Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde

Band: 49 (1987)

Heft: 2

Artikel: Von den Mühlen, Brücken, Fähren und der Schiffahrt in Niedergösgen-Schönerwerd

Autor: Brunner, Hans

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-862612

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: 02.07.2025

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

Holzbrücke Niedergösgen-Schönenwerd 1864.

Von den Mühlen, Brücken, Fähren und der Schiffahrt in Niedergösgen-Schönenwerd

Von Hans Brunner

Das Niederamt ist geprägt durch den kurvenreichen Lauf der Aare. Zwischen Dulliken und Winznau lassen sich bis zu elf verschiedene Läufe feststellen, die die Aare im Laufe der Jahrtausende genommen hat. Viel fruchtbares Land wurde weggeschwemmt. Zusätzlich brachte der Bau von Brücken die unbeliebten Abgaben von Holz oder sonstigen alljährlichen Gebühren. Die Bewohner des Niederamtes waren gehalten, an die beiden Brücken von Aarau und Olten — es waren die beiden einzigen befahrbaren Übergänge bis 1864 — ihre Gebühren zu leisten. Die Dörfer aus dem Werderamt hatten in Olten den Brughaber und die «us dem Ampt Gösgen mussten zollnen oder den Brughaber geben». So heisst es im Zolltarif von Olten von 1551. Ober- und Niedererlinsbach, Kienberg, Wisen, Stüsslingen und Rohr, Lostorf, Winznau, Obergösgen und Niedergösgen zahlten zudem an die Brücke in Aarau das Zollkorn und hatten erst noch die Pflicht, dem jeweiligen Zöllner einen Anteil an seinen Lohn zu geben. So musste ein ganzer Bauer jährlich ein Brot, ein halber Bauer ein halbes Brot und ein Tauner zwei bis drei Batzen leisten.[1]

Fähre Niedergösgen-Schönenwerd

Zu den beiden Übergängen in Olten und Aarau kam nun noch derjenige von Niedergösgen nach Schönenwerd. 778 schenkte Bischof Remigius dem Domstift von Strassburg «das Klösterlein Werith, im Aargau, über der Aare gelegen, auf einer kleinen Insel in der Gemarkung von Gretzenbach», wie es im Testament heisst, in dem alle Einzelheiten aufgezählt sind, hingegen keine Fähre, keine Brücke, kein Schiff erwähnt wird. Es bestand aber ohne Zweifel ein Übergang zum Klösterlein Schönenwerd, das kaum auf einer Aareinsel, sondern am heutigen Ort auf dem Bühl gestanden haben wird, und zwar in der Pfarrei Gretzenbach, zu der das Dorf Schönenwerd bis 1859 gehörte, ehe es selbständige Pfarrei wurde.[2]

Sicher war es ein früher Übergang und ein wichtiger, wenn auch erst aus den Rechnungsbüchern des 14. Jahrhunderts des Stiftes Schönenwerd die ersten genauen Angaben stammen.

1334/35 wird in einem Eintrag vermerkt, dass dem Fährmann 12 alte Schillinge für ein Hemd bezahlt wurden.

1375/76 heisst es, dass «das Schiff einem Arnoltz in Werd auf ein Jahr für einen Scheffel Spelz und einen Scheffel Haber nach Klostermass für den Propst vermietet wird.»

1377 «Wir haben ein Schiff gekauft für Ulrich von Veltheim für 3 Pfund 5 Stebler.»[3]

Hundert Jahre später, im Jahre 1493, «bekennen Schultheiss und Rat zu Solothurn, dass zum Propst und Kapitel Werd von alters her ein Schiff und Fährmann in Dienst steht.» Und weiter heisst es: «An die Kosten des Schiffes sollen die Herren von Werd und ihre Nachkommen uns auf St. Andreas-Tag ein Malter Korn und ein Malter Haber geben.»[4] Das sind Unterlagen genug, die für das 14. Jahrhundert den Betrieb einer Fähre belegen, womit aber keine gültigen Beweise für die Art des Überganges in früheren Jahrhunderten erbracht sind.

Die Entlöhnung des Fährmannes

In der gleichen Urkunde wurde der Lohn des Fährmannes bestimmt. So musste jeder, «der zu Werd bauwet, dem Fehren zu Fuhrlohn jährlich ein Viertel Korn und ein Brot geben.» Und die Leute, die dem Stift Werd zinsen mussten, waren verpflichtet, dem Fährmann jährlich ein Viertel Korn und ein bis zwei Brote zu geben. Die Stiftsherren und der Propst mussten kostenlos gefahren werden, hingegen gehörte vom Wein, den sie führen liessen, jedesmal ein Mass dem Fährmann. Personen, die keine jährliche Pauschale bezahlen mussten, hatten von einem geladenen Wagen zwei Schillinge, von einem geladenen Karren einen Plaphart und wenn sie ohne Gefährt fuhren, einen Angster zu entrichten.

