

Über die Schiffbarkeit der Aare

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Aarauener Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **45 (1971)**

PDF erstellt am: **16.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-559193>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Über die Schiffbarkeit der Aare

Dieses Thema ist heute wieder aktuell; der vorliegende Artikel führt uns allerdings in frühere Jahrzehnte unseres Jahrhunderts zurück. Der viel zu früh, im Jahre 1968 verstorbene Robert Frey-Rutishauser, Fabrikant, zeichnete kurz vor seinem Tode seine Telli-Erinnerungen auf, die Einblick in ein reizvolles, entschwundenes kleines Königreich gewähren. Dem Büchlein entnehmen wir mit freundlicher Erlaubnis seiner Gattin, welcher er das Manuskript zum Geburtstag überreichte, das dritte Kapitel: «Über die Schiffbarkeit der Aare.»

Wo Wasser ist, da wird es auch zum Darauf-Herumfahren benutzt. Ganz früher wurde die Aare mit Flossen aus Baumstämmen befahren; als kleiner Bub habe ich einmal noch so ein Ding den Fluss hinunter treiben sehen.

Je ein Floss aus vier Fässern, mit Balken und Brettern fest verbunden, waren im Ober- und im Unterwasserkanal verankert, und auch ein Weidling war stets fahrbereit. Sehr früh lernte ich die Kunst, stehend mit einem Ruder seitwärts, dieses sehr wendige Schiff zu führen. Eine Fahrt vom Turbinenrechen bis zur Schleuse und zurück gehörte fast zu den täglichen Übungen. Besonders imposant war natürlich eine Fahrt auf der Aare. Es erforderte Geschick und Tücke, unter der hochgezogenen Schleuse dem Aareufer entlang zu stacheln, richtig in die Strömung zu gelangen und den Sporn am Kanaleinlauf zu umfahren. Dort war die Strömung besonders stark, man schoss wie ein Pfeil talwärts. Dafür war dann der Unterwasserkanal ganz besonders geheimnisvoll. Beidseitig des Wassers standen dort grosse, über das Ufer ragende Bäume, Pappeln, Eichen, Akazien und Weiden, die den Kanal deckten und in ein mystisches Dunkel hüllten. Es sah aus wie im Urwald oder im Dschungel des Ganges. Mindestens zweimal im Jahr wurde diese Fahrt gemacht, um die Kanalufer zu kontrollieren. Bei der Rückfahrt aareaufwärts musste gestachelt werden. Natürlich lauerte ich stets darauf, ja bei einer solchen

Fahrt dabei sein zu können, und es war für mich die allerbitterste Strafe, bei dieser Gelegenheit nicht mitfahren zu dürfen.

Ich erinnere mich auch, wie mein Vater mit Schärli einen Weidling baute. Die eisernen «Spanten» wurden in der Schlosserei zurechtgebogen, Bretter zugerichtet gekauft, und dann kam die wichtige Arbeit des Nutens und des Abdichtens. Da durfte ich mithelfen und war sehr stolz darauf. Das Faktotum Schärli als gebürtiger Bibersteiner verstand sich auf diese Arbeit.

Ungefähr 1915 fasste Vater den Plan, ein kleines Boot zu bauen. Es hatte einen flachen Boden, vier kurze Ruder, wie sie die Ruderschiffe auf den Seen besitzen und bot etwa vier Personen Platz. Die Ruder mussten sehr kurz sein, damit man auf dem Kanal auch nahe den Ufern rudern konnte. Vater ruderte fast jeden Abend auf dem Kanal hin und her, meine Mutter hingegen vertraute sich diesem Ding ungern an.

Natürlich wurde auch dieses Boot auf der Aare erprobt, besonders das Umschiffen des Wehrsporns war ein ganz herrlicher Nervenkitzel. Mit den kurzen Ruderchen musste man sich kräftig ins Zeug legen, erst aufwärts, dann schräg in die Strömung und im richtigen Moment wenden, um von derselben mitgerissen zu werden. Beim Anputschen am Sporn wäre es unfehlbar zum Kentern gekommen. Wahrscheinlich ist das das erste Boot gewesen, welches in Aarau auf der Aare herumgefahren ist.

