

Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 41 (1979)
Heft: 4-5

Artikel: Aare-Schiffahrt einst und jetzt
Autor: Wägli, Hans G.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-861904>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

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



«Vue Générale de Soleure», koloriertes Litho von I. Deroy. Auf der Aare das Dampfschiff «Stadt Solothurn»
(Foto Faisst, Solothurn)

Aare-Schifffahrt einst und jetzt

Von *Hans G. Wägli*

Mit Ruder, Treidelpferd und Wind

In die Tiefrinne, welche sich von La Sarraz entlang den Juraseen und der Aare in Richtung Nordosten erstreckt, münden alle Täler des Mittellandes aus. Darum bildet sie seit Alters her für den Verkehr West — Ost die ideale Hauptader. Jahrhunderte hindurch belebten Schifffahrt und Flösserei unsere Flussläufe. Die Juraseen und die Aare von Thun bis Koblenz galten neben dem Rhein als die am stärksten befahrenen Wasserwege. Kaum jemand denkt noch daran, welche bedeutende Rolle unsere Gewässer früher im Verkehrs- und Wirtschaftsleben gespielt haben. Das historische Gefühl für den Fluss als Strasse ist weitgehend verloren gegangen. Auf dem Wasser hat der Zweckverkehr dem Vergnügungs- und Erholungsreiseverkehr Platz gemacht.

Bereits zur *Römerzeit*, das heisst von ungefähr 50 vor bis ca. 300 nach Christi Geburt, muss auf der Aare und den Juraseen ein reger Schiffsverkehr zwischen Confluentia (Koblenz), Salodurum (Solothurn), Aventicum (Avenches) sowie Bern (Engelhalbinsel) und Dunum (Thun) geherrscht haben. Eine in Avenches entdeckte Inschrift (Bild 1) lautet:

In honorem domus divinae / [na]utae Aruranci Aramici / scholam de suo instruxerunt. / [L(ocus)] d(atus) d(ecreto) d(ecurionum).

Zu Ehren des Kaiserhauses haben die Flussschiffer der Aare und des Aramus die Halle aus ihren Mitteln ausgestattet. Der Platz (zur Aufstellung der Inschrift) ward gegeben durch Beschluss des Stadtrates.

Das Wort «Aramici» ist vermutlich im Zusammenhang mit der zweimaligen Gabelung



der Wasserwege, nämlich unterhalb Nidau (Aare-Zihl) und bei Epagnier (Neuenburgersee: Richtung Yverdon; Broye: Murtensee) zu verstehen.

Mit Vorliebe haben die Römer den zähen, aber gut zu behauenden, gelben Savonier-Stein aus der Gegend von Hauterive verwendet. Da die Landstrassen, bei der technischen Unvollkommenheit der antiken Wagen, für solche Schwertransporte nicht benutzbar waren, gilt es als sicher, dass diese Baumaterialien auf dem Wasserweg an ihre Bestimmungsorte (Aventicum, Salodurum etc.) gelangt sind.

Die Verena-Legende berichtet, dass wilde Flösser, welche mit einer Ladung Mühlsteine unterwegs waren, sich der in Salodurum verfolgten St. Verena erbarmten. Auf einem der Mühlsteine sitzend fuhr sie flussabwärts, bis dorthin, wo die Aare in den Rhein mündet. Bis zu ihrem Tode im Jahre 344 lebte sie in Tenedo (Zurzach). Dort befindet sich auch eine ihr geweihte Kirche und ihr Grabmal.

Aus dem *frühen Mittelalter* zeugen einzig Funde aus der Aare (z. B. einige typisch karolingische Flügellanzen) von einer Schifffahrt. Weitere Hinweise dagegen fehlen.

Die Zeit des regelmässigen und geordneten Waren- und Personenverkehrs beginnt um 1350 mit der Bildung der *Schiffleutenzünfte und -Gesellschaften*. Sie dauerte bis ins 19. Jahrhundert, also runde 500 Jahre. Eine Vorzugsstellung genossen dabei die Berner Schiffleute. Ihnen stand während Jahrhunderten die ausschliessliche Benutzung der Wasserstrasse von Bern bis nach Brugg, oder, während der Zurzacher Leder-

messen bis nach Klingnau zu. Dass die Schiffleute die Taxen des Personen- und Warentransports selbst und ohne Zutun der Regierung bestimmten und bezogen, war ein anderes Vorrecht. Als Fuhrlohn wurden z. B. für einen Zentner von Solothurn bis Nidau 2 Batzen und von Nidau bis Iferten ebenfalls 2 Batzen verlangt. (2 Batzen hatten 1851 einen Einlösungswert von 28 Rappen.)