Zu diesen Fahrgebühren, die mit den Jahren detaillierter aufgeschrieben wurden, erhielt der Fährmann verschiedene Zehntrechte. Im Lehenbrief von 1687 wird ersichtlich, dass die Fahrleute auch das Recht hatten, eine Ölmühle zu betreiben, und die Regierung sicherte ihnen zu, dass «ihnen niemand in die Weid fahren dürfe, noch eine andere Öltrotte am Ort gebaut werden könne.» Für beide Lehen waren die Schiffsleute der Regierung jährlich 40 Mass Öl schuldig.[5]

Die Bauern weigerten sich

Um das Einkommen des Fahrlehens musste immer wieder gekämpft werden: einmal verloren die Inhaber juchartenweise Schachen-

land durch Überschwemmungen, zum andern verweigerten die Bauern, die nach Schönenwerd zinsen mussten, die jährlichen Abgaben und zwar aus folgenden Gründen: Im Verlaufe von Jahrzehnten nahm die Aare in Niedergösgen einen andern Lauf, so dass es nicht mehr möglich war, ein grosses Schiff als Fähre zu halten, «auf dem die Schönenwerd'schen Früchte mit Ross und Wagen hinübergeführt wurden. Jetzt haben sie nur ein kleines Schiffchen und können ein grosses wegen Veränderung der Wassermasse nicht mehr halten. Sie (die Bauern) müssen Ross und Wagen bis zur Aare haben, allda sechs Mann zum Aus- und Aufladen der Früchten, jenseits müsse ein anderer Wagen parat stehen, und abermalen sechs Mann zum Aus- und Aufladen. Dann müssen beide Wagen den ganzen Tag im Sold behalten werden, damit wenn etwas Frucht übrigbleibt, dieselbe wieder auf dem beschriebenen Pfad könne zurückgebracht werden.» So argumentierte Statthalter von Felten aus Winznau vor dem Oberamtmann und fuhr dann weiter: «Hingegen stehe jetzt die Strasse gegen Aarau zu allen Seiten offen, ein Meister auch Knecht, mit einem Ross und Wagen könne das ganze gemächlich verrichten. Wenn der Fehr auch durch die obwaltenden Umstände in seinem Einkommen etwas geringer zu stehen komme, so sei das Lehen noch immer fett genug, und wäre nicht nur einer, sondern zwanzig, die 100 Gulden mehr Lehenszins geben würden.»[6]

In gleicher Weise haben sich die Gemeinden von Starrkirch bis Gretzenbach und von Winznau bis Niedergösgen «beschwert, dass sie sollten angehalten werden, nur den Weidling der Fehren zu Niedergösgen benützen zu dürfen. Ihre Verwandtschaften auf dem jenseitigen Ufer seien aber viel grösser als zur Zeit, da das Lehen errichtet wurde. So habe auch das Gewerbe und die Betriebsamkeit weit mehr zugenommen. Es falle also sehr schwer, fast täglich so grosse Umwege zu machen, da sich nähere Wege darbieten wie z. B. der Weidling des Schachen Bauern in Obergösgen.»[7]

Die Duldung der Obergösger Fähre

Dieser Schachenbauer in Obergösgen hatte ein Schiff, um auf sein Land zu gelangen, hingegen verbot ihm die Regierung mehrmals, «seinen Weidling zu etwas anderem als was ihm gestattet ist, zu gebrauchen.» Es wurden ihm Bussen und sogar die Wegnahme des Schiffes angedroht, doch keine Strafe wurde ausgeführt, denn die Regierung musste selber einsehen, dass die Fähre im Obergösger Schachen zentraler gelegen war als die Niedergösger.[8]

1811 war es dann soweit, dass die Fähre in Obergösgen-Dulliken, die schon vor dem Bauernkrieg mit obrigkeitlicher Bewilligung in Betrieb gestanden war, ordentlicherweise wieder Waren und Personen führen durfte, jedoch musste der Obergösger dem Niedergösger Fährmann 16 Pfund als Entschädigung für seine Mindereinnahmen bezahlen.[9]

Brückenbau

Obwohl sich begreiflicherweise die Niedergösger Fährleute — nebenbei gesagt, das Fahr wurde über 300 Jahre von der Familie Spielmann geführt — gegen den Bau einer Brücke wehrten, mussten sie 1862 dennoch miterleben, wie Gemeinden und in erstaunlicherweise auch viele private Leute aus allen Dörfern aus dem Gösger- und Werderamt Geld für eine Brücke spendeten und bewilligten.

In einer Petition an den Kantonsrat wurden die Gründe für einen Brückenbau ausführlich dargelegt und die Industrien, Betriebe und Berufe in Schönenwerd und in den Gemeinden des Gösgeramtes aufgezählt. In Niedergösgen gab es folgende Berufe: 6 Zimmerleute, 8 Leinenweber, 4 Kappenmacher, 5 Maurer, 2 Wirte, 6 Schneider, 6 Schuster, je 1 Müller, Glaser, Hutmacher, Klempner (Spengler), 1 Baumwollweber, Schmied, Dachdecker, Krämer, Bötticher und ein Wagner.

