Zeitschrift: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn

Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Solothurn

Band: 11 (1922)

Artikel: Geschichte der schweizerischen Binnenschiffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare : ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte

Autor: Appenzeller, Gotthold

Kapitel: Einleitung

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: 03.07.2025

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

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 . . ."