Unter bernischem Regime entstand 1626 auch die erste uns bekannte Schiffleutenordnung von Yverdon. Daraus erfahren wir, dass die Schiffleute bei ihrem Eid schwören sollten, aus keinem anderen, denn aus zwei Fässern, welche der Weinhaber ihnen zeigte, zu trinken und die anderen Fässer unberührt zu belassen. Für ihren Trunk war den Schiffleuten 2 Mass (= 3,342 Liter) vom Fass geordnet. Betrüger hatten Leib und Leben verwirkt.

Damit die Schiffe aus dem Neuenburgersee direkt nach Bern fahren konnten, hob man 1645—1647 von der Broye-Mündung bis nach *Aarberg* einen *Kanal* aus. Die Schiffleute wurden angewiesen, inskünftig die Waren durch den neu erstellten Kanal zu führen. Hohe Unterhalts- und Betriebskosten zwangen jedoch schon nach zwei Jahren, den Aarbergerkanal stillzulegen. Eine gewisse Zeit lang diente er noch der Entwässerung des Grossen Mooses, verfiel jedoch später und geriet schliesslich in Vergessenheit.

Eine Gesellschaft von Waadtländern und holländischen Herren erhielt 1637 die Konzession für den Bau einer *Kanalverbindung* zwischen dem Genfer- und dem Neuenburgersee. Mit dem Bau wurde 1638 in Yverdon begonnen, 1640 erreichte man den Mormont

bei *Entreroches* und 1648 fuhren die Kanalschiffe bis Penthalaz. Die Obrigkeit befreite 1664 die in finanzielle Schwierigkeiten geratenen Konzessionäre von der Pflicht, das Bauwerk bis zum Genfersee zu vollenden. Dennoch wurde der Kanal für die Geldgeber zur Katastrophe. Die künstliche Wasserstrasse wurde 1829 letztmals von Schiffen befahren. Der Canal d'Entreroches erlitt das gleiche Schicksal wie der Aarbergerkanal.

Dass zwischen den bernischen Schiffleuten in Yverdon und den Inhabern des Kanals von Entreroches oft Streitigkeiten über das Befahren des Neuenburgersees ausbrachen, kann uns wenig verwundern. 1676 musste sogar der Rat von Bern über Kompetenzen und Privilegien entscheiden. Auch mit den Schiffleuten von Brugg, Olten, Aarburg und Solothurn gab es oft und viel zu reden und zu schreiben . . .

Die *Schiffleute von Olten* hatten einen «fründlichen Vertrag miteinander gehabt . . . und . . . einen Akkort getroffen, dass in der Gemeinschaft nicht mehr denn sieben sein sollen». Diese sieben Meisterschaften hatten eine nach der anderen die Fuhr und mussten alljährlich Rechenschaft ablegen. Verunglückte ein Meister oder starb einer von ihnen, so behielt die Witwe die Meisterschaft, welche, war ein erwachsener Sohn da, die Meisterschaft auch verwaltete; sonst aber versah die ganze Corporation die Meisterschaft zu Gunsten der Witwe und der Waisen. Diese altehrwürdigen Grundsätze sind vor 270 Jahren, genau am 31. Mai 1708 vereinbart worden!

Die «Zunftgerechtigkeit» der *Schiffleute zu Solothurn* aus dem Jahre 1408 regelte die Bedingungen der Zugehörigkeit, das Verhältnis zu den Behörden, die «Ladegerechtigkeit» und legte grosses Gewicht auf die menschlichen Beziehungen unter den Zunftgenossen. Zum Beispiel «wenn einer dem andern in Zornesweis das fallende Übel

flucht, der ist ohne Gnad um 3 Schilling kommen». Das Zunftvermögen wuchs durch Abgaben, Beiträge, Gebühren und Bussen, welche in Fällen wie Eintritt, Heirat, Schiffskauf, Hausverkauf, Fronfasten, Lügen, Schlagen, Messerzücken usw. fällig wurden. Ein Dieb aber war «ohne allen Grund von der Gesellschaft geschiden». Eine letzte Abrechnung vom 18. August 1831 über das Vermögen der Zunft zu Schiffleuten berichtet, dass die noch vorhandenen 51 000 Pfund auf 51 Zunftgenossen verteilt wurden.