Von den Betrieben heisst es in der Petition folgendes: «Die Ortschaft Schönenwerd sei unstreitig unter den Dörfern des Kantons diejenige mit der stärksten Gewerbetätigkeit. Es stehen daselbst:

eine Fabrik von Schuhen und Elastique	mit 500 Arbeitern
eine Fabrik von Bändern	mit 150 Arbeitern
eine Fabrik von Tricot	mit 100 Arbeitern

Die Arbeiter aller Fabriken wohnen grösstenteils in Niedergösgen und in den übrigen solothurnischen Dörfern. Viele davon arbeiten in den Fabriken, andere holen und bringen die Arbeit wöchentlich, die sie zu Hause verrichten. In Niedergösgen sind in Betrieb eine Sägemühle, zwei Gipsmühlen, eine Mehlmühle, eine Hammerschmiede, eine Knochenstampfe, eine Kalk- und Ziegelbrennerei, eine Cementfabrik, eine Filzwarenfabrik, mehrere Tuffsteinlager. Alle diese Gewerbe sind auf dem rechten Aareufer nicht vertreten.

Lostorf hat reichhaltige Gipslager, ebenso Rohr und Stüsslingen. In Lostorf arbeiten bereits drei Gipsmühlen. Das Bad besitzt zwei Quellen Mineralwasser. Die beiden Erlinsbach produzieren ein ansehnliches Quantum Wein, der ebenfalls seinen Weg zum Teil über das Wasser und auf der Eisenbahn findet. Dort ist ein Schwefelbad, dessen Heilkräfte in weite Entfernung berühmt sind, sowie das Kurhaus Barmel auf der Schafmatt.

Infolge dieser mannigfachen Gewerbe auf beiden Aareufern wäre die Erstellung einer Brücke ein längst gefühltes Bedürfnis.»[10]

Zentrumsfunktion

Niedergösgen wurde eine Zentrumsfunktion zugeschrieben, weil von hier Strassen nach Erlinsbach, Stüsslingen, Obergösgen und Lostorf ausgehen und somit Ausgangspunkt für 5300 Einwohner sei. Ebenso wurde die Frequenz der Fähre angeführt. Innerhalb von 14 Tagen passierten

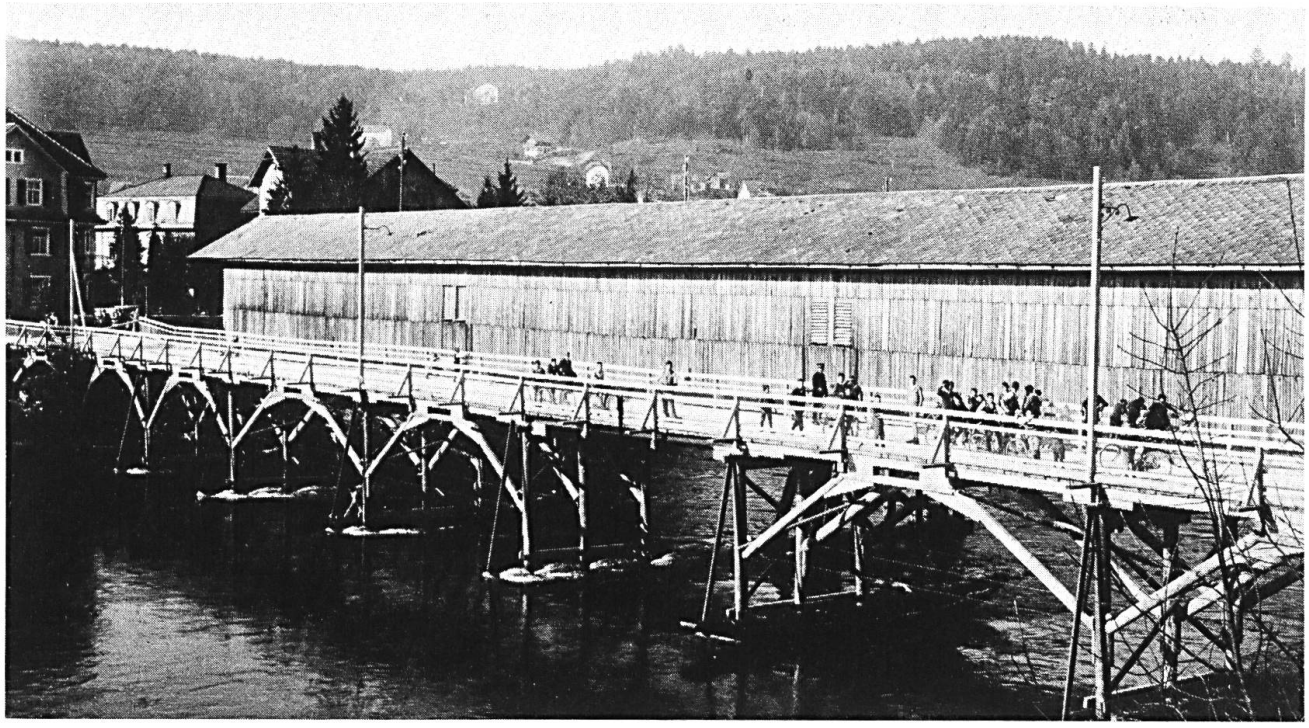
1064	Personen
52	einspännige Fuhrwerke
42	zweispännige Fuhrwerke
11	dreispännige Fuhrwerke
6	vierspännige Fuhrwerke
17	Pferde und Hornvieh
7	Kleinvieh
101	Karren

