler» führten Vieh und Molkereiprodukte ins Niederland und brachten auf dem Rückweg Tuch, Leder und andere Waren mit. Die Säumer zogen über die Pässe ins Wallis, wo ein guter Wein zu haben war. Von Brienz bis nach Bern und in den Aargau hinab benützten sie den Wasserweg und nahmen ihre Basttiere mit. Schon damals wurde ein Kanal durch das Bödeli erwogen, um das zeitraubende Umladen zu vermeiden. Den grössten Verkehr sah der See an den Markttagen. In Thun hielten die Kommerzschiffe hauptsächlich beim Freienhof, wo sich der Marktplatz befand und an der «Sinni» alle Waren kontrolliert wurden. Es konnte ferner dem ganzen rechten Aareufer entlang, vom Lauitor bis zu der Bächimatt hinauf geländtet werden. Heute sind bloss noch die Dampfschiffstation **Hofstetten** und die Mülinenlände bekannt. Ein wichtiger Umschlagplatz blieb Scherzligen. Die Ländestelle «Plätzli» besteht erst seit 1716. Ein Hauptstapelplatz, der



Oberhofen

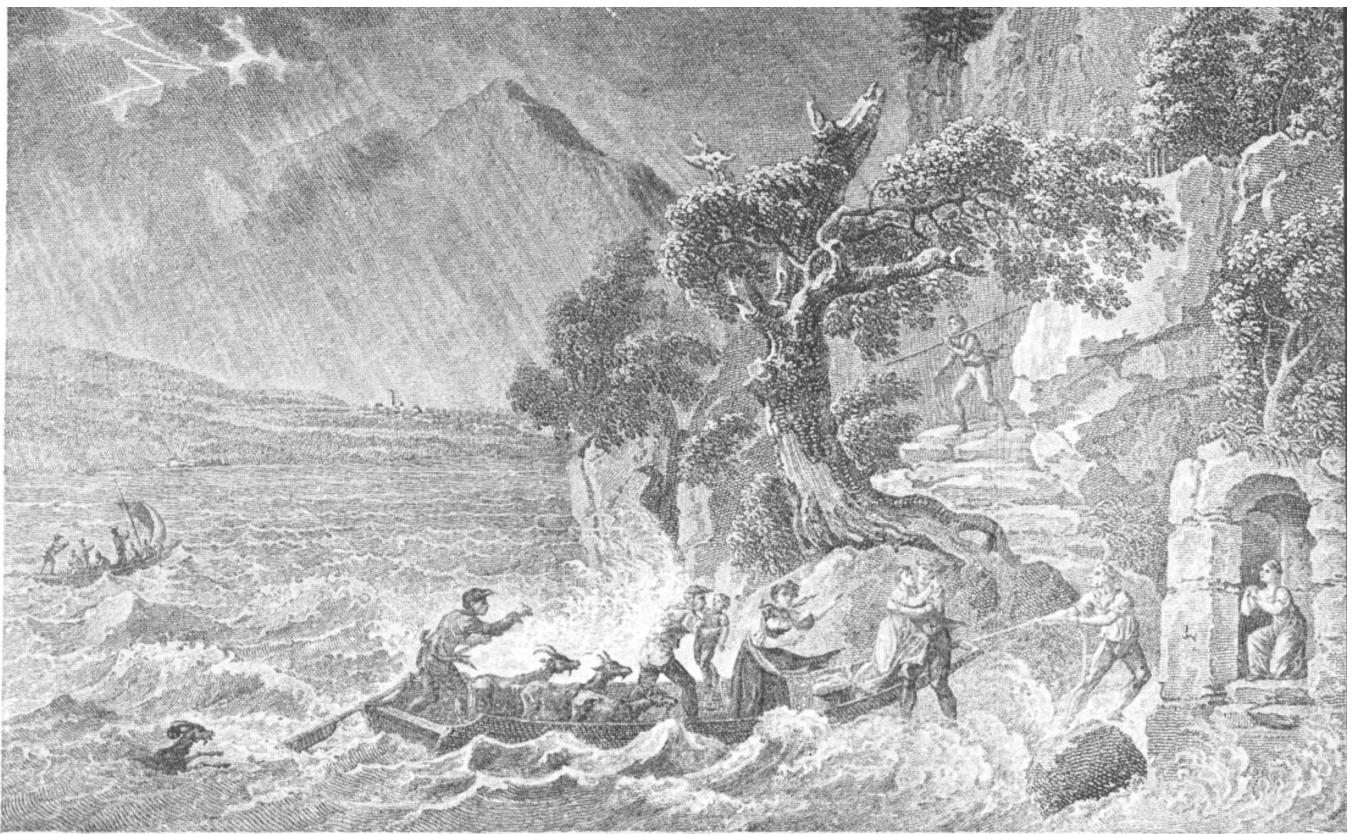
wahrscheinlich vom Kloster Interlaken, dem berufensten Förderer der Navigation auf den oberländischen Seen, geschaffen worden war, blieb das **Neuhaus**. Doch können wir uns heute nicht mehr erklären, warum der Hafen so nahe am gefährlichen Lombach und nicht drüben beim Külibad angelegt worden ist. Eine andere wichtige Haltstelle war der Stiftsplatz in **Oberhofen**, gelegen zwischen dem Schloss und dem Gerichtshaus Rüwestein, dem spätern Gasthaus zum «Bären», wo das Gericht tagte, die Volksversammlungen stattfanden und die Auszüge die Musterungen abhielten.

