Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 35 (1977)

Artikel: Die ehemalige Schiffahrt auf der Aare
Autor: Hasler, Kurt
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-659324

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: 16.07.2025

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

Die ehemalige Schiffahrt auf der Aare

Von Kurt Hasler

Es ist nicht verwunderlich, dass bei dem weitgehend schlechten Zustand der Strassen in den vergangenen Jahrhunderten der Schiffsverkehr eine eminente Rolle spielte, zumal er sich mit einem verhältnismässig geringen Kostenaufwand bewerkstelligen liess. «Der grösste Nutzen steht der Stadt Solothurn zu von dem bekannten schiffreichen Fluss, die Aar genannt. Auf diesem Wasser bringt man in ziemlich langen, breiten und starken Schiffen Wein, Salz und allerlei Waren», schreibt der Chronist Franziskus Haffner in seinem «Solothurnischen Schauplatz» von 1666.

Ehemals bedeutende Wasserwege

Dazu gehörten der Rhein von Chur aus abwärts, die Aare von Thun bis Koblenz und die Strecke Yverdon–Neuenburgersee–Zihl–Bielersee–Aare. Die Holzflösserei auf der Emme, die Schiffahrt und Flösserei auf der Reuss und der Limmat korrespondierten mit dem Güterverkehr auf der Aare.
Die Strecke Chur–Bodensee gehörte zur Transitstrasse, die von den Bündner Pässen nach Norden führte. Hier verkehrten insbesondere Flösse; sie transportierten oft respektable Ladungen an Wein, Käse, Öl, Reis, Lorbeer, Brettern und Schindeln. Passagiere konnten bis Rheineck mitgenommen werden. Haupthandelshafen am Bodensee war Konstanz. Die Stadt Schaffhausen besass das ausschliessliche Recht für die Abfuhr von Gütern vom Rheinfall abwärts, während die Laufenburger Schiffergesellschaft eine Monopolstellung im Gebiet ober- und unterhalb der Laufenburger Stromschnellen innehatte. Der Abschnitt von Säckingen bis Basel lag in den Händen der Rheingenossen, deren Kern sich hauptsächlich aus Kaiseraugst rekrutierte.

Die Aare als Wasserstrasse und ihre Zufahrtsstrecke über die Jurarandseen

Die Aare, welche den Alpennordhang und das Mittelland entwässert, war wegen der starken Bewaldung ihres Einzugsgebietes und der zahlreichen anliegenden Städte der am meisten befahrene Fluss. Nach der Eroberung des Aargaus im Jahre 1415 hatte Bern den ganzen Aarelauf bis fast zum Rhein mit Ausnahme des Solothurner Territoriums unter seiner Kontrolle.
Saumgüter, die von der Grimsel her und aus dem Haslital nach Meiringen gelangten, wurden auf der Achse zur *Sust* (Stapelplatz und Umladestelle) in Brienz geführt, auf Schiffe verladen und nach Unterseen gerudert. Hier übernahmen wiederum Fuhrleute die Waren und lieferten sie im Neuhaus ab, der grossen Sust zuoberst am Thunersee. Auf sogenannten «Böcken», die ein Ladegewicht von 10 bis 30 Tonnen aufwiesen, und den etwas kleineren «Märitschiffen» konnten die Lasten nach Thun gefahren werden. Bei günstigem Wind bediente man sich der Segel, um die mühsame Arbeit der Schiffer zu erleichtern. Im Freienhof, dem Stapelplatz zu Thun, herrschte vom Frühling bis in den Spätherbst hinein ein sehr reger Betrieb. Kaufleute holten die für die Stadt oder deren Umgebung bestimmten Güter ab. Händler brachten Käse, Butter, Vieh, irdenes Geschirr, Eisenerz und Gerberlohe zum Transport aareabwärts, und emsige Schiffleute luden die von Meiringen her eingetroffenen Frachten auf Aare-Weidlinge um. Diese erreichten in drei Stunden den Landeplatz in Bern, die Landeren an der Matte. Für einen Transport, der in Brienz begonnen hatte, wurde hier zum sechstenmal Zoll entrichtet! Die entladenen Weidlinge kehrten auf Fuhrwerken wieder nach Thun zurück; die bis Zurzach eingesetzten Schiffe aber verkauften die Berner den Baslern oder Schaffhausern, weil sich ein Rücktransport auf der Strasse nicht gelohnt hätte.

