Zeitschrift: Blätter für bernische Geschichte, Kunst und Altertumskunde
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Bern
Band: 24 (1928)
Heft: 3-4

Artikel: Das untere Seeland : Verkehrswege, Handel und Wandel in alter Zeit
Autor: Aeschbacher, P.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-188580

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

tigt geachtet und behandelt werden und alle Kirchen in aller Freiheit einen starken Kirchenbund bilden und ihre Botschaft sich als individuell und sozial erlösende Kraft erweist, werden die freien katholischen Innerschweizer merken, dass zwischen jenen kaum grössere Unterschiede bestehen als zwischen ihren gelehrten Benediktinern, volkstümlichen Kapuzinern, diplomatischen Jesuiten und andern mitunter sehr scharf rivalisierenden Orden und dass in Freiheit Gewordenes denn doch noch besser ist als blind dem monarchistisch-absolutischen Zwang sich Duckendes, — dann wird ein besseres Sichverstehen und Zusammengehen anheben. Bis dahin müssen wir wohl oder übel gleich dem Apostel Paulus in Röm. 9 bis 11 uns damit abfinden, dass nach des Ewigen unerforschlichem Ratschluss Erste haben stillstehen müssen und Letzte haben vorrücken und Erste werden dürfen, damit schliesslich wohl alle zur nämlichen Herrlichkeit gelangten.

Das untere Seeland.[1]

Verkehrswege, Handel und Wandel in alter Zeit.

Von Dr. P. Aeschbacher, Biel-Täuffelen.

Der untere Teil der Bielerseegegend könnte mit einigem Recht das bernische Wasserland genannt werden: drei grössere Flussläufe, Schüss, Zihl und Aare, ergiessen sich hier in den See oder verlassen ihn daselbst. Die Bedeutung des Wassers als Vermittler des Verkehrs war aber früher gerade hier ungleich grösser denn heute. Dies trifft hauptsächlich zu für den See und die Zihl. Welch lebhafter Verkehr muss sich hier schon vor Jahrtausenden abgespielt haben, als noch die Stein- und Bronzezeitmenschen die vielen Pfahldörfer am Ufer unseres Sees, ja sogar am Ufer der träg ausfliessenden Zihl bevölkerten!

Die praktischen Römer haben sich diese Wasserwege ebenfalls zunutze gezogen. Zahlreiche wertvolle Streufunde, nament-

---

[1]) Diese Skizze erschien anlässlich der Eröffnung des elektrischen Betriebs auf der Linie Bern—Biel—Delsberg als Feuilleton im „Bund“ Nr. 224, 15. V. 28.

lich in der Zihl, beweisen dies, und das kleine Dörfchen Port bei Nidau mag einst als römischer Hafen eine grosse Bedeutung gehabt haben. Doch sind die Römer in unserem Lande in erster Linie als geniale Strassenbauer in Erinnerung geblieben. Wer hat nicht schon gehört von der berühmten Militärstrasse Aventicum—Solodurum, und wo finden sich ihre Spuren deutlicher erhalten, als im Seeland, von Kallnach quer über das Aarbergerfeld bis zum Merzligenmoos und den Südfuss des Jensbergs? Dort eben liegen heute noch die Ruinen von Petinesca, wohl der wichtigste Punkt der genannten Strasse zwischen Avenches und Solothurn. Dazu kamen eine ganze Anzahl Nebenstrassen, und alle waren sie auch Handelswege, auf denen die römischen Kaufleute Waren und Erzeugnisse aus dem sonnigen Süden in die Provinzen brachten.

Während des ganzen Mittelalters bis in die neuere Zeit übernahm sodann für den Handel wiederum der Wasserverkehr die führende Rolle in unserer Gegend. Dampfer durchfurchen heute die blauen Wogen des Sees und unzählige Ruder-, Segel- und Motorboote beleben ihn zur schönen Jahreszeit; aber sie alle — auch die Fischerboote mit eingeschlossen — reichen an wirtschaftlicher Bedeutung bei weitem nicht an die vielen grossen Barken und kleineren Kähne heran, die, fässer- und ballenbeladen, unsere Gewässer einst durchzogen. Man kann sich von diesem gewaltigen Schiffsverkehr, der sowohl den See wie die Zihl und die Aare beschlug, kaum mehr einen genügenden Begriff machen. Nichts anderes, denn ein gutes Stück Rhone-Rheinschifffahrt: Von Yverdon und Murten weg fuhren unzählige Barken den Neuenburgersee, die obere Zihl und den Bielersee hinab und vom Haupthafen Nidau die Zihl abwärts nach Meienried, wo sich ihnen die Aareweidlinge in allerdings bescheidener Zahl zugesellten; weiter ging's nach Solothurn, Brugg und Klingnau.

