

# Die Otter : traditionsreiche Schifferfamilien

Autor(en): **Leibundgut, Jürg**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde**

Band (Jahr): **45 (1983)**

Heft 7

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-862649>

## **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.

## Die Otter: traditionsreiche Schifferfamilien

Inhaber der einstigen «Barken-Handelsflotte» auf den Juragewässern

*Von Jürg Leibundgut*

Im Telefonbuch von Neuenburg steht unter Willy Otter als Berufsbezeichnung «batelier» (Schiffer). Sein Grossvater Joseph wie auch sein Vater Adolphe gehörten zur Gilde jener solothurnischen Schiffer, die auf ihren Segel-Ruderbarken zwischen Yverdon-Neuenburg und Solothurn Wein, Fische und den gelben Hauterive-Stein beförderten. Die Eisenbahn verdrängte den Warentransport auf dem Wasserweg, aber die Otters kapitulierten nicht: Sand und Kies lautete die Alternative. Willy Otter (82), bei dem wir in Neuenburg zu Besuch weilten, weiss aus Überlieferungen und eigener Erfahrung viel über ihren damaligen Wasserweg zu berichten.

### *Vom Küfer zum Schiffer*

Grossvater Joseph Otter lebte bis zur Mitte des vergangenen Jahrhunderts im Gebiet des Weissensteins, im Solothurnischen. Er hatte vierzehn Kinder! Zu jener Zeit war der Warentransport auf dem Wasserwege ein einträgliches Metier. Joseph Otter lernte die Schiffergilde kennen und er etablierte sich vorerst als Küfer in Solothurn. Fasziniert durch die Schifffahrt, tauschte er sein Handwerk ein und wurde Schiffer. Die Begeisterung für diesen Beruf erwachte anlässlich der zahlreichen Reparaturarbeiten an den Fässern, welche ihm die Schiffer brachten.

### *«Il a chargé pour Soleure»*

Jeder Romand beginnt zu kichern, wenn er diesen Ausspruch hört! Hinter diesem für den Deutschschweizer aussagenden Satz, dass «Ware für Solothurn» geladen wird, erkennt der Romand sofort die Beziehung zum altüberlieferten Brauch, dass Wein für Solothurn geladen wurde, und zwar nicht nur auf die Barke, sondern auch in die Kehle! In Le Landeron und Cressier, wo ich Leute darauf ansprach, erklang helles Gelächter! Der Romand identifiziert diesen Ausspruch mit Betrunkenheit.



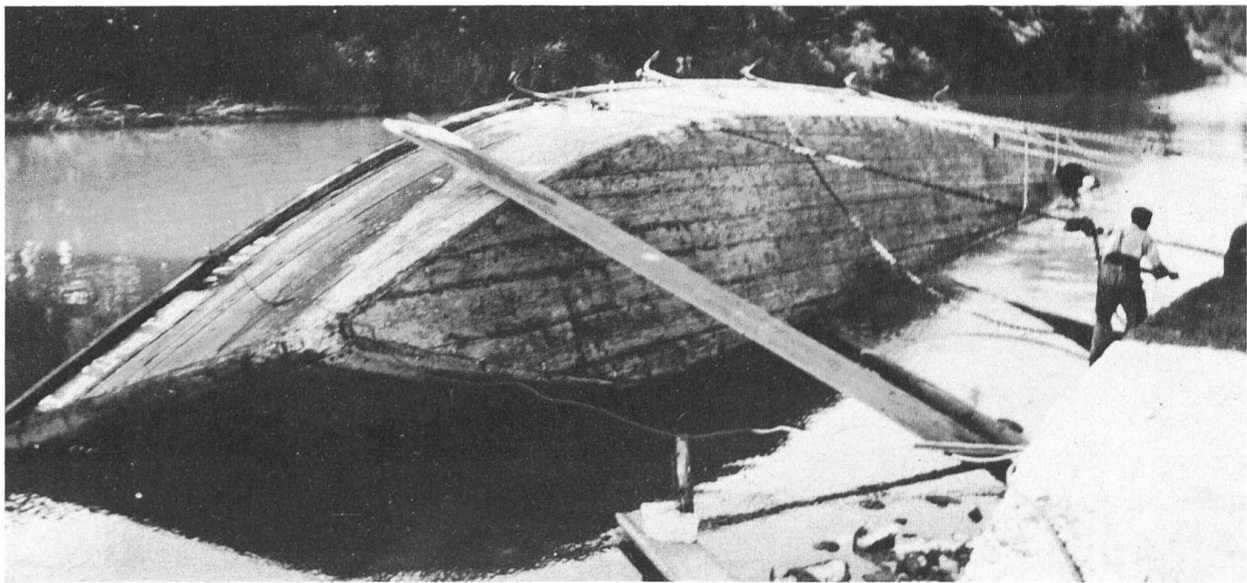
Unter diesem Rundbogen bei Le Landeron, heute 200 m vom Bielerseeufer entfernt, wurden früher Weinfässer auf die Barken der «Otter'schen Flotte» verladen. Foto Jürg Leibundgut.