Sehr stark befahren war die Strecke von Yverdon über die Juraseen zur Aare. Nach der Durchquerung des Neuenburgersees traten die Schiffe in die Zihl ein. Diese mündete nach zahlreichen Windungen in einem flachen Gelände unterhalb der ehemaligen Benediktinerabtei St. Johannsen in den Bielersee. Die seichten Stellen beim Ein- und Ausfluss der Zihl mussten oftmals ausgebaggert werden, damit der Schiffsverkehr keinen Unterbruch erlitt. Bei Meienried endlich erreichten die Fahrzeuge den Anschluss an die Aareroute.

Der Kanal von Entreroches

Im Zusammenhang mit der Schiffahrt von Yverdon zur Aare darf eine künstliche Wasserstrecke, die vor 300 Jahren eine grosse Bedeutung hatte, nicht unerwähnt bleiben, nämlich der Kanal von Entreroches in der Gegend von La Sarraz. Hier sind die topographischen Verhältnisse bekanntlich geradezu aussergewöhnlich: Ein Ausläufer des Juras, der nur 600 Meter hohe Mormont, trennt die Stromgebiete von Rhone und Rhein und bildet somit einen Teil der kontinentalen Wasserscheide (siehe Plan!). Die Venoge, südlich von La Sarraz, ist nur 1,5 Kilometer vom nördlich des Mormont dahinfliessenden Nozon entfernt, der seit dem Mittelalter durch einen kleinen Kanal das Wasser zum Antrieb der Mühle Bornu liefert. Der Teich dieser Mühle entwässert sich zur Venoge wie zum Nozon. «Au Milieu du Monde» heisst ein Gasthaus im nahen Pompaples; der Name ist tatsächlich nicht aus der Luft gegriffen.
In der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts gründete sich eine Gesellschaft, die sich zum Ziele setzte, die niedrige Wasserscheide zwischen der Venoge- und Orbeebene auszunützen, um den Genfersee mit dem Neuenburgersee zu verbinden. 1637 erteilte die bernische Regierung den Unternehmern die Konzession für den Bau eines Kanals. Aus der Gegend von Chavornay, wo der neue Wasserweg Anschluss an den nach Norden fliessenden Talent hatte, wurde er aus den Torfschichten ausgehoben und in südlicher Richtung vorgetrieben. Nachdem die Erbauer den Felsriegel des Mormont durchbrochen hatten, erreichten sie 1648 Cossonay. Da nun die finanziellen Mittel bereits erschöpft waren, musste die Idee eines Verbindungskanals aufgegeben werden. Die Strecke Yverdon–Cossonay wies also folgende Abschnitte auf:

- Von Yverdon bis Bochuz wurde die Zihl benützt, die von Orbe weg bereits Schiffe aufnehmen konnte.