Durch Jahrhunderte ziehen sich Verhandlungen zwischen den Ständen *Solothurn und Bern* über die den eigenen Burgern gewährten Vorteile und die den einheimischen Schiffleuten erteilten Privilegien. Endloses Klagen der Beteiligten und ebenso endlose Versuche zu einer praktizierbaren Regelung. Solothurn und Bern eroberten 1387 Büren und Nidau in offenem Krieg mit Sturm. Beide Stände beherrschten diese Städte zugleich bis zur Teilung 1393, bei welcher die gegenseitige Zollfreiheit zugesichert wurde. Die Zöllner, in eigener Machtvollkommenheit, handelten nicht immer so und missachteten die vereinbarten Freiheiten. Auch die Schiffer waren nicht immer schuldlos, wie uns die Frage eines Zöllners von 1624 zeigt. Er wollte wissen, wie er sich in bezug auf ein mit Salz beladenes Schiff zu verhalten habe, dessen Fässer zwar mit dem Bern-Schild bezeichnet seien, das Salz aber auf dem Platze Solothurn verkauft werden solle.

Der *Wyniger Vertrag* von 1665 regelt das staatsrechtliche Verhältnis zwischen Solothurn und Bern und ordnet auch die Fragen der Schifffahrt und der Zollhoheit:

«Nämlich es sollen die eingesessenen Bürger der Stadt Solothurn zu Nidau zoll- und gleitsfrei sein zu Wasser und zu Land, obsich und nidsich, von allem ihrem Gut . . . Des Zolls zu Büren und der eingesessenen Bürger zu Solothurn Befreiung halber, soll es gleich gehalten werden, wie wegen

Illustrationen zur Bundesverfassung.

I.
Art. 29. Die Freiheit des Verkehrs ist gewährleistet.



des Zolls zu Nidau erläutert ist. für des Zöllners Mühe, wenn er den Anländenden hilft, wird man es bei der zweimässigen Kanne Wein, wie ihm bisher gutwillig gegeben wurde, bewenden lassen. Und obschon die zu Büren zu Solothurn zollpflichtig sind, so hat doch Solothurn aus guter Nachbarschaft zugelassen, dass die von Büren das, was sie auf den Solothurner Jahrmärkten oder sonst holen, zollfrei haben sollen. . . In Solothurn wiederum haben die eingesessenen Bürger der Stadt Bern Zollfreiheit. Die Solothurner sind zollfrei in Yferten für den Wein, den sie im Waadtland gekauft haben und durchführen. Sonst aber sollen die Solothurner pflichtig sein, an allen Welschland-Zollstätten den gewohnten Zoll zu entrichten, oberhalb Nidau und Aarberg nämlich.»

Es gab aber zwischen den beiden Ständen weiterhin Anstände verschiedenster Art: Klagen über das Benehmen der Schifflleute und der Schiffszieher; Reklamationen betreffend die Erhebung des Navigationsgeldes zu Ni-

dau, betreffend das Schiffziehen während des Gottesdienstes; allzuschwere Schiffe verursachten Schäden an Ufern und Brücken usw.

In ein akutes Stadium traten die Verhandlungen zwischen Bern und Solothurn durch den Erlass des *bernischen Schifffahrtsreglements* vom 24. Februar 1722. Darin wurde es den Barken von Yverdon verboten, weiter als bis nach Nidau zu fahren. In Brugg durfte nur bernischen Seeleuten Ware übergeben werden. Die Schifflleute von Brugg sollten ab Nidau allen Wein führen. Ferner musste jeder Transport genaue Begleitpapiere mitführen, damit die Waren in Solothurn nicht ausgeladen und den Zöllnern vorgelegt zu werden brauchten. Dieses Reglement trat «bei Züchtigung und harter Bestrafung» im Zuwiderhandlungsfalle in Kraft. Um die Bedeutung der Stadt Solothurn in der Aareschiffahrt wäre es so ge-

2 Karikatur aus dem «Postheiri», einer humoristischen Zeitschrift des 19. Jahrhunderts

3 Stempelabdruck mit fantasievollem Segel-/Dampfschiff ohne Schaufelräder . . .

schehen gewesen, hätte nicht Solothurn ein Gegenreglement erlassen!

Das Hin und Her zwischen den benachbarten Ständen dauerte bis zum Erscheinen der Bundesverfassung von 1848. Diese setzte den Verhandlungen von Kanton zu Kanton, soweit sie in die Kompetenzen des Bundes fielen, ein Ende (Bild 2).

*Mit Schaufelrad und Schraube —
125 Jahre Kraftschiffahrt!*

In dem Expertengutachten der vom Bundesrat berufenen Herren Robert Stephenson (Sohn des Vaters der Eisenbahn) und Henry Swinburn, wurde 1850 empfohlen, das künftige Eisenbahnnetz streckenweise mit vorhandenen Wasserstrassen zu kombinieren. «Es kann wahrlich nicht genug hervorgehoben werden, wie ungeeignet und unnütz es ist, die öffentlichen Hilfsquellen für Eisenbahnen zu verschleudern, wo treffliche