So um 1916 tauchte uns dann der Gedanke auf, ein leichteres, wendigeres Boot zu bauen. Uns schwebten in Gedanken die Kanus vor, wie man sie aus den Indianerbüchern kannte. Kaufen konnte man damals so etwas nicht, und es kam daher nur in Frage, solch ein Kanu selbst zu erstellen. Beim Wagner Wassmer am Rain liessen wir nach Kartonvorlagen harthölzerne Spanten herstellen. Wir besaßen damals, noch von meinem Grossvater her, ein riesiges Doppelzelt, welches aus den «Beuteresten» der Bourbakiarmee stammte. Grossvater hat die Grenzbesetzung 1870/71 als Dragoneroffizier mitgemacht. Aarau beherbergte dann viele französische Internierte, die sich unter anderem öfters in der Telli aufhielten, besonders im Frühling, dort in den Wiesen

junge «Weihfecken» (Löwenzahn) sammelten und daraus einen sehr guten Salat zubereiteten. Später suchten sie Hopfenspitzen, die eine ganz delikate, leicht nach Artischocken schmeckende Suppe gaben. Vater lernte diese Feinschmeckereien von den französischen Soldaten kennen, liebte sie sehr, und sie wurden zum Familienrezept erhoben.

Später, 1925, hatte ich ein seltsames Erlebnis, auf diese Zeit zurückblendend. Mit der Familie Riggenbach befand ich mich auf einer Autoreise, wir besuchten Südfrankreich und besichtigten gerade die Stadt Avignon. Wir wollten zum alten Fort St-André am rechten Rhoneufer, der Stadt gegenüber, und suchten eine Fahrgelegenheit. Da stand ein gebrechliches Fahrzeuglein bereit, mit einem älteren, mageren Pferdchen, aber einem ganz prächtigen Kutscher, einem alten Mann mit einem wunderbaren Knebelbart aus der Zeit Napoleons des III. Wir waren uns einig: mit dem müssen wir fahren. Also wurden die Verhandlungen eröffnet und kamen zu einem guten Schluss, indem der Kutscher schätzte, dass der alte Wagen wahrscheinlich unser Gewicht tragen und das Rösslein es ziehen konnte. Also ging es los, langsam und gemütlich. Während des Gespräches stellte es sich dann heraus, dass der gute Mann Anno 1871 wirklich bei der Bourbakiarmee war und in Aarau interniert wurde. Er kannte die Telli gut und erinnerte sich auch an unsere Fabrik. Das gab natürlich Anlass zu einem guten Trunk, und wahrlich, es war auch einen guten Schluck wert.

Nun aber wieder zurück zu unserem Zelt. Es bestand eigentlich aus zwei Zelten, aus einem inneren und aus einem äussern Stück, beide aus schwerem, dickem Zeltstoff. Die eine Hülle wurde also zum Überziehen des Kanus auserkoren. Die andere Hülle diente noch weiter als Zelt bis in ihr allerhöchstes Alter. Es beherbergte uns Buben und es beherbergte noch meine Kinder und hat dann erst so um 1945 herum ein seliges Ende gefunden.

Die hölzernen Spanten wurden mit Latten verbunden und das Gerippe mit dem Zelttuch überzogen. Mit einer dicken Farbschicht wurde das Tuch wasserdicht gemacht. Wohl wurde zum

Schluss dieses kanuartige Gebilde erheblich schwerer; es hätte viel, viel leichter gebaut werden können. Aber wir hatten keine Erfahrung, und im allgemeinen wurde damals alles noch viel schwerer gebaut, dauerhaft, auf ewige Zeiten hergestellt. Nun kam das grosse Ereignis – die erste Probe – und siehe, es schwamm. Im Vergleich zu den andern Wasserfahrzeugen war es wunderbar wendig und leicht zu steuern. Es ist sicher das erste Kanu in Aarau gewesen – es wurde bekannt, allgemein bestaunt, kritisiert und sehr, sehr skeptisch betrachtet. Es sei «gottversucht», sagte man, mit einem solchen Gebilde auf dem Fluss herum zu fahren, doch wenn man halt à tout prix ersaufen wolle, dann sei nicht zu helfen. Meine Eltern waren weniger ängstlich, mein Vater gar nicht, im Gegenteil, er half uns, soviel er konnte und hatte grosse Freude am Gelingen des Schiffes, hingegen sass er nie hinein, kam aber doch hin und wieder auf die Aare im Holzboot. Die Mutter hingegen hatte sehr grosse Angst, sagte jedoch nichts und liess uns gewähren, war aber jedesmal ausserordentlich erleichtert, wenn wir von einem solchen Abenteuer wieder zurückkamen.