### *En Bas-le-Port*

In Le Landeron wie auch in Cressier gibt es geografische Bezeichnungen «En Bas-le-Port» (beim Hafen unten). In Le Landeron ist diese Stelle heute etwa zweihundert Meter vom Seeufer entfernt, während diese Bezeichnung in Cressier für das Naturschutzgebiet der Alten Zihl gilt. Vor der Juragewässerkorrektion verliefen hier ja bekanntlich andere Wassergrenzen. In Le Landeron existiert noch heute eine Schiffanbindestelle, wo Weinfässer auf die Barken verladen wurden.

### *Sand, Kies und Holz*

Adolphe Otter, der Vater des eben besuchten Willy Otter, wurde 1865 in Hagneck geboren. Er trat in die Fussstapfen seines Vaters und wurde ebenfalls Schiffer. Er liess sich an den Ufern der Zihl nieder, vorerst im Gut La Poissine, später im Rothaus, unweit der heutigen Biel-Neuenburg-Eisenbahnbrücke.



Umgekippte Barke im Zihlkanal, auf der Höhe der Eisenbahnbrücke der Berg-Neuenburg-Bahn.  
Foto im Archiv Willy Otter.

Nach 1860, als eine Eisenbahnlinie am Jurasüdfuss realisiert wurde, verlagerte sich verständlicherweise der Warenverkehr vom Wasser auf die Schiene. Dies hatte zur Folge, dass einige Schiffer arbeitslos wurden. Aber Adolphe Otter, aufs engste mit dem Wasser verbunden, war nicht bereit, aufzugeben. Er verlegte sein Einsatzgebiet auf das Mündungsgebiet der Areuse, wo er Kies förderte und diesen an verschiedene Ziele transportierte.

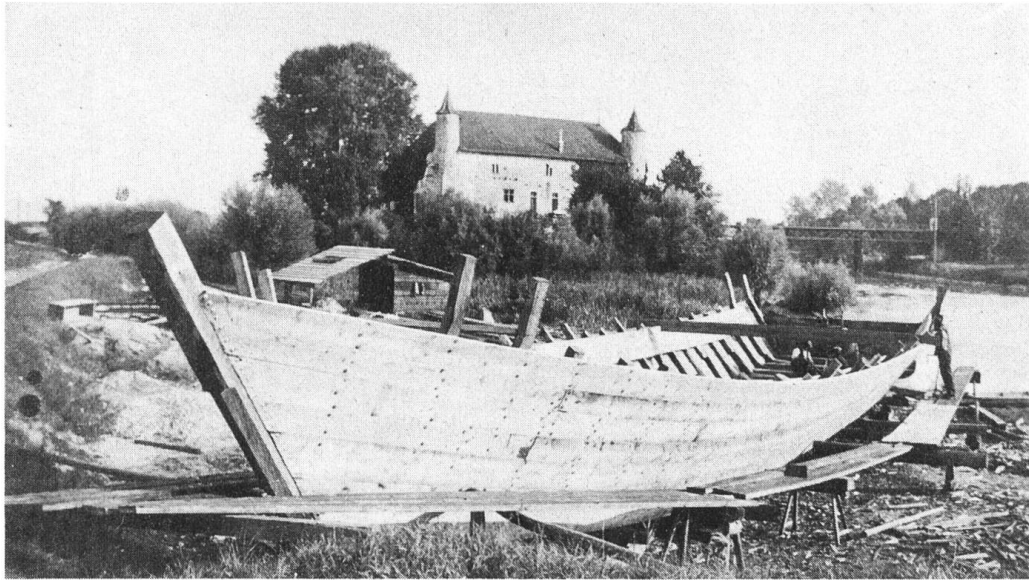
Adolphe hatte zwei Söhne, James (1896–1978) und eben Willy, geboren 1901. Wie konnte es anders kommen, als dass ihre Süsswasser-Seemannsherzen nicht anders schlagen konnten als jene ihrer Väter! Beide Brüder stiegen ins Geschäft der Sand- und Kiesgewinnung ein. Entsprechende Konzessionen wurden vom Staat erteilt. Vater Adolphe hatte bereits einige Erfahrung mit Baggern, und so setzten die Söhne diese Arbeit auf der Höhe von Hagneck, in der Bucht von Saint-Blaise und Hauterive fort. Zu ihnen stiess noch das Unternehmen Bühler. Der Betrieb zeitigte erfreuliche Resultate in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts. Die Barkenflotte konnte erweitert werden.