Bis zur Eröffnung der **Dampfschiffahrt** mit dem «Feuerschiff» Bellevue am 31. Juli 1835 war der blaue Spiegel des Thunersees viel stärker mit Booten belebt, als heutzutage. Da verkehrten ausser den zitierten Kauffahrteischiffen die Zieglerschiffe aus Hofstetten, Ziegel, Mönchsnonnen, Backsteine und Kalk in die Uferorte führend. Aus den Wäldern ob Leissigen und Därligen nahmen sie auf der Rückfahrt Holz mit. Anderes Holz gelangte meist als Flossholz nach der Seematte und an die Lachen. 1748 erschien ein Befehl,

Flösse und Holztransporte oberhalb der Schadau anzubinden. Andere Schiffe fuhren bis nach Thun hinunter und konnten auf dem «Reckweg» wieder in den See hinauf gezogen werden. Die Rolle beim «Zinggen» ob dem Thunerhof ist noch heute vorhanden. Aus den Gruben von Krattigen, die bereits im 15. Jahrhundert bekannt waren, brachten die Schiffe Gips und Kalk. Auf andern Lastschiffen kamen Salpeter, Potasche und Eisen nach Thun, aus den Steinbrüchen von Merligen, Balmholz, Rugen und Brienz Bausteine. Viele Jahre gewann man am Niederhorn eine gute Kohle und verfrachtete sie in der Bucht. Eigene Ruderschiffe besaßen das Küblibad und die Badetablismente in Leissigen und Faulensee. Dazwischen kursierten die sauber gestrichenen Ledischiffe der Klosterschaffner von Thun und Thorberg, so wie diejenigen des Klösterli und des Stiftshauses in Oberhofen. Eine besondere Note in all den Betrieb brachten die Transporte der Bauern von Oberhofen und Hilterfingen. Im Frühling luden sie den Stalldünger auf ihre Nauen und führten ihn auf ihre Äcker nach Dürrenast, Gwatt und Einigen. Laut einer Verabredung von 1640 hatten sie das Recht, den «Buw» 14 Tage an der Lachen lagern zu dürfen. Im Sommer holten sie dann von ihren Wiesen und Feldern am jenseitigen Ufer Heu, Emd, Gewächs und Kartoffeln in ihre Häuser herüber. Bei Regen, Wind und Wellen mögen diese Transporte nicht besonders angenehm gewesen sein.