Das Boot machte Schule. Freunde von mir bauten auch solche, grössere und kleinere, in allen Formen und Variationen. Es entstand eine ganze Flotte, zusammen fünf Stück, die alle bei uns lagerten. Die Eltern der Freunde hatten meist keine Ahnung, dass ihre Sprösslinge solch halsbrecherische Dinge wagten, und aus Angst, dass ihnen dieses Wasserfahren wahrscheinlich verboten worden wäre, sagten sie zu Hause nichts. Meine Eltern dachten eben anders: Lieber einen Blödsinn machen, aber wir wissen es. Ich habe meinen Eltern auch nie etwas verheimlicht. Es wäre mir auch gar nicht gelungen, denn meine Mutter merkte einfach alles oder ahnte es. Anlässlich einer Wanderung ins Wallis machten wir Pläne, um vom Val d'Evolène nach Zermatt zu gelangen, via Tête Blanche. Das ist eine an und für sich harmlose Sache, führt aber über Gletscher, Schnee und Eis, und wir waren keine ausgebildeten Alpinisten. Von diesen Absichten liessen wir nichts verlauten, doch als wir es nach vollbrachter Tat

erzählten, war die Mutter gar nicht erstaunt und sagte: Ja, das habe ich schon geahnt, ihr hattet einmal eine Karte auf dem Tisch, die hatte so viele blaue Stellen, und da dachte ich, dass ihr eben über Schnee und Eis gehen wollt. Ein andermal waren wir auf dem Napf, spielten mit der Seilbahn so lange, bis wir sie nicht mehr recht abbremsen konnten und das Ding in der Tiefe wahrscheinlich recht hart aufschlug. Es gab Schaden und ein gerichtliches Nachspiel. Der Gerichtspräsident, welcher diesen Fall behandelte, hatte aber doch einiges Verständnis dafür, und wir mussten nur den Schaden von ca. 100 Franken bezahlen. Was sagte meine Mutter? Nun, ihr habt mir eine Photo gezeigt, wie ihr so auf diesem Seilbähnli herumgeklettert seid, und da habe ich gedacht, dass da wohl etwas passiert sei! Also, gegen dieses vielberühmte Mutterauge war nicht aufzukommen.

Nun begann für uns das Zeitalter der Entdeckungsfahrten. Biberstein war das erste Ziel, dann lockte Brugg. Aber unterhalb Biberstein war das Aarewehr des Steinerschen Betriebes in Rupperswil, ein einfaches Überlaufwehr. Auf der rechten Seite war eine Lücke, damit Pontons und Weidlinge passieren konnten. Da galt es auszuprobieren, ob man mit den kleinen Dingern auch durch diese Lücke fahren konnte. Oben war's ruhig und glatt, dann sauste man in rasendem Tempo in die Tiefe, und unten schäumte das Wasser, bildete Wirbel und Waagen, spritzte und zischte wie in einem Hexenkessel. Das erstemal trugen wir die Boote fein säuberlich am Ufer in den untern Teil der Aare, dann wagte man einmal eine solche Talfahrt und kam mit platschvoll gefülltem Schiff wieder ans Ufer, lernte aber nach und nach, dieses schäumende Gebrodel zu überwinden. Unsere Boote waren auf der Oberseite noch offen und von den Wellen bald aufgefüllt, so dass ein gewisser Schutz angebracht werden musste. Mit den heute üblichen Konstruktionen kann man sie gar nicht vergleichen.

Als wird das erstemal nach Brugg fahren wollten, fragte meine Mutter den Präsidenten des Pontonierfahrvereins an, ob man überhaupt so etwas tun könne. Dieser kannte die Gefahren bei

der Enge von Brugg, Felsen und Strömungen und wildes Wasser. Aus dem Wasser ragende Felsen, Wirbel und Waagen bilden dort auf der linken Seite eine brodelnde Strömung. Der Ponton- oder Weidlingfahrer muss sie kennen, und es braucht gewiss geübte Leute, um diese Boote dort zu meistern. Unsere Kanus waren natürlich wendiger und die Gefahr des Scheiterns viel kleiner. Der gute Mann schilderte meinen Eltern getreulich den Zustand der Aare, meinte aber, dass wir schon durchkommen würden. Man hätte es lieber gesehen, wenn wir auf dieses Abenteuer verzichtet hätten, aber schliesslich erlaubten sie es uns unter der Bedingung, dass wir nach der Ankunft sofort telephonischen Bericht gäben. Also fuhr man los, liess sich herrlich aareabwärts treiben, passierte ungehindert die Pfeiler der Brücke von Wildegg und fuhr dann durch den schäumenden, wirbelnden Engpass bei Brugg. Diese Durchfahrt bot bei einigem Aufpassen keine Schwierigkeiten, weil ein derart kleines wendiges Ding mit ein paar Paddelzügen aus einer Gefahrenzone gebracht ist, um ebenso rasch durch die zweite zu gleiten. Wir landeten bei der Kaserne am Fluss und vergassen den schuldigen Telephonanruf total. Erst viel später kam er mir wieder in den Sinn; ich höre heute noch den Entlastungsseufzer meiner Mutter am Draht. Sie hat nie ein Wort darüber verloren; mir blieb es unvergesslich.