Während das Hauptkontingent der Otter'schen Flotte aus Sand- und Kiestransporten bestand, erfolgten Einsätze für Holz-

transporte zum Beispiel von der St. Petersinsel nach Twann oder Neuenstadt. Willy Otter erinnert sich an weitere Spezialaufträge: «Ich entsinne mich, dass wir im Gebiet des Mont Vully, also auf der Broye, Lehm luden für die Ziegelfabrik in Neuenburg. Auch Mist wurde zwischen La Neuveville und der Insel transportiert.» 1956 fusionierten die Gebrüder Otter mit dem Unternehmen Bühler. Heute zeichnet Eugène Bühler verantwortlich für den gesamten Betrieb.

#### *Mit Segeln und Muskelkraft*

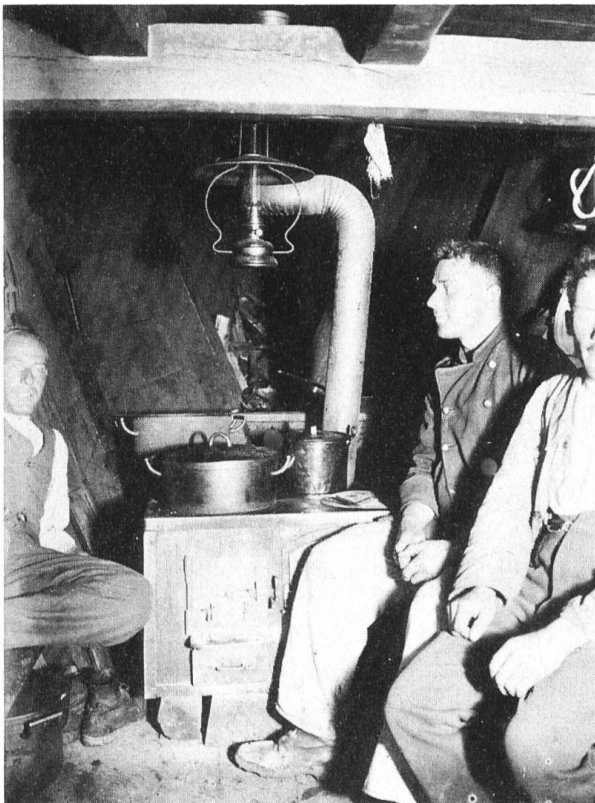
Willy Otter erinnert sich aus Überlieferungen, dass die bis zu 25 Meter langen und 5,50 Meter breiten Segelbarken oft infolge Flauten per Muskelkraft durch Rudern vorwärts bewegt werden mussten. In den seichten Uferpartien (etwa zwischen Estavayer-le-Lac und Cudrefin) wurde auch öfters zum Bootshaken Zuflucht genommen. Die Stange mit einer Gabelvorrichtung an der Spitze wurde auf dem Grunde fixiert. Alsdann wurde die Barke wiederum mit Muskelkraft um eine Schiffslänge vorangestemmt! Dazu Willy Otter: «Noch mein Vater bediente sich des Bootshakens.» Zwei Segel ermöglichten bei günstigen Windverhältnissen eine Geschwindigkeit von 15 km/h. Im Gegensatz



Am Zihlkanal beim Schloss Thielle um 1920. Eine Holzbarke im Bau (Adolf und Eduard Otter).  
Foto Archiv Willy Otter.

zu den Barken auf dem Genfersee verfügten diejenigen des Neuenburgersees über keinen Vorderstevan — wegen seichten Uferzonen und Untiefen. Der Barkenführer wurde auch «patron» genannt. Ihm standen drei bis vier Schiffer zur Verfügung.