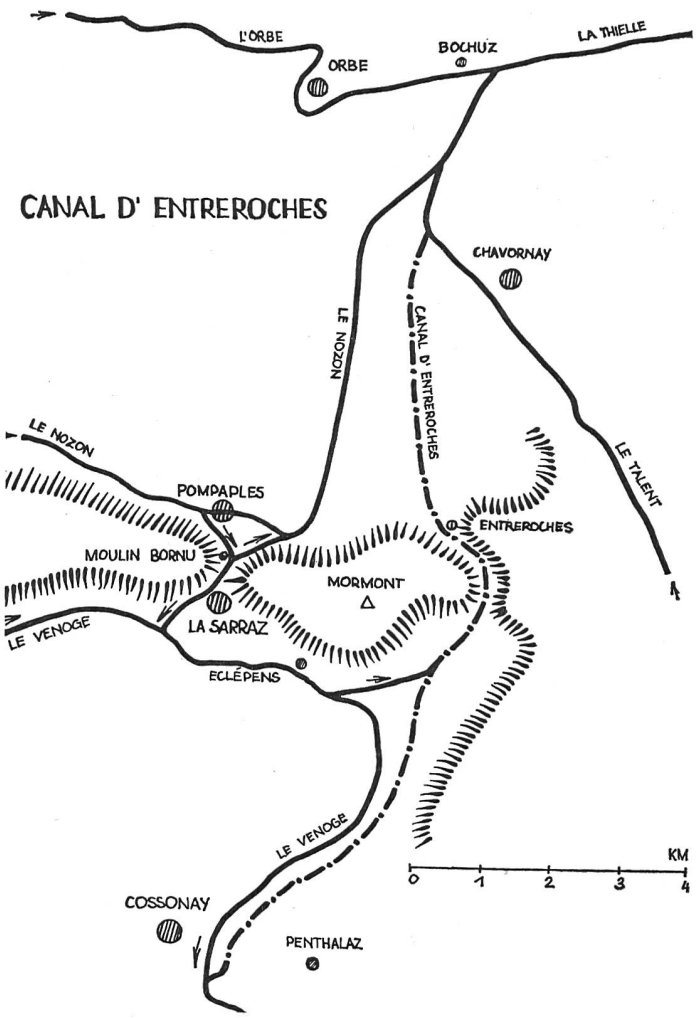

Abbildung 1: Plan zum Canal d'Entreroches. Von dieser künstlichen Wasserstrecke profitierte während rund 180 Jahren auch der Schiffsverkehr auf der Aare. Ursprünglich war der Kanal als Verbindung zwischen Genfer- und Neuenburgersee geplant. Da aber für die Vollendung die finanziellen Mittel fehlten, konnte nur die Strecke von Cossonay bis Yverdon betrieben werden. Zu den Transportgütern gehörte hauptsächlich der Wein aus den Rebbergen des Genfersees.

- Von Bochuz bis Chavornay konnte auf dem Talent gefahren werden, der auf diesem Teil als Wasserweg ausgebaut worden war.
- Bei Chavornay begann, wie schon erwähnt, der eigentliche Kanal, dessen Wasser aus der Venoge stammte, welche die Unternehmer bei Eclépens angestochen hatten.

Mit einer Breite von 5,40 Metern an der Oberfläche und 3 Metern auf dem Grunde und einem Tiefgang von 2,40 Metern wies der Kanal recht bescheidene Ausmasse auf. Das Höchstgewicht der zu beför-

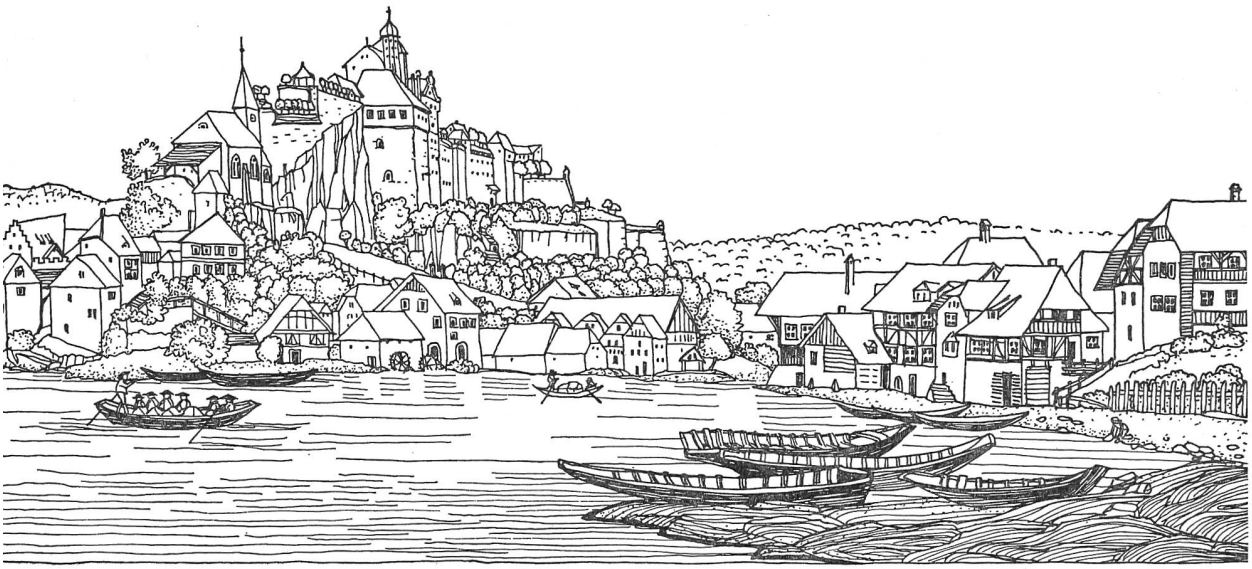

Abbildung 2: Aarburg um 1785. Das alte Froburgerstädtchen besass mit seiner «Waage» einen vorzüglichen Flusshafen, der zugleich die Gotthardroute berührte. Im Hintergrund die von den Bernern zwischen 1659 und 1673 erbaute Festung. Zeichnung nach einem Gemälde von Perignon.

dernden Lasten betrug daher nur 15 Tonnen. Zwischen Entreroches und Yverdon waren 11 Schleusen zu bedienen.
Gegen Ende des 18. Jahrhunderts geriet die Kanalgesellschaft in Schwierigkeiten, da der Verkehr stark zurückging. Sie musste die Strecke von Cossonay bis zum Durchstich des Felsriegels wieder aufgeben und sah sich schliesslich im Jahre 1829 gezwungen, den Betrieb ganz einzustellen.