Nachdem die siegreich aus den Burgunderkriegen hervorgegangenen und stets auf Mehrung von Grundbesitz und Macht strebenden Berner fast alle Herrschaftsrechte am Thunersee erworben hatten, übertrugen sie im Jahre 1504 die **Jurisdiktion** bis zum Ringelstein hinauf dem Schultheiss in Thun. Und als nach der Reformation auch aller Klosterbesitz im Bödli und in den Seegemeinden an den Staat Bern übergegangen war, fragten die gnädigen Herren niemand mehr, wem nun der Thunersee mit den verschiedenen Regalrechten gehöre.

Wegen der Zolleinnahmen und des Warentransportes wurde schon im Jahre 1562 eine **Schiff- und Fuhrleuten-Ordnung** erlassen. Alle Unternehmer waren für die anvertrauten Güter haftbar und hatten Bürgen zu stellen. Die Ordnung musste eidlich beschworen werden. Die Transporte hatten in Neuhaus oder Thun spätestens um



Thunersee, beim «bösen Rat»

G. Lory

5 Uhr abends abzufahren. Wegen der Sicherheit der Leute und Güter durften die Boote nicht über den Strich beladen werden. (Der eingebrannte Strich befand sich 7 Zoll unter dem tiefstliegenden Rand). Den Fässern durfte kein Wein entnommen und mit Wasser ergänzt werden. Am Samstag war der Transport fremder Waren untersagt, am Sonntag und nach Mitternacht aller Verkehr verboten. Müller und Pfister, die Korn im Überswall gekauft hatten, mussten den Passagieren und normalen Gütern den Vortritt lassen. (An die Mehtransporte erinnert noch das Müllerbänkli beim alten Fischerhaus des Schwellenmeisters Furer in Scherzligen). Schiffer und Fuhrleute hatten einander beim Ein- und Ausladen zu helfen usw. Nach dem beigefügten Tarif kostete die Spedition von einem Mütt Korn 3 Kreuzer und von einem Mäs Salz 1 Batzen.

1618 setzten die Landesherren eine neue Ordnung in Kraft, deren Tarife vor drei Jahrhunderten wegen der allgemeinen Teuerung eine Erhöhung erfuhren. Von einem Mütt Kernen oder Roggen konnten nun 4 Kreuzer, von einem Mäs Salz 2 Batzen und von einem Saum Wein 4 Batzen verlangt werden.

Ganz neue Ordnungen gab es dann wieder 1752, 1755 und 1790. Sie erschienen in der obrigkeitlichen Druckerei als Plakate oder in Heftform mit 29 Seiten und gelangten durch Verlesen von den Kanzeln zur Kenntnis der getreuen Untertanen. Die Originale befinden sich im Staatsarchiv, Abschriften im Oberlandbuch. Die Taxen für die Spedition von Thun nach Neuhaus oder umgekehrt und von der Sust zu Unterseen nach der Tracht in Brienz waren die gleichen. 1757 betrug der geordnete Schifflohn:

	Batzen	Kreuzer
Von einem Saum Wein	1	—
Von einem leeren Fass von 2 Säumen	—	2
Was mehr haltet vom Saum	—	1
Von einem vollen Salzfüßlein.	2	2
« « leeren Salzfüßlein	—	1
« « Mütt Korn oder Roggen	1	2
« « Mütt Dinkel oder Haber	1	—
« « Zentner Eisen	—	3
« « Zentner War, welcher Gattung es sein mag	—	2
Reys, Molchen usw.	—	3
Von einer Kuh	2	—
Von einem Pferd	3	—
Von einer Person	1	—
So einer das Märtschiff express braucht	50	—
« « « Halbschiff « «	25	—
« « « Weidschiff « «	12	2

Passagiere, die ihren «Kehr» rudern halfen, brauchten nichts zu zahlen. Bei Regenwetter suchten die Schiffsleute die Waren, besonders das Salz und das Mehl, mit Blachen und Harztüchern zu schützen.