Nidau war die Hauptumladestation für Warenballen und Fässer, die hier auf die Achs oder umgekehrt vom Landweg in die Kähne verladen wurden. Daselbst wurde auch viel Holz, namentlich vom Jura her, geflösst. Aber die dortige Schiffahrt hatte bis in die Neuzeit hinein geradezu das Monopol für den Weintransport. Die Bedeutung des hiesigen Fernverkehrs aber spiegelt

sich in der Tatsache, dass an manchen Tagen zu Schiff mehrere hundert Fässer und Warenballen Nidau passierten [2]). Das war zumal der Fall in den Zeiten der Weinernte, namentlich aber der weitberühmten Zurzachermärkte, wo die Barken, mit Lyonergut und burgundischem Salz beladen, von Yverdon weg rheinwärts zogen. Von Bern aus fuhren nicht selten Warenschiffe flussabwärts nach Aarberg-Meienried und von hier zihlaufwärts nach Nidau-Biel-Neuenburg; weit häufiger aber mit der Aare hinunter nach Brugg-Klingnau mit Bestimmung Zurzach.

Die Weidlinge und Barken fassten je 180 bis 230 Doppelzentner. Noch 1836 belief sich der Transit zu Wasser von Yverdon nach Solothurn auf rund 156,000 Doppelzentner Fracht. Und doch war dieser Wasserweg nicht unbeschwerlich! „Die Zihl — von Nidau bis Meienried — ist Herbst Zeiths sehr klein, so daß man sich zu Brügg kleiner schiffen bedienen muß, die Waaren weiters zu bringen. Auch wird oft die Schiffart gehemmt durch die großen Eißschollen. Von dem Dorf Brügg bis Meyenried läufft sie schnell, darum die Schiffe, welche die Ziehl hinauff fahren, mit Pferden gezogen werden, deren es zu einer schwär beladenen Barque 20 und mehr erforderet.“ (Aus einem Bericht von 1750.) Auch die Aare hatte ihre Tücken; im Jahre 1311 z. B. ertranken bei der Dettigenfähre 72 Personen, die alle den Markt zu Bern hatten besuchen wollen.

Es war zu verschiedenen Zeiten ein besonderer Wunsch stadtbernischer Kreise, die obere Aare besser an den Wasserweg anzuschliessen. Eine staunenswerte Verwirklichung dieser Idee bildete der Bau des Aarberger Kanals, der, 1645 angefangen und um 1647 vollendet, eine möglichst direkte Verbindung herstellte zwischen dem Murtensee—Broye-quer durchs Moos nach Aarberg—Bern, also von der Westschweiz (Weinland) nach Bern. Aber mannigfache Schwierigkeiten liessen ihn schon um 1670 wieder eingehen, nachdem der „Graben“ bereits während des Baues einmal zugeschüttet worden war von den erbosten Fuhrleuten der benachbarten Gegend. Von Interesse ist ferner ein nicht verwirklichtes Projekt für Eröffnung eines regelmässigen Schiffsverkehrs von Nidau (Zihl-Aare) nach der „Neuwen Brügg“

[2]) Laut einem Bericht von 1635.

bei Bern, das 1718 von Landvogt Fr. L. Müller zu Nidau der Regierung eingereicht wurde.

Lebhaft war zu allen Zeiten der Lokalverkehr auf den Juraseen. Besonders auf dem Bielersee wirkte sich ausser dem Handel mit Fischen und Getreide der gewaltige Weintransport aus dem Rebgelände aus. Zahlreiche Klöster, auch entfernte wie Engelberg und St. Urban, hatten hier ihre Weinberge, die nach der Reformation grossenteils an den Staat und an Bernburger kamen. Ausser in Nidau wurde in Gerolfingen und in Lattrigen viel Wein bernwärts auf die Achs geladen. Das gab mannigfachen Verdienst und erwünschte Trinkgelegenheit! Die Gnädigen Herren sahen sich veranlasst, anno 1507 ihrem Landvogt in Nidau zu gebieten: Die Weinfuhrleute auf dem See müssen schwören, „aus den fassen mit bescheidenheit zu trinken und khein Wasser in die vaß zetund."