Wein, Salz und Getreide

Die Berner waren am Kanal von Entreroches sehr interessiert. Nachdem sie 1536 die Waadt erobert hatten, schränkten sie die Einfuhr ausländischer Weine mehr und mehr ein. Sie erreichten auf diese Weise, dass die Nachfrage nach dem einheimischen Landwein aus der Gegend der Jurarandseen und den Rebgebieten des Genfersees gewaltig stieg. Vor dem Bau des Kanals mussten die vollen Fässer von der Lavaux und La Côte durch Fuhrleute auf der alten Route von Morges über Cossonay nach La Sarraz und weiter nach Orbe transportiert werden. Hier erfolgte das Umladen auf die Schiffe, welche die Fracht in die deutsche Schweiz brachten. Da der Wein durch das Rütteln und Schütteln auf den schlechten Strassen an Qualität stark einbüsste, schätzte man die Transporte auf dem Wasser besonders. Durch den Kanal von Entreroches konnte die Strecke für die Fuhren zu Land wesentlich verkürzt werden, was dem Weinhandel zu neuem Aufschwung verhalf. Verschiedene Orte an der Aare, die Schiffahrt betrieben, profitierten davon, vor allem Aarburg, weil sein Flusshafen zugleich die Gotthardroute berührte. Auf breiten Kähnen erreichten die vollen Fässer vom Welschland her das alte Froburgerstädtchen und wurden in die Innerschweiz verhandelt oder in den grossen Kellern der sogenannten «Landhäuser» gelagert. Teile solcher Kellereien, unmittelbar an der Aarewaage gelegen, sind heute noch erhalten. Aus einer Landhausrechnung von 1769 geht hervor, dass während jenes Jahres 700 Fass Wein auf der Aare und 344 Landfuhren den Platz Aarburg erreichten.

Zu den regelmässigen Frachten auf der Aare gehörte ferner das Salz. Die Salzvorkommen in Schweizerhalle wurden erst 1836 entdeckt. Bevor diese Saline in Betrieb genommen werden konnte, musste die ganze Schweiz das unentbehrliche Mineral aus dem Ausland beziehen. Das Salz aus den Werken von Salins in Burgund war am meisten geschätzt; es zeichnete sich durch seinen reinen Geschmack und seine Haltbarkeit besonders aus. In Fässern oder starken Jutesäcken wurde es über Pontarlier und Ste- Croix nach Yverdon und Grandson geführt und von hier aus ins Waadtland, nach Freiburg und Bern verfrachtet. Grosse Mengen dieses salinischen Salzes erreichten über den Neuenburger- und Bielersee die Aare. Luzern beispielsweise übernahm die Salzladungen in Aarburg, wo es ein eigenes Salzlandhaus besass. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts betrug die zwischen Frankreich und den katholischen Ständen der Schweiz vertragsmässig geregelten Lieferungen an salinischem Salz 7550 Fässer pro

Jahr, wobei ein Fass 600 Pfund Salz enthielt. – Um nicht in die Abhängigkeit eines einzigen Salzlieferanten zu geraten, hatte die Eidgenossenschaft noch andere Bezugsquellen, vor allem diejenigen von Reichenhall und Traunstein in Bayern. Diese Lieferungen wurden über den Bodensee und den Rhein bis zur Aaremündung gerudert und schliesslich durch Schiffzieher flussaufwärts getreidelt.
Neben Salz und Wein zählte das Getreide zu den wichtigsten Transporten auf der Aare. Im einzelnen bäuerlichen Betrieb galt das Prinzip der Selbstversorgung. Auch der sogenannte Tauner, der Bauer mit wenig oder keinem Grundbesitz, der meist als Taglöhner arbeitete, war Selbstversorger. Mit der Bevölkerungszunahme seit Ende des Mittelalters wuchs die Nachfrage nach Getreide ganz erheblich. Es war daher das Bestreben der Obrigkeiten, die Ein- und Ausfuhr unter Kontrolle zu halten. Zur Zeit der Helvetik nahmen die Korntransporte aareabwärts zur Verpflegung der Armee und der notleidenden Bevölkerung gewaltig zu.