die Aare, wofür 193 Franken als Taxen geleistet werden mussten, was auf das Jahr umgerechnet 5038 Franken ergab, Gebühren, die vom Volk eingebracht werden mussten und eine Benachteiligung der Bevölkerung gegenüber andern Regionen bedeutete.[11]

Die Debatte im Kantonsrat

Regierungsrat Vigier, der mit dem eigentlichen Initianten für den Brückenbau, mit Carl Franz Bally befreundet war, plädierte dann im Kantonsrat mit seinem ganzen Prestige für den Bau der Brücke.

«Wenn wir das Fahrgeld der Privaten mit 4 % kapitalisieren, so erhalten wir eine Summe von 126 000 Franken, währenddem eine Brücke mit 79 000 Franken erstellt werden könnte.



Seitlich angebrachte Notbrücke 1927/28.

Daran leisten die beteiligten Gemeinden und Private 31 500 Franken, so dass dem Staat 47 500 Franken verbleiben.»[12]

Aus vier Projekten wurde die gedeckte Holzbrücke — ein Projekt der Firma Zschokke aus Aarau — zur Ausführung vorgeschlagen. Ohne Opposition ging das Vorhaben an der Sitzung des Kantonsrates vom 29. Dezember 1862 nicht durch.

Kantonsrat Kaiser bemängelte die Ausführung der Brücke in Holz und kritisierte die Regierung, weil sie die Brücke «mit erborgtem Geld baut. Andererseits liegen nun nicht weniger als 7 Strassenprojekte vor, die genehmigt worden sind. Einige davon sind in Angriff genommen, andere noch nicht, vollendet ist keines, es wird viel beschlossen und wenig gemacht. Nehme man Weniges an die Hand und vollende es, bevor man Neues bringt. Auch ist dann der Bauchef immer auswärts in Anspruch genommen und auf dem Büro niemand zu finden.»

Bankier Brunner trat für den Bau einer gedeckten Brücke ein, denn «unter allen Umständen gewährt sie Schirm vor Unwetter, was für ärmere Leute oft bequem ist, und die vorgeschlagene Brücke möchte zudem oft, da sie gedeckt ist, für Inspektionen des Militärs gebraucht werden.»

Noch ein Votum soll erwähnt werden. Es sind Worte eines ehrlichen Politikers und stammen von Fährmann Spielmann in Obergösgen: «Die Erstellung der Brücke ist ein sehr notwendiges Bedürfnis. Ich möchte sie empfehlen, obschon ich im Besitze der Fähre in Obergösgen und als Flösser auch nicht gerade starker Liebhaber von vielen Brükken bin.»[13]

Die Brücke wurde in Anwesenheit der gesamten Regierung mit einem grossen Volksfest 1864 eingeweiht.

Die Brücke von 1928

Wie schon 1864 vorausgesagt wurde, eignete sich die Holzbrücke nicht für lange Zeit. Dazu kam der nicht vorauszusehende Automobilverkehr mit den grossen Achsenlasten von über 6 Tonnen. Weil die Brücke aber nur 3,5 Tonnen Achsenlast tragen konnte und das bei einer Geschwindigkeit von 10 Stundenkilometern, erfüllte sie ihren Zweck nicht mehr und ein Neubau drängte sich auf. Es entstand ein erbitterter Streit wegen der Subvention, denn Schönenwerd und Niedergösgen stellten sich auf den Standpunkt, dass es sich um eine Erneuerung und nicht

um einen Neubau handle, wie die Regierung meinte, denn die Brücke kam an denselben Standort zu stehen. Für die Gemeinden war es ein Strassenunterhalt, der mit zwei Dritteln subventioniert werden musste, ein Neubau hingegen nur mit 50 bis 70 Prozent. Der Gesamtregierungsrat setzte einen Beitrag von 50 Prozent fest, da Schönenwerd und Niedergösgen steuerkräftige, reiche Gemeinden seien und in der Wahl des Projektes besondere ästhetische Wünsche berücksichtigt haben wollten.

Diese Haltung der Regierung hatte über zwei Sessionen eine Debatte zur Folge, wie es solche ganz selten gibt. Zwei nachmalige Bundesräte (Obrecht und Stampfli), die beiden eidgenössischen Parlamentarier Dietschi und Bally und weitere Votanten, die zur Spitze des Rates zu zählen waren, bekämpften oder befürworteten die Vorlage mit Vehemenz.