Es mag auffallen, dass Biel an all diesem regen Verkehr keinen nennenswerten Anteil hatte. Einmal lag es abseits der Wasserstrasse (Nidau war sein Landungsplatz!) und sodann spielten die politischen Verhältnisse wesentlich mit. Als nämlich Bern 1388 Nidau erobert hatte, übernahm es ausser den übrigen Grafschaftsrechten auch die gesamte Jurisdiktion über den See und liess sich die einträgliche Zoll- und Geleitstation zu Nidau nicht gerne schmälern. Das bekam der Bischof von Basel und damit auch dessen Stadt Biel immer wieder zu spüren.

Zum Verkehr auf dem Wasser gesellte sich der Strassenverkehr. Hier im Seeland hatten die Römer tüchtige Vorarbeit geleistet, was aber nicht hinderte, dass in der Folgezeit ihre kunstvollen Strassenbauten dem Verfall anheimfielen; ja, man ist geneigt, bis ins Hochmittelalter hinein von einer „strassenlosen Zeit" zu sprechen. Dies gilt wenigstens für die durchgehenden Handelsstrassen. Aber bald darauf wurden die Römerstrassen wieder zu Nutzen gezogen, vorab der grosse Strassenzug von Solothurn und der Nordschweiz her quer über die Ebene nach Kappelen-Kallnach-Murten. Städtegründungen wie Büren und Aarberg, Unterhaltschwierigkeiten u. a. m. mochten bewirkt haben, dass vom 13. Jahrhundert an diese Strasse, den alten Römerweg verlassend, von Büren auf der rechten Seite der Aare nach Lyss-Aarberg-Bar-

genbrücke geführt wurde. Aber immer noch war es die grosse Pilgerstrasse, auf der — ausser Handelsleuten — die Pilger von Deutschland her nach den berühmten Wallfahrtsorten in Südfrankreich und Spanien zogen.

Die zweite grosse Verkehrsader war die alte Bernstrasse über Frienisberg-Aarberg-Bühl-Nidau-Biel-Jura. In Aarberg und Bühl zweigte sich der Strassenzug nach Ins-Zihlbrück-Neuenburg-Pontarlier ab. Die Jurarandstrasse von Solothurn nach Biel hatte weniger Bedeutung und noch geringere die Verbindung von Bern-Zollikofen-Lyssbachtal, die vornehmlich lokalen Charakter besass. Uebrigens führte dieser Weg von Lyss über Jens-Bellmund weiter, denn Brügg hatte schon längst seine einst namengebende Brücke eingebüsst und mit einer Fähre vorlieb nehmen müssen. Die Seestrasse Biel-Ligerz-Neuenstadt ist erst um 1835 angelegt worden, während vorher bloss eine „via equorum", ein beschwerlicher „Rossweg" ob den Reben durchführte. Der kürzeste Landweg von Biel nach Neuenburg ging auf einer Seitenstrasse da durch, wo heute die Biel-Täuffelen-Ins-Bahn durch maiengrünes Gelände fährt.

Im Mittelalter wurden die Strassen meist nur benutzt von Fussgängern, zumal von „frömden krämern, die ir waar uff dem Ruggen tragindt"; der bessere Handelsmann dagegen ritt zu Pferd. Und — so unglaublich es heute klingen mag — es war im Mittelalter geradezu eine Seltenheit, wenn die Strassen fahrbar waren. Wer es dennoch wagen wollte, sie mit einer Eilkutsche zu befahren, dem konnte es leicht ergehen wie dem Papst Johann XXIII., der 1414 dem Konzil zu Konstanz zustrebte, unterwegs aber umwarf mit der Verwünschung auf den Lippen: Hic jaceo in nomine diaboli — hier liege ich in des Teufels Namen! — Bern befasste sich vom 16. Jahrhundert an in zunehmendem Masse mit der Verbesserung der (Post-)Strassen, deren Bau im Laufe des 18. Jahrhunderts einen Höhepunkt erreichte und deren Unterhalt neuerdings wieder in erfreulicher Weise gepflegt wird.

Zwischen der Zihlbrücke (Pont de Thièle) und der Brücke zu Büren war zu Nidau der einzige Uebergang in den Jura, speziell in das St. Immer- und Münstertal und darum für allen Verkehr, namentlich auch von Bern her, von grösster Wichtigkeit.