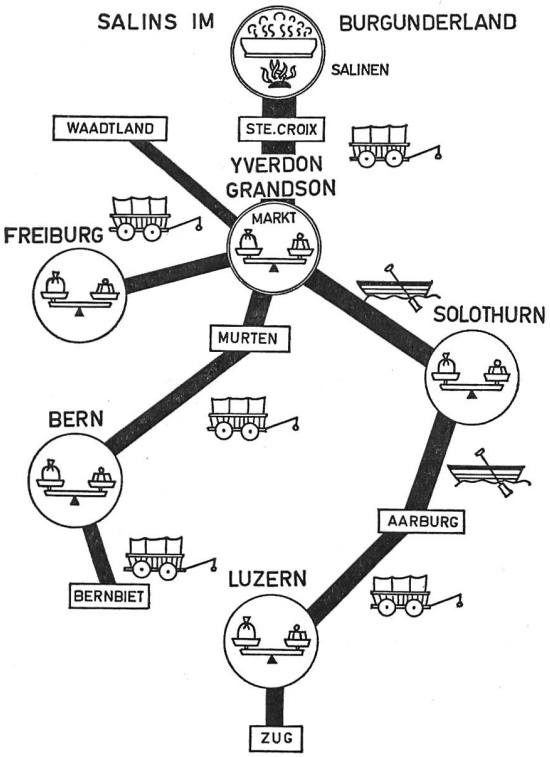

Abbildung 3: Absatzgebiet des Burgundersalzes. Bevor 1836 die Salzvorkommen in Schweizerhalle gefunden wurden, versorgten hauptsächlich die Werke von Salins in Burgund die Zentral- und Westschweiz mit Salz. Die Transporte erreichten über den Jura den Neuenburgersee und wurden via Bielersee–Aare in unsere Regionen verfrachtet. Luzern besass in Aarburg ein eigenes Salzlandhaus. Darstellung aus der Zeitschrift «Schweizer Schulfunk», Märzheft 1976.

Im Herbst des Jahres 1799 verbot das helvetische Direktorium die Getreideausfuhr vollständig. Die Verwaltungskammern der Kantone Bern, Freiburg, Leman und Solothurn bezeichneten die Plätze am Neuenburger- und Bielersee sowie längs der Aare, wo allein Getreide geladen werden durfte. Zu diesen Schiffländen gehörten in unserm Kanton nur Solothurn und Olten. Hier führten von der Regierung bestellte Aufseher genaue Verzeichnisse über das zu verfrachtende Getreide, wobei die Schiffleute einen Transport nur antreten durften, wenn ihnen die Menge und der Bestimmungsort der Ladung bescheinigt worden war. Auf diese Weise suchte man den gegen Ende des 18. Jahrhunderts aufgetretenen Auswüchsen im Getreidehandel zu begegnen.

Personentransporte auf der Aare

Die meisten Städte an der Aare besassen ihre Schifflände; hier erfolgte nicht nur der Umschlag von Waren, sondern auch Passagiere vertrauten sich den Schiffen an. Eine Reise zu Wasser bedeutete allerdings nicht bloss eitel Freude. Angriffige Windstösse oder ausgiebige Platzregen konnten den Fahrgästen aufs unangenehmste zusetzen. Beim Passieren heimtückischer Klippen und Kiesbänke lauerte grosse Gefahr. Ausserdem konnte dem tüchtigsten Schiffsmann bei einer unberechenbaren Strömung ein Brückenjoch, das er hundertmal geschickt umfahren hatte, plötzlich zum Verhängnis werden.
Da eine Reise auf dem Wasser dem Passagier keine wesentlichen Kosten verursachte und ihn verhältnismässig rasch ans gewünschte Ziel brachte, war der Personenverkehr auf der Aare stets sehr rege. So trafen beispielsweise in der zweiten Hälfte des Jahres 1825 in Bern allein von Thun her 623 Schiffe mit über 6000 Personen ein. Das Inselspital führte während langer Zeit Kranke auf einem breiten Boot, der sogenannten «Thunerplatte», zur Kur nach Schinznach. Die Patienten lagen, auf Stroh gebettet, im offenen Schiff, auf der einen Seite die Männer, auf der andern die Frauen. Nachdem einmal heftige Wogen in einem Engpass einen dieser knapp 80 Zentimeter hohen Spitalkähne überspült und zum Sinken gebracht hatten, wurden solche Krankentransporte sofort eingestellt.
Um die Pfingstzeit und im Frühherbst belebten die Zurzacher Messeschiffe, die bis 200 Personen mitführten, den Flussverkehr. Wer mit Korn, Salz, Eisen oder Leder handelte, tat gut daran, am ersten Markttag in Zurzach einzutreffen, denn der Gang der Geschäfte war bei der Eröffnung der Messe am regsten. Da gewöhnlich auch das Grab