Die Fahrten wurden bis zum Rhein ausgedehnt, weiter durfte man während der Kriegszeit nicht. In Döttingen verweigerte die SBB zuerst den Transport der Boote, weil solche Gebilde in keinem Tarif vorgesehen waren; schliesslich liessen sich die gestrengen Herren erweichen, und die Kanus kamen, mit vielen Löchern und Havarien versehen, nach Aarau zurück.

Die grosse Neuigkeit, mit solchen Booten auf der Aare herumzufahren, machte natürlich an der Kantonsschule die Runde und wurde uns öfters, namentlich vom damaligen gestrengen Herrn Rektor Tuchschnid übel vermerkt. «Tja, tja, der Frey, der ist halt wieder Schiffli gefahren, statt zu arbeiten», hänselte er oft und, ich muss es zugeben, hie und da nicht zu Unrecht. Das «Schiffli-fahren» nahm uns halt manchmal mehr in Anspruch als das Auf-

gabenmachen, vor allem, es interessierte mehr, und das gibt dann Widersprüche mit den Pflichten.

Die Krönung des Ganzen war eine Fahrt von Neuveville am Bielersee nach Aarau im Jahre 1918. Wir machten damals während der Sommerferien eine Wanderung von Aarau nach Spiez (mit dem Zug), von dort aber zu Fuss über den Rawilpass – Sitten – Evolène – Tête Blanche – Zermatt – Turtmanntal – Lötschenpass bis nach Neuveville. Dort warteten die Boote auf dem Bundesbahnhof. Viel Volk sammelte sich am Hafen, als diese merkwürdigen Dinger ins Wasser gelassen wurden, abschätzigte Bemerkungen waren zu hören, Spott und Witze ergossen sich über uns, und man prophezeite uns, mit diesen Tuchbeuteln nicht einmal bis zur Petersinsel zu kommen. Doch wir kamen so weit, kamen sogar bis nach Biel, doch war es infolge eines heftigen Gegenwindes ein recht böser Chrampf. Es gab hie und da ein grosses Erstaunen eines Bauern, wenn wir am Abend vor seinem Hof landeten, um ihn um ein Heulager zu bitten (das gab es damals noch). Nahm man uns auf, so kostete das nichts, vielmehr hatte die Bäuerin meist Erbarmen mit uns und stiftete noch ein gutes Nachtessen mit Milch und Brot und Käs und Geräuchertem! Verwundert war die Verwaltung des Elektrizitätswerkes von Ruppoldingen, als wir dort durchgeschleust werden wollten. Statt die Schleuse in Funktion zu setzen, kamen einige Arbeiter, welche unsere Boote flugs in die Höhe hoben, sie auf die andere Seite trugen und dort wieder in den Kanal plumpsen liessen. Die Aare ist vom Bielersee bis nach Solothurn sehr ruhig und schlängelt sich gemächlich durch das ebene Land. Dann wird es wieder interessanter, zu rudern gibt es nicht viel, man gleitet und schwebt mal sanft, mal schneller durch die schöne Landschaft. Es herrschte damals eine arge Grippeepidemie im Land, doch merkten wir nichts davon und blieben infolge unserer Unberührtheit mit der bösen Welt von dieser Krankheit verschont.

Das war so ziemlich die letzte grössere Fahrt. Ich ging dann ins Welschland; ein jeder zog fort in einer andern Richtung, das

Leben gestaltete sich anders, und ich habe später das Kanufahren nicht wieder aufgenommen. Es ist ja seither zum grossen Sport geworden. Aber für uns bildete diese Zeit mit den selbstgebauten Indianerbooten, mit dem Erleben in der Natur, dem Kräftemessen mit dem Wasser und mit unserem Austoben mit den Gewalten schäumender Gewässer ein grosses Erlebnis.