Der Ammann von Schönenwerd hielt zwei Regierungsräten vor: «Schönenwerd könne man zerlegen in ‹Schön› für den Bauminister und in ‹Wert› für den Finanzminister. Ich glaube, der holt aus Schönenwerd heraus, was ‹wert› ist. Und Ständerat Iwan Bally antwortete dem nachmaligen Bundesrat Stampfli: ‹Mein Freund, Du bist im Unrecht, denn Du wirst grob.› »

Die Aareschiffahrt

Nach der Bundesvorschrift von 1923 mussten bei Brückenbauten 25 m breite und 6 m hohe lichte Durchfahrten für die Binnenschiffahrt geplant werden. Diese Bestimmungen stiessen auf grosse Opposition und es ist interessant, einige Argumente gegen die Schiffahrt aus der damaligen Zeit, also vor 60 Jahren, zu hören.

«Ich behaupte», sagte Kantonsrat Moll, «es sei für jeden Franken schade, den wir heute für die Schiffahrt ausgeben, wohlverstanden für die Schiffahrt im Landesinnern. Stellen sich die Herren doch einmal vor, was heute, wo jeder Fuhrmann einen Lastwagen sich anschaffen kann, der Lastautomobilverkehr der Bundesbahn für Schwierigkeiten macht. Die Schiffahrtsenthusiasten haben heute gut, den Elektrizitätswerken und der Öffentlichkeit Vorschriften beim Bau von neuen Brücken zu machen, wenn sie daran doch nichts zahlen. Die Auslagen, die wir heute für die Schiffahrt machen, sind nutzlos, und es ist schade um jeden Franken, den wir dafür ausgeben. Wenn wir zu viel Geld haben, und nicht wissen, wohin damit, dann soll man es unsern Bundesbahnen geben, die werden schon fertig damit. Sie sollen ihre Linien ausbauen und den Betrieb verbessern. Wenn dann noch etwas übrig bleibt, so kann man es ihr sonst schenken, damit sie ihre Schulden bezahlt und ihre Tarife erniedrigt. Das wäre eine vernünftige Wirtschaftspolitik.»[14]

Die ganze Frage, die soviel Emotion und Streit unter die Gemeinden gebracht hatte und neu den Verdacht aufkommen liess, die Regierung würde das Niederamt und im besondern das Gösgeramt vernachlässigen, konnte mit Verhandlungen gütlich geregelt werden. Die Regierung zahlte letztlich mehr als die Gemeinden ursprünglich gefordert hatten, nämlich 65 Prozent. Und sie zeigte ihre Verbundenheit mit ihren Landsleuten mit der vollzähligen Teilnahme an der Einweihung im Sommer 1928.

Hoffentlich beherzigten beide Teile den Satz aus dem Prolog, den der ehemalige Schönenwerder Bezirkslehrer Josef Reinhart auf diesen Tag geschrieben hatte und die Brücke sagen liess: «I möcht gärn verbinde, was usenander lit».

Abbruch der alten Brücke 1927.

Das Mühledorf

Wenn man von Obergösgen nach Niedergösgen fährt, liegt zwischen der Aare und dem Kanal das Mühledorf, früher auch Gisidorf genannt, weil die einheimische Familie Gisi hier in der Mehrheit vertreten war. «Hier werde auch etwas Weinbau betrieben und aus den Tuffsteingruben wird ein bedeutendes Quantum Steine in den Kanton Aargau abgeführt, die meistens zu Gewölben verwendet werden», berichtet Urs Peter Strohmeier.[15] Von einer Mühle, einer Ribi und einer Stampfi schreibt er nichts, was keineswegs zu bedeuten hat, dass diese Einrichtungen nicht vorhanden gewesen wären. Sie waren eben so selbstverständlich und fast in jedem zweiten Dorfe im Kanton anzutreffen, dass er es nicht für nötig fand, diese Gewerbe aufzuführen. Im Kanton Solothurn gab es um diese Zeit, also um 1840, über 70 Getreidemühlen. Heute gibt es noch drei grössere, die verschiedene Backmehle ausmahlen, nämlich in Solothurn, Olten und Ramiswil. Futtermühlen arbeiten in Erlinsbach und in Mühledorf im Bucheggberg.

Mühlen, Ribi, Stampfi . . .

Unter Mühlen verstand man früher nicht nur die Mahlmühlen, sondern unter diesen Begriff fielen alle Einrichtungen, die etwas zerkleinerten, zerrieben. z. B. Korn- oder Getreidemühlen, Obstmühlen, Ölmühlen, die Hanf- und Flachsmühlen oder Ribi geheissen, die Gipsmühlen, die Sägemühlen, die Walkmühlen, die Papiermühlen, die Lohmühlen (zur Herstellung des Leders gebraucht). Man unterschied die Einrichtun-

gen auch nach der Antriebsart, entweder waren es Wasser- oder Windmühlen, Hand- oder Pferde- oder Eselsmühlen. Ähnlich verhält es sich mit der Einrichtung der Stampfe. Auch hier wird etwas zerkleinert, zerstampft. Es gibt eine ganze Reihe von Stampfen, die fast die ähnliche Arbeit wie die Mühlen leisten, oder besser gesagt, eine Vorarbeit dazu machen. Wir kennen die Knochenstampfi, die Most-, Tabak-, Gewürz-, Hirs-, Kornstampfi, die Pulver- und Rindenstampfi.