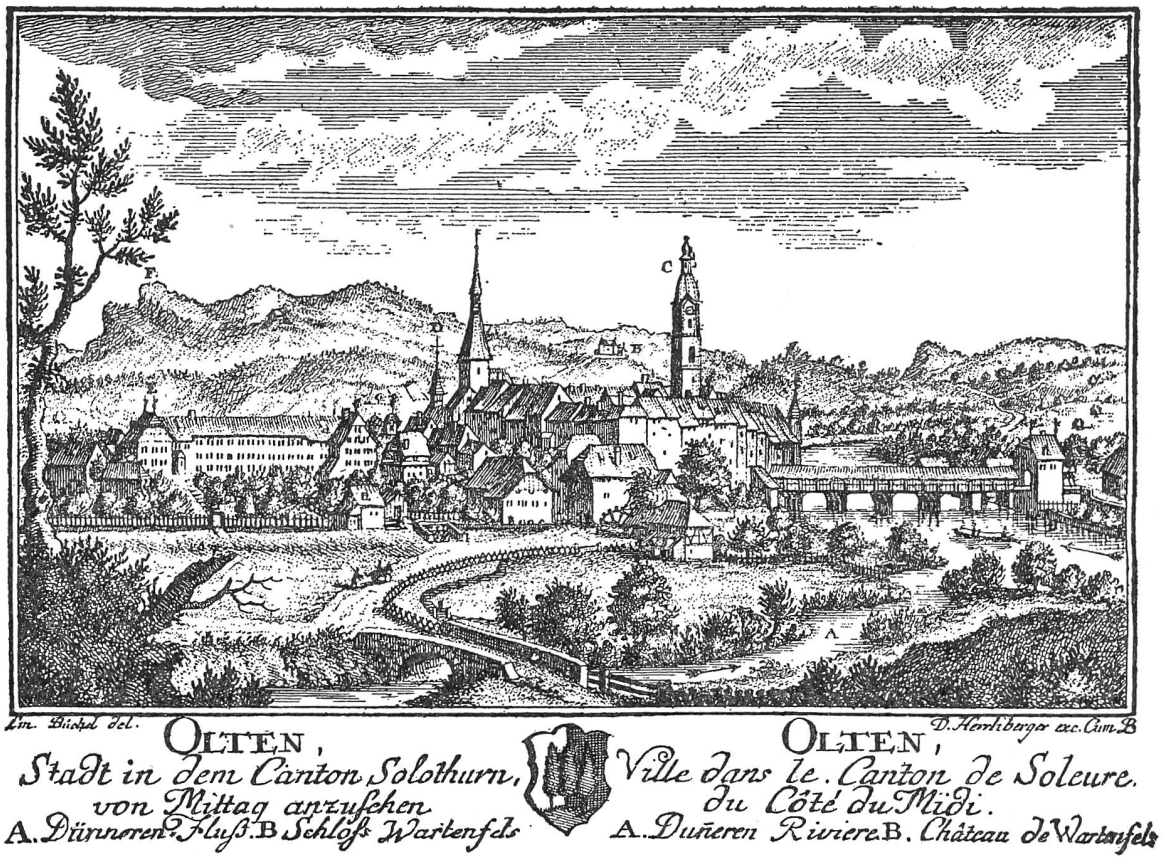

Abbildung 4: Olten 1754. Der Stich von D. Herrliberger nach der Zeichnung von E. Büchel hält auch den Schiffsverkehr auf der Aare fest.

der heiligen Verena besucht wurde, reiste ausser den Kaufleuten sehr viel Volk an den Rhein. Meist legten die Messeschiffe in Klingnau an, und man erreichte von hier aus Zurzach auf Fuhrwerken, denn der Engpass beim Kadelburger Laufen zwischen Koblenz und Rietheim konnte nur bei niedrigem Wasserstand durchfahren werden. Am Verenentag 1626 barst ein solch schwer beladener Kahn, nachdem er in Brugg vom Ufer abgestossen hatte und in die starke Strömung geraten war; die Schiffleute hatten unterlassen, das morsche Fahrzeug, das vorher dem Getreidetransport gedient hatte, sorgfältig zu überholen.

Über die Etappen, die bei einer Flussreise während eines Tages bewältigt werden konnten, gibt der Bericht eines jungen Mannes aus Yverdon Aufschluss, der 1729 eine Fahrt an den Rhein unternahm:

«Am 12. August mittags in Yverdon abgereist. Nach 4 Stunden Seefahrt auf einer Segelbarke Ankunft in St-Aubin. Hier wurde gegessen und geschlafen. Sehr langer Aufenthalt zum Einladen von Gütern, welche für die vom Schiff anzulaufenden Häfen bestimmt waren. Am 17. August Abfahrt in St-Aubin, und nach 3 Stunden Fahrt Ankunft in Neuchâtel, wo das Mittagessen eingenommen wurde. Hernach Fortsetzung der Reise bis zur Ile de St-Jean (St. Johannsen bei Landeron). Hier Abendessen und Schlafen. Weiterfahrt am 18. August nach Neuveville, Nidau und Brügg, wo verpflegt und übernachtet wurde. Am 19. August um die Mittagszeit Ankunft in Büren. Kurzer Aufenthalt zum Essen. Dann ging die Reise ohne Anhalt bis Solothurn, wo ein Trunk beliebte. Hernach Aufbruch nach Wangen an der Aare. Nach sechsstündiger Fahrt wurde hier verpflegt und geschlafen. Am nächsten Tag konnte Aarburg in 5 Stunden angelaufen werden. Nach einem Halt in diesem Städtchen fuhr man an Aarau vorbei bis Brugg, wo das Mittagessen eingenommen wurde. Am Abend des gleichen Tages Ankunft in Waldshut.»

Volle 9 Tage also musste sich der Passagier gedulden, bis er von Yverdon aus nach Waldshut gelangte, wobei allerdings der Aufenthalt für den Güterumschlag in St-Aubin 4 Tage in Anspruch nahm.

Schiffleute und Schiffzieher

Die Schiffleute der an der Aare und den beiden Jurarandseen liegenden Städte waren in Gesell-

schaften zusammengeschlossen. Diese legten die Fracht- und Passagiertaxen fest, stellten Navigationsrechte auf, liessen die im Wasser vorhandenen Kiesbänke wegräumen und regelten die Löhne der Schiffer.
Nach einem Vertrag, der 1742 zwischen den Ständen Bern und Solothurn abgeschlossen wurde, verlangten die Schiffleute folgende Taxen:

Für 1 Zentner Ware aareabwärts

Von Solothurn bis Wangen	1 Batzen
Von Solothurn bis Aarburg oder Olten	2 Batzen
Von Solothurn bis Aarau ans Land	3 Batzen 2 Kreuzer
Von Solothurn bis Aarau in die Stadt	4 Batzen
Von Solothurn bis Brugg	4 Batzen

Für 1 Zentner Ware aareaufwärts

Von Brugg bis Aarau ans Land	2 Batzen 1 Kreuzer
Von Brugg bis Aarau in die Stadt	2 Batzen 3 Kreuzer
Von Brugg bis Olten oder Aarburg	3 Batzen 1 Kreuzer
Von Aarau bis Olten oder Aarburg	1 Batzen 2 Kreuzer
Von Brugg bis Wangen	5 Batzen 1 Kreuzer
Von Olten oder Aarburg bis Wangen	2 Batzen 1 Kreuzer
Von Brugg bis Solothurn	6 Batzen 1 Kreuzer

Es ist sehr schwierig, den Wert der damaligen Münzen mit dem heutigen Franken in Beziehung zu bringen, denn grosse Schwankungen in der Kaufkraft des Geldes waren schon in frühern Jahrhunderten zu verzeichnen.
Die Strecke von Yverdon bis Brugg wurde von den Schiffleutegesellschaften von Bern, Yverdon, Neuenburg, Biel, Solothurn, Aarburg, Olten und Brugg befahren, wobei die Berner stark vorherrschten. Die auf der Aare eingesetzten Nachen trugen Lasten von 300 bis 400 Zentnern Gewicht. Flussaufwärts mussten sie getreidelt, d.h. gezogen werden. Ein Gutachten aus dem Jahre 1800 gibt bekannt, dass das Treideln eines leeren Nachens von Aarau nach Solothurn 9 Mann erforderte.
Die Arbeit der Schiffzieher war ausserordentlich hart. Auf den längs der Aare angelegten schmalen Wegen mühten sie sich ab, die Schiffe an langen Tauen, deren Enden in mehrere Zugstricke aufgeteilt waren, hinter sich herzuschleppen. Bei unbewachsenen Ufern konnte ein Pferd vorgespannt werden. Die Bezeichnung «Schiffzieherweg» oder «Reckweg» ist da und dort bis heute noch erhalten geblieben. Höchst ungern gesehen waren die Schiffzieher bei den Bauern, deren Grundstücke an die Aare grenzten. Immer und immer wieder wurden Klagen über Landschaden erhoben, den die Schiffzieher vor allem beim Treideln allzugrosser Lasten verursachten.