Nidau war bis 1815 Grenzplatz und Hauptzollstätte des Seelandes, zu Wasser und zu Land. Wenn man heute im abgegriffenen alten Zollrodel aus dem Schlossarchiv Nidau blättert, so stösst man auf vergnügliche Bildchen: „Von einer Gutschen samt lüht, pferdt vnd bagage, so durch gaht oder durchfahrt vnd frömden herren vssert der Eydgenoschaft zugehört, git man Zoll vnd geleidt 7½ Batzen. — Von einer Lictière samt lüht vnd pferden 4 Batzen. — Ein Kemynfeger vnd andere frömde Krämer oder ynheimsche Krämer oder gmeine Glasträger geben 1 bzw. 2 Crützer. — Ein Krätzen oder Rafflen von köstlichen venetianischen Gleseren, Spiegeln vnd Cristall 3 Batzen. — Ein jedere fußgehende Manns Persohn 1 Vierer; ein ryttende Mannspersohn 1 Crützer; Die Wyber aber sind zollfrey.“ Dagegen wurden die Juden kräftig geschröpft: „Von jedem Juden 3 Würffel vnd 1 Gulden.“

Zu Meienried, Schwadernau-Gottstatt und Brügg waren bloss Fähren; die letztere aber war berüchtigt des vielen Schmuggels wegen mit Salz und Bielerwein, womit der Zoll zu Nidau hintergangen wurde. Auch etwa mit seidenen Strümpfen; liess da der Landvogt mal, 1766, das Schiff eines wohlbekannten Zollverschlägers aus Yverdon genau untersuchen. Ein Ballen, der nur zu 1 Batzen als „ordinäri Mercerie verzollet war“, enthielt zwei Zentner seidene Strümpfe!

* * *

Wie haben sich doch die Zeiten geändert und unser Ländchen mit ihnen! Waren einst die seeländischen Klöster und die überaus zahlreichen Landstädtchen mit ihren Märkten die Förderer und Träger des hiesigen Verkehrs und Erwerbslebens, so ruft heute der ungeheure Organismus der modernen Industrie, des Handels und Gewerbes einem fast gigantisch anmutenden Verkehr. Und wie hat doch in der Neuzeit Biel seine einstige Rivalin Nidau in den Schatten gestellt! Die Zollschranken hier herum sind längst gefallen, und der einst so bedeutende Warentransport auf den Wasserwegen ist still und tot. Das Bessere war auch hier der Feind des Guten. Zu den immer mehr ausgebauten Landstrassen gesellte sich als Hauptkonkurrentin die Eisenbahn, und die Juragewässerkorrektion hat vor zirka 50 Jahren unserer Warenschiffahrt vollends den Atem ausgeblasen; diese wartet der all-

fälligen Auferstehung durch die Rhone-Rheinschiffahrt. Und wo einst jahrhundertelang bloss holperige Wege die Landschaften verbanden, eilen jetzt über bombierte Asphaltstrassen flinke Autos, und nebenan flitzen auf Schienen die Bahnwagen, heute gar hinter riesigen elektrischen Zugpferden her.

30.12.28

Das Armen- und Krankenwesen in der Kirchgemeinde Münsingen.

Von Jb. Lüdi, Sekundar-Lehrer in Münsingen.

Das Verhältnis der Wohlhabenden und Gesunden zu Armen und Kranken ist volkswirtschaftlich von grösster Bedeutung. Wo Kranke und Arme einen grossen Teil der Bevölkerung ausmachen, da ist von der andern Seite eine schwere Last zu tragen, und das Ganze ist in seinem Tun und Fortschreiten gehemmt. Uns fehlen Nachrichten aus dem frühen Mittelalter fast ganz, und aus der Zeit bis zur Reformation besitzen wir nur allgemeine Angaben. Wir wissen, dass die Kreuzzüge nach dem heiligen Lande uns mit dem schwarzen Tode, der Pest, und dem Aussatz beschwerten und dass darauf in Europa die Geissler und Beginen mit Marterwerkzeugen durch das Land zogen, um so Gott freundlicher zu stimmen. In jenen Zeiten wurden dann Spitäler gegründet, und viele Leute hoch und niedrig beschenkten sie reichlich. In der kurzen Spanne Zeit von 1336 bis 1365 wurden von verschiedenen Leuten in und ausser der Kirchhöre Münsingen nicht weniger als 72 Mütt Dinkel und vier Pfund Pfenniggeld als jährlicher Bodenzins ab 16 Schuposen oder 50 Hektaren in den Orten Münsingen, Gysenstein, Ursellen, Trimstein, Hütligen, Herolfingen und Allmendingen und ein Teil des Zehntens von Ursellen geschenkt. Das meiste erhielt der niedere Spital in Bern, einen Teil der obere, und endlich erhielten auch die Feldsiechen davon. Eine der Spenderinnen war des Seilers Ehewirtin in Herolfingen, die 24 Jucharten besten Landes den Feldsiechen schenkte, vom Bodenzins sollte auch etwas den Spitälern zukommen.

Die Bücher hiesiger Gemeinde reichen bloss in die Mitte des