Die Einrichtung war immer etwa die gleiche: Durch Wasserkraft wurden Holzblöcke hochgezogen und auf die Ware fallengelassen. Die gleiche Vorrichtung wird auch «Bläue» genannt und bedeutet nichts anderes als ein Schlagwerk («Blau werden»). Jeremias Gotthelf sagt in der Vehfreude, dass das Herz von Anneli beim Anblick von Felix wie eine Ölstampfi geklopft habe. Im Mühledorf gab es nicht nur eine Getreidemühle, sondern auch eine Papiermühle, eine Bläue, eine Säge, eine Reibmühle, eine Öle und eine Knochenstampfe.

Der Bach an der Tubern

Von einer «Mühle an der Tubern» hören wir im Verkaufsakte aus dem Jahre 1383, als Hans von Göskon die Feste Göskon mit allem Zubehör den Falkensteinern verkaufte.[16] Ebenso hören wir 1493 «von einer Matten zu Niedergösgen in der Tuberten bei der Mühle».[17] Das Landstück «Tuberten» grenzt an Obergösgen und der Bach für die Mühle entspringt genau auf der Grenze der beiden Dörfer.

Im Urbar von Gösgen von 1540 wird auch erstmals zu der Mühle eine Säge und eine Bläue erwähnt.

Papiermühle

Um 1557/58 kaufte ein Heinrich Reidhor die Mühle, der ein «Papier Mühlin uff die Aren bauwen will.»[18] Der Rat von Solothurn lieh ihm 400 Pfund und förderte dieses Vorhaben sehr, denn im Raume Basel-Bern gab es noch keine Papiermühle, jedoch war der Verbrauch an Papier stark angestiegen.

Reidhor selbst verstand sich nicht auf die Herstellung des Papiers, deshalb stellte er Jakob Peter aus Mümpelgard (Montbéliard) ein. Dieser suchte aber schon vier Jahre später, 1562, beim Rat von Solothurn um das Recht nach, in Mümliswil auf eigene Rechnung eine Papiermühle betreiben zu dürfen. Wahrscheinlich passten ihm in Niedergösgen die Arbeitsbedingungen nicht, denn Reidhor war ein händelsüchtiger und mehrmals bestrafter Mensch. Dieser stellte nun Christian Trölin als Papiermacher ein, der aber sehr unsolid war. Obwohl der Absatz der Papiere keine Schwierigkeiten bot — Wasserzeichen von Niedergösger Papier sind vorhanden — konnte eine solche liederliche Führung des Betriebes nicht lange dauern. Sicher spürte Reidhor auch die Konkurrenz von Jakob Peter, der 1567 mit der Fabrikation von Mümliswiler Papier begann. 1570 musste Reidhor den stark verschuldeten Betrieb Jako Gisi verkaufen, der die Mühle wieder als Getreidemühle, mit der Säge und der Bläue weiterführte.[19]

Neue Mühle

Durch die Gemeinde Niedergösgen führte lange Zeit kein Bach, der in Feuersnöten zum Löschen das nötige Wasser gegeben hätte. Ebenso hatten sie keine Gelegenheit, ihre Matten zu wässern. Einziger Bach war der Tubertenbach, der nach einem Lauf von

ungefähr 500 m gleich nach dem Betrieb der Mühle in die Aare floss. Dieses Wasser wollten die Niedergösger ableiten und durchs Dorf führen. Dagegen wehrte sich der Müller zurecht. Nach langen Verhandlungen wurde man sich einig, die Mühle zu verlegen, die 1666 etwas näher an das Dorf gebaut wurde. Seither gibt es die obere und die untere Mühle. Der Bach führt durch Niedergösgen und fliesst im Schachen, östlich des Dorfes in die Aare.

Letztmals wurde der Dorfbach beim Bau des Elektrizitätswerkes und des Kanals korrigiert. Zwar wollte Solothurn den Müller zur Aufgabe der Mühle zwingen und ihn dafür entschädigen lassen. Jedoch gab der Hausbesitzer nicht nach und erreichte in einem Prozess, dass der Bach weiterhin ins Mühledorf fliesst.[20] Das Wasser wird nun in einer Auskragung über die obere Kanalbrücke durch das Mühledorf zur untern Mühle, von dort unter der Kraftwerkanlage auf die linke Seite des Kanals dem Dorfe und dem Schachen zugeführt.

Von all den Mühlearten wie Ribi (zum Brechen der Hanf- und Flachsstengel), Stampfi, Öle, Knochenstampfi, Mahlmühle, die 1951 eingestellt wurde, ist nur die Säge übriggeblieben, die heute von der Familie Schibli geführt wird.