Die Oltner Schiffleute

Die Arbeit der Oltner Schiffleute – bis zum Franzoseneinfall im Jahre 1798 waren es sieben Meister – bestand vor allem in den von der Obrigkeit angeordneten Salztransporten. Daneben übernahmen sie auch Aufträge der Gewerbetreibenden und führten vor allem Holz, Wein und behauene Steine. Oftmals waren sie Schiffleute und Handeltreibende in einer Person. Ein sogenannter «fründlicher Vertrag» aus dem Jahre 1708 regelte ihr Zusammenleben. Er ist insbesondere deshalb erwähnenswert, weil er für den Fall, dass ein Meister starb oder bei der Ausübung seines Handwerks verunglückte, der Witwe die Meisterschaft zugunsten eines erwachsenen Sohnes übertrug. Waren alle Kinder minderjährig, so setzte sich die ganze Korporation für die Hinterlassenen ein. Der helvetische Einheitsstaat brachte leider dieses glückliche Reglement zum Verschwinden, so dass sich mehr und mehr Willkür und Eigennutz unter den Oltner Schiffleuten breitmachten. Als im Jahre 1812 die Witwe eines Schiffmeisters die Wiedereinsetzung in die Meisterschaft forderte, hatte sich der Oberamtmann von Olten mit der Angelegenheit zu befassen. In einem Schreiben richtete er den dringenden Wunsch an die Schiffleute, «die Schiffahrt zu Olten möchte wieder auf jene alten ehrwürdigen Grundsätze zurückgeführt und befestigt werden wie anno 1708». Ob schliesslich jenes Reglement wieder angewendet wurde, ist leider nicht zu vernehmen.
Die Verdienstmöglichkeiten der Oltner Schiffleute scheinen unterschiedlich gewesen zu sein. In flauen Zeiten wandten sie sich gelegentlich an den Rat zu Solothurn, wie beispielsweise im Jahre 1752, als der Schiffmeister Viktor Meyer im Namen seiner Kollegen der Obrigkeit anerbot, auch bescheidenere Ladungen als üblich – er nennt 75 Zentner – jederzeit zu transportieren, um die Schiffahrt auf der Aare, welche nach der Meinung der Oltner im Niedergang begriffen sei, von neuem zu beleben. Es ist auch zu bemerken, dass sich die zahlreichen Privilegien, welche die Berner Schiffleute auf der Aare genossen, für die Solothurner und Oltner oftmals sehr nachteilig auswirkten.

Im allgemeinen aber hatten die Oltner Schiffleute doch recht gute Einnahmen zu verzeichnen; dies geht aus Eduard Fischers Arbeit «3 Jahrhunderte Schiffleute-Kaufleute Victor Meyer» in den «Oltner Neujahrsblättern» 1962 eindeutig hervor.

Ausklang

Während rund 500 Jahren, von 1350 bis 1850, diente die Aare dem regelmässigen Güter- und Personenverkehr. Der Ausbau des Eisenbahn- und Strassennetzes in der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts hatte einen allmählichen Rückgang der Schiffahrt zur Folge. Auch dem im Jahre 1854 unternommenen Versuch, auf der Strecke von Yverdon bis Solothurn Dampfschiffe einzusetzen, war keine Zukunft beschieden, weil schon 1857 die Eisenbahnlinie Herzogenbuchsee–Solothurn–Biel eröffnet wurde. So dauerte denn die Herrlichkeit der Dampfschiffahrt nur knappe drei Jahre, und der Wahlspruch «Solothurn, nur keck voran, auf deiner glatten Wasserbahn», der anlässlich der Probefahrt des ersten Dampfers im «Solothurner Landboten» zu lesen war, hatte sich nicht erfüllt. Wenn auch die Aare als Verkehrsträger ihre Bedeutung schliesslich vollständig verlor, so hat sie aber, wie jeder andere Fluss, ihren grossen Konkurrenten, der Strasse und der Bahn, die Wege gewiesen!

Quellen und Literatur:

Aktenband «Schiffahrt» im Staatsarchiv Solothurn
Appenzeller Gotthold: Geschichte der schweizerischen Binnenschiffahrt im Gebiete der Juraseen und der Aare. Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn. Solothurn 1922.
Von Arx Ildefons: Geschichte der Landgrafschaft Buchsgau. St. Gallen 1819.
Bolliger Jakob: Aarburg. Festung, Stadt und Amt. Aarburg 1970.
Erismann Paul: Festschrift zur Einweihung der neuen Aarebrücke in Aarau. Aarau 1949.
Fischer Eduard: 3 Jahrhunderte Schiffleute-Kaufleute Victor Meyer. Oltner Neujahrsblätter 1962.
Haffner Franz: Der Kleine Solothurner Schauw-Platz. 1666.
Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz (HBLS), Neuchâtel 1921–1934.
Moser Fritz: Alte Schiffahrt in der Schweiz. Neue Zürcher Zeitung vom 24. März 1932.