Längs der Kanäle existierte eine Art Schlepptrassee für die Pferde, welche den Barken vorgespannt wurden! Heute werden Ozeanriesen innerhalb der verschiedenen Schleusen des Panamakanals ähnlich vorangetrieben, allerdings mit hochpferdigen Lokomotiven!



In der Kombüse einer Holzbarke; rechts im Bild Willy Otter. Foto aus seinem Archiv.

#### *Binnenschiffahrt — ohne Seemannsallüren*

Wir blättern im Fotoalbum von Willy Otter und hofften auf irgendwelche Sujets von Geselligkeit und Seemannsgarn zu stossen. Vergeblich! In den etwas traurig anmutenden Kombüsen (Proviantkammern mit Holzofen) der Barken, wo es galt, die Nacht auf Pritschen zu verbringen, fehlten Anhaltspunkte zur Gemütlichkeit. Willy Otter erklärt sich: «Abends waren wir jeweils todmüde. Obschon ich mit Motorbarken auf den drei Seen unterwegs war, galt es, hart zuzupacken. Die Barken mussten beladen oder entladen werden. Mein Vater und mein Grossvater wurden bei ungünstigen Windverhältnissen zusätzlich am Ruder oder am Bootshaken gefordert. Nein, wir benutzten die knappen Abendstunden zwischen Estavayer-le-Lac und Biel/Solothurn zum Ausruhen.» Vater Adolphe und zu Beginn auch Sohn Willy benutzten oft das Fahrrad, um



abends nach Hause zur Familie zu fahren. Dies war jedoch nur möglich, wenn die Barke nicht allzu weit von zuhause in einem Hafen lag.

### *Territoriale Änderungen*

Nach der Ersten Juragewässerkorrektur gab es zwischen dem Kanton Neuenburg und dem Kanton Bern territoriale Bereinigungen im Gebiete Thielle. Am 31. Dezember 1895 wechselten die neuenburgischen Gebiete an den Kanton Bern über. Johann Dreyer und die Gattin von Joseph Otter, welche damals das Rothaus bewohnten, lancierten vorgängig eine Petition, um auf Neuenburger Boden bleiben zu können! Die Bemühungen waren vergeblich. Während Neuenburg bis anhin Fr. 49.40 für Steuern und Versicherungen einkassierte, schnellte dieser Betrag nach bernischen Massstäben nun plötzlich auf 130 Franken an. Zudem verlangte Bern 312 Franken für ein Wirtepatent! Die «Affäre» wurde ans Bundesgericht weitergetragen, aber weder Frau Otter noch Herr Dreyer zogen einen Nutzen daraus. Sie wurden zu Bernern erklärt!

### *Willy Otter in der Freizeit*

Bescheiden und zurückhaltend wie er ist, wollte uns Willy Otter ein Zeichenalbum vorenthalten. Wer würde hinter einem kräftigen Schiffer einen Hobbyzeichner entdecken? Beim Durchblättern wird einem bald bewusst, dass hier ein Mensch mit Hingabe, Flair und Talent gearbeitet hat. Uferszenen, Schlösser, Stimmungsbilder wechseln in vielen Variationen ab. Die meisten Sujets entstanden aus der Perspektive der Barken mit Blick landwärts.

Auf unsere Frage, warum er nicht parallel zum Schifferberuf wenigstens zum Hobbyfischer wurde, tönt es recht energisch: «Wir litten meistens unter Zeitmangel. Einladen, fahren, ausladen.» Eigenartig: Willy Otter zog es oft an Freitagen in die Berge. «Dort oben konnte ich ausruhen, so richtig ausspannen. Aber leben hätte ich dort nie können.»

### *Otters mit Kapitänsmützen*

Wie konnte es anders kommen bei einem so traditionsverbundenen, naturbezogenen Beruf: einige Nachfahren blieben den Juragewässern treu, so René Otter, 40 Jahre im Dienste der Schifffahrtsgesellschaft des Neuenburger- und Murtensees, Pierre Otter — «chef de chantier» und «1er capitaine», und Joseph Otter, Murten — beide bei derselben Gesellschaft, Philippe und Emil Otter — beide Kapitäne auf dem Bielersee.

Im Rückblick bedeutet das Geschlecht Otter so etwas wie ein Gütezeichen für die Schifffahrt auf den Juraseen und Kanälen, vom freien Unternehmertum bis zur Linienschifffahrt.