Die Schiffahrt

Die Schiffahrt, die Schiffswege, die Fahrzeiten, die mitgeführten Waren u.a.m. findet der interessierte Leser bei Appenzeller in seiner «Geschichte der schweizerischen Binnenschiffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare», erschienen als Heft Nr. II der «Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn» dargestellt. Im folgenden geht es nur darum, die Schäden aufzuzeigen, die die Landanstösser durch die Schiffahrt erleiden mussten und wie sie sich zu wehren versuchten.

Die Schiffe, die eine ansehnliche Länge und Breite hatten und einige 100 Centner Waren laden konnten, liessen sich entweder durch die Strömung, durch den Wind; bergwärts aber meistens durch die Schiffszieher vorwärtsbewegen. Als Schiffszieher verdingten sich Männer aus den umliegenden Dörfern — aus Dulliken suchte der Schullehrer mit dieser Arbeit seinen Lohn aufzubessern. Sie banden sich ein Stück des Hauptseiles, das an der Mastspitze befestigt war und am Ende in mehrere Teile auslief, um den Körper. So zogen dann in mühsamem Schritt, unterstützt von eingespannten Pferden, ein Dutzend Schiffszieher auf den eigens hergerichteten Uferwegen, den sogenannten Schiffszieher- oder Reckwegen, die Last flussaufwärts. Diese Wege mussten durch die Anstösser von Zeit zu Zeit auf obrigkeitlichen Befehl von Sträuchern und Bäumen gesäubert werden, damit die Zugseile, auch Leinen genannt, nicht hängen blieben.

Die Klagen der Bauern

War den Bauern diese Arbeit schon verhasst, schmerzte jedes Frühjahr der Landverlust, hervorgerufen durch die wildreissende, hochgehende Aare, die die Uferverbauungen, das angrenzende Land und somit auch die Schiffzieherwege mitriss. Die Schiffzieher suchten sich kurzerhand neue Wege und schmälerten so noch einmal den Ertrag auf dem übriggebliebenen Land.

Die Bauern brachten ihre Klagen beim Vogt und beim Schultheissen von Olten vor, und als alle Beschwerden nichts nützten und die Regierung in Solothurn nichts gegen die Schiffsleute unternahm, griffen die Bauern zur Selbstwehr.

Mit Brüglen und Messern . . .

So auch im August 1710, als die Schiffsleute von Aarburg klagten, dass sie auf zwei obrigkeitlichen Schiffen Salz «obsich geführt» hätten und von den Dänikern, «so in grosser Anzahl die Männer mit Brüglen, die Weibspersonen aber mit Messern versehen, hinausgekommen, sie angehalten, angefallen, endlich zwar wiederum entlassen, mithin aber stark bedroht worden, wann sie wiederum kommen werden, würde man sie nicht nur abbrüglen, sondern die Leinen verhauen.»[21] Die Aarburger beschwerten sich auch, dass man ihnen Steine zugeworfen hätte und sie ins Wasser stürzen wollte.

Der Schultheiss von Olten liess die Däniker den Vorfall begründen. Diese ärgerten sich, weil die bernischen Schiffsleute an allen hohen Festtagen die Feiertagsruhe mit ihrer Schiffahrt störten; so seien sie am vergangenen Maria Himmelfahrtstag während des Gottesdienstes in Schönenwerd durchgefahren und nach Mittag bei Däniken angelangt, wo eine Anzahl Einwohner, teils aus Verdruss, dass diese Leute den «so hoch feiertäglich gehaltenen Festtag so ärgerlich entheiliget, teils aus dem Eifer und Unmut wie von solcher Schiffahrt ihrem Dorf empfindlicher Schaden zugefügt wird, sich hinausbegeben haben.» Sie gaben dann zu, dass ein heftiger Streit ausgebrochen sei und wenn nicht ein paar Kaltblütige unter ihnen eingegriffen hätten, wäre ein «grosses Unheil entstanden». Sie bestritten aber, dass sie tätlich geworden seien. Von Brüglen und Messern wollten sie nichts wissen. «Wohl hätten einige Buben ein paar Steinwürfe in das Schiff beschechen und diesen Schiffsleuten zugeschrauen, wann die Aarburger ihre Schelmen alle henken täten, würde man durch die Schiffahrt nicht mehr beschädigt werden.»[22]

Der Schultheiss bat dann die Regierung um Nachsicht und schilderte eindrücklich, dass die Bauern wieder neue Schiffswege dulden und dadurch wiederum Land verlieren mussten. Er befürchtete neue Angriffe auf die Schiffsleute, vor allem auch «weil die Weiber sich bald hitziger zeigten, als die Männer selbsten.»[23]

Vertrag von Schönenwerd

Die Abgesandten von Solothurn und Bern kamen nach einem Augenschein zur Einsicht, dass der Schaden unzumutbar wurde und dass man folgende Massnahmen ergreifen musste.