Die besten **Schiffsbauwerkstätten** befanden sich in Därligen, Leissigen, Oberhofen und Scherzligen. 1532 finden wir ferner in Steffisburg einen Bootbauer. Dem Landvogt von Interlaken lieferte er ein «Klosterschiff» zur Personenbeförderung und erhielt dafür 50 Pfund. Ein Nauen kostete 10 Pfund, ein Weidschiff für die Klosterfischer 7 Pfund 10 Schilling und zwei Ruder 5 Schilling. 1639 liess sich in Sundlauenen der Konstrukteur Christ Monet

nieder, der vorher an einem westschweizerischen See gearbeitet hatte. Die Bootbauer hatten die Fertigstellung der Schiffe dem Landvogt zu melden und dem Kaufhaus eine Abgabe zu entrichten; der Verkauf an Kantonsfremde war verboten. Die grossen Lastschiffe waren mit einem Segel versehen. Wer mag diesen Barken oder Ledischiffen die Bezeichnung «Böcke» gegeben haben?

Aus den **Kriegsratsmanualen** ist zu ersehen, dass die Obrigkeit die Ortsvorstände verpflichtete, stets so viele Boote bereit zu halten, dass beim Aufflammen des Chutzen auf Äschiried die Auszügler auf den Lärmplatz nach Thun befördert werden konnten. Drohten jedoch Aufstände der Oberländer, wie beispielsweise im Bauernkrieg, oder Einfälle der Miteidgenossen über den Brünig, so liess der Schultheiss von Thun alle Schiffe «harfertigen». Das mussten sich auch die regierungstreuen Herren Michel im Schloss Ralligen gefallen lassen.

Dank der vorsorglichen Anordnungen der Regierung, der zuverlässigen Schiffsleute und den selten auftretenden Gewitterstürmen ereigneten sich im Laufe der Zeiten nur ganz wenig **Unglücksfälle**. Abgesehen von den zwei Anfahrten an die Fussgängerbrücke beim Freienhof in den Jahren 1518 und 1718 melden die Chroniken nur den Unfall von 1512. Da sauste von einer hohen Fluh des Beatenbergs ein Felsstück auf ein vorbeifahrendes Schiff, zerschmetterte es und tötete 11 Personen.

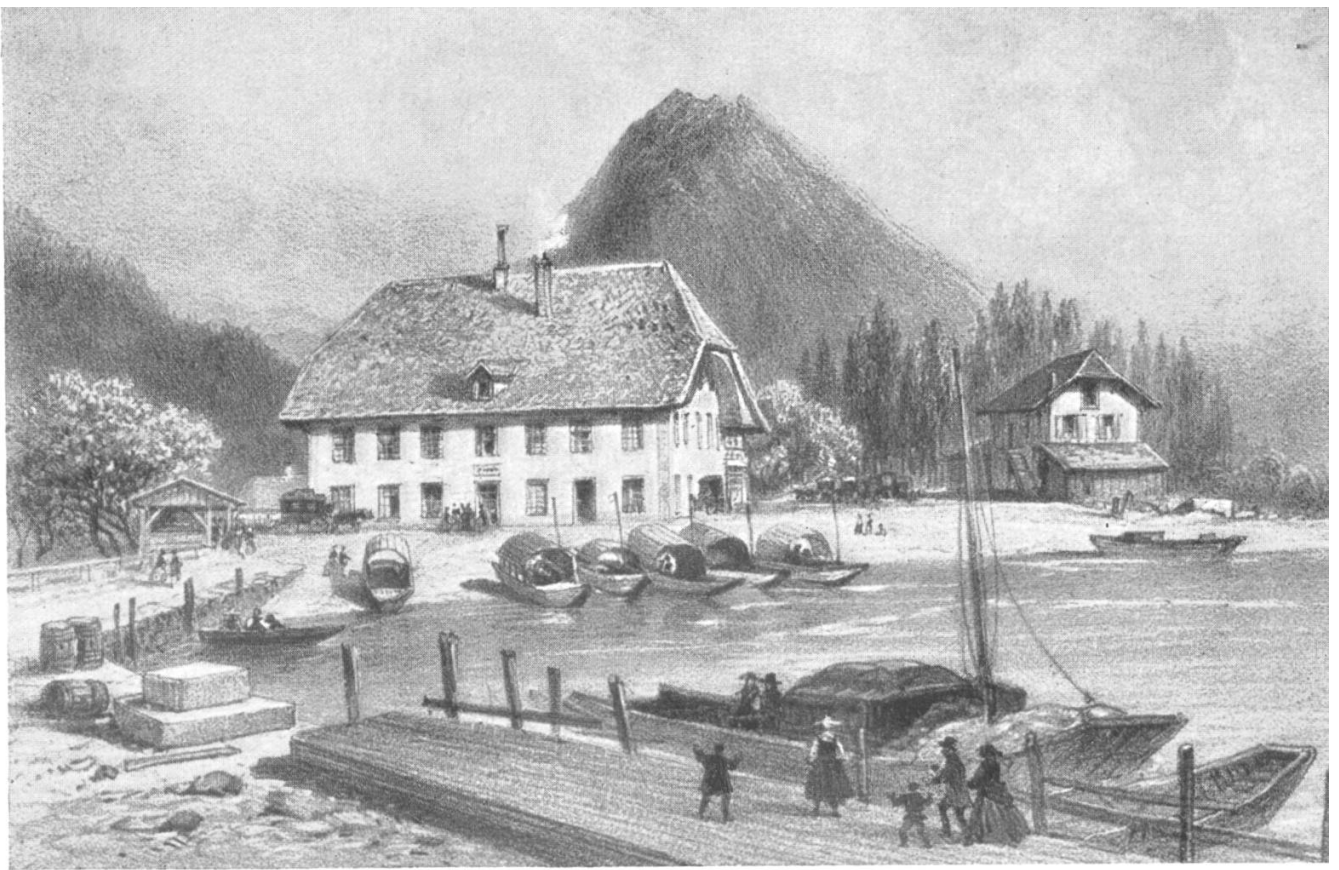
Eine gefährliche Passage war zu allen Zeiten die Nase, besonders beim Aufeinanderstossen von zwei verschiedenen Winden. Als 1608 die Weidleute beim «bösen Rat» im Nachtstall ein Refugium verlangten, liess ihnen der bernische Rat mitteilen, sie mögen den Schärm für ihre Schiffe und Waren auf eigene Kosten machen. Laut Wagners Reisebericht hat das bernische Baudepartement doch später eine Klause errichtet. G. Lorys Bild zeigt eine Rettung in den sichern Port. Vielleicht liess die Obrigkeit besagte Schutzhütte unterhalb dem «Wideli von Österreich» wegen den Salztransporten auf die oberländischen Alpen einrichten.

Jeder nach Thun gewählte Schultheiss hatte eine Inspektionsfahrt zu machen, um die Schiffe und Netze zu kontrollieren, die Fischer zu beeidigen und Aufseher zu ernennen. Da die Tour um den See gewöhnlich im Mai, wenn die Ufer in der Pracht der blü-

henden Bäume prangten, zur Ausführung gelangte, so nannte man den Tag «Fischmayen». Die Angelegenheit gestaltete sich fast immer zu einem fröhlichen Volksfest. Die Dörfler bekränzten die Zugänge zum Hafen mit Eychries, und Epheu und hielten ganz respektable Mengen des besten Eigenweins für den neuen Regierungsvertreter, seine Familie und die mitfahrenden Eingeladenen bereit. Beim Nahen des Schiffes begrüßte die Jungmannschaft die «Puderierten» mit Böllerschüssen, Alphornklängen und stimmungsvollen Jodlern.

Sonst wussten die Seeanwohner wenig von Vergnügungsfahrten, da die Zeiten nach der Reformation und während dem 30jährigen Kriege nicht besonders geeignet waren, Feste zu feiern. Erst gegen Ende des 17. Jahrhunderts, als die Krisis überwunden war und Handel und Verkehr neu auflebten, werden uns einige Fahrten gemeldet. Die Seeanwohner, die sich bei Landkäufen, Alpfahrten und auf Märkten kennen gelernt hatten, besuchten einander an schönen Sonn- und Feiertagen. Im Herbst boten die Lesersonntage in den rebgesegneten Dörfern dem Jungvolk Gelegenheit, sich bei Wein, Musik und Tanz kennen zu lernen. In den Rechnungen des Collegiums musicum in Thun ist zu ersehen, dass in den Jahren 1679, 1682 und 1749 Seefahrten nach Unterseen und Interlaken das Einerlei des Alltags unterbrachen. In Spiez und andern Uferorten wurde Halt gemacht und dem Wein und den Speisen ganz gehörig zugesprochen. Auf der dritten Fahrt kehrte die fröhliche Gesellschaft bei Einunger Tschaggeny im Landgut Ralligen ein. Die mitfahrenden Frauen machten ein Essen aus Fischen bereit, das gar herrlich mundete. Über 90 Mass Wein bekämpften den Durst, genau die Hälfte weniger, als auf der Seereise von 1682.

Die ersten Reisenden, welche über den See in das Oberland fuhren, verfolgten irgend einen wissenschaftlichen Zweck. Genannt sind der Kosmograph Sebastian Münster, der Chronikschreiber Stumpf, der Kupferstecher Matthäus Merian, der englische Gesandte Coxe, der Markgraf Friedr. Albert von Brandenburg und der Naturforscher Scheuchzer, der Begründer der Schülerreisen. Gar viele Besucher haben in ihren Reiseberichten die Schönheiten unseres Sees geschildert, so Meiners und Ebel, Stapfer und Dumas. Haller hat mit seinen «Alpen» viele Ausländer zu einem Besuch



Neuhaus

des Oberlandes angeregt. **Goethe** und Herzog Karl August kamen am 9. Oktober 1777 in einem gedeckten Schiff nach Neuhaus und besuchten auf der Heimfahrt die Beatushöhle, wo sie noch den drei Spannen dicken, kurz vorher von bübischer Hand durchschnittenen, Efeustamm sahen. Auch Sigmund Wagner, Dekan Gruner, Pfarrer Wytttenbach und die drei Maler Lory, Aberli und Weibel waren berufene Förderer des Fremdenverkehrs.

Die französische Invasion von 1798, da die Schiffleute Tag und Nacht stadtbernische Flüchtlinge nach dem Bödeli und nach Brienz führten, bereitete dem Reiseverkehr ein jähes Ende. Er setzte erst wieder ein, als die von Schultheiss N. F. von Mülinen und Maler König inszenierten **Hirtenfeste in Unspunnen** einheimische und fremde Gäste in unsere Gegend lockten. Von all den Berühmtheiten, Künstlern und Wissenschaftlern, die in den ersten Dezennien des 19. Jahrhunderts die Naturschönheiten des Oberlandes kennen lernten, seien erwähnt Kleist, Byron, Brahms, Dumas, Scheffel, Mendelssohn, Wagner, Ney und Rumford. Und aus der Reihe weiblicher Besuche-

rinnen seien noch beigefügt die Baronin von Staël aus Coppet, Friederike Brun, Vigée-Lebrun und die Kaiserin Josefine, für die man vom Bielersee eine feudale Gondel auf den Thunersee transportieren liess. Noch wäre dieses und jenes zu sagen über die Tätigkeit der Schiffskommission, den Tabakschmuggel, die Pulvertransporte, das Merligbrotschiff, die Fahrten des Saureränni, la belle Batelière, die kalte Kindbetti, Michel Brand, die fidele Bockfahrt der Merliger anno 1846 und andere Ereignisse aus der guten alten Zeit; doch muss hier aus Raumesgründen geschlossen werden.

S. A. Gassner, Schadau.