1. Die Schiffahrt an Sonn- und Feiertagen wurde untersagt.
2. Die Salzschiffe, welche bisher 34 Fässchen führten, durften nur noch 25 Fässer laden.
3. Statt 300 bis 400 Zentner Ware durften in Zukunft nur noch 150 Zentner auf ein Schiff geladen werden.
4. Die Schiffsleute mussten gefährdete Ufer schonen und die Schiffszieher mit Weidlingen auf das andere Ufer führen.[24]

Diese Massnahme drängte sich in Niedergösgen auf. Normalerweise waren die Reckwege auf dem rechten Aareufer angelegt. Weil die Aare bei Gretzenbach das Bord gegen die Kirche unterspülte, waren die Schiffsleute gehalten, ihre Schiffszieher «zur alten Mühle» nach Niedergösgen zu führen, von wo aus sie die Schiffe bis zum Alten Schloss in Obergösgen auf dem linken Ufer ziehen mussten.[25] Die bernischen Schiffsleute hielten sich aber nicht an diese Vorschriften, was die Gretzenbacher schwer kränkte.

Neue Drohungen

«Als zwei Schiffe, das einte mit Salz und das andere mit Waren beladen von unten herauf kamen, waren etwelche Weiber aus Gretzenbach mit Gablen, Bajonetten, Brüglen, Steinen und anbei auch mit etwas scharf Schneidendem versehen gewesen und haben sich widersetzt und die Schiffszieher auf selbiger Seite nicht passieren lassen.» Dies schrieb der Schultheiss von Olten 1711 nach Solothurn.[26]

Anmerkungen

1 Zollordnung Aarau 1770, Stadtarchiv Aarau, Nr. 570.
2 Übersetzung von *Dr. Alexander Müller,* Solothurn, in Festschrift «Zur Weihe der Mariä-Himmelfahrtskirche Schönenwerd», 1938.
3 *Kocher Alois,* Die Anfänge des Stiftes Schönenwerd, Veröffentlichungen des Solothurner Staatsarchives, Heft 1 und 2, 1965.
4 Fahrlehen Niedergösgen, Urkunde C 1249, 29.3. 1493, St.A.Sol.
5 Lehenbrief Niedergösgen, Lehenbuch Band 9, S. 60–63, St.A.Sol.
6 Fähre Niedergösgen, R.M. 1810, S. 1245, 1300.
7 Fähre Niedergösgen, R.M. 1810, S. 95, 96.
8 Fähre Obergösgen, Schreiben Gösgen Bd. 34, 8.7. 1786. R.M. 1797, S. 182.
9 Fähre Obergösgen, R.M. 1811, 12.2. S. 162f.
10 Petition der Gemeinden des Niederamtes, Kantonsratsverhandlungen 21.5.1862.
11 Brücke Niedergösgen, Kantonsratsverhandlungen 22.12.1862.
12 Brücke Niedergösgen, do. — 13 Brücke Niedergösgen, do. — 14 Brücke Niedergösgen, 28.10. 1926.
15 *Strohmeier U. Peter,* Gemälde der Schweiz Bd. X, Kt. Solothurn
16 Verkaufsurkunde der Feste Göskon, abgedr. in «Geschichte des Schlosses Gösgen, P. A. Giger, 1904.
17 Fahrlehen Niedergösgen, Urkunde C 1249, 29.3. 1493, St.A.Sol.
18 *Ebenhöch Hermann,* Geschichte der Papiermühle in Niedergösgen. JsolG. Bd. 23. 1950. — 19 a.a.O.
20 Die Wasserkraftanlage Gösgen, 1917.
21 Schreiben Olten, 20.8.1710. — 22 a.a.O.
23 a.a.O. — 24 R.M. 1.10.1710.
25 Schreiben Olten 24.1.1711, 31.3.1711, 18.6.1711.
26 Schreiben Olten 18.6.1711.

Historisches Museum Olten

Von Hans Brunner

Ankäufe und Schenkungen

Die Sammlungen des Historischen Museums Olten konnten im abgelaufenen Jahr durch verschiedene Schenkungen und Ankäufe ausgebaut und ergänzt werden. Im besondern Masse hat Ernst Schenker, Olten, das Museum beschenkt. So übergab er 380 moderne *Münzen* aus allen europäischen Ländern, aber auch aus Amerika, Kanada und Japan. Für die Dokumentation der Stadtgeschichte, und hier im besondern für die volkskundliche Sparte, sind die *Schulfestabzeichen* von 1943 bis 1985, die Fuko-Plaketten von 1947 bis 1985 und die Festabzeichen von Musik-, Kadetten- und eigenössischen Festen interessant. Verschiedene *Medaillen* erinnern an Armeewettkämpfe. Aus dem Nachlass des Oltner Bürgers Dr. Eugen Dietschi, der hochbetagt in Basel verstarb, erhielten wir Plaketten und Medaillen von eigenössischen Festen.

Die *Waffensammlung* wurde mit einem Offizierssäbel bereichert, den Dr. Kurt Meyer in der Offiziersschule 1912 zur Uniform trug. Er war ein Enkel von Peter Dietschi und ein Bruder des ehemaligen Stadtammanns Dr. Hugo Meyer. Für die *Bibliothek* übergab Ernst Schenker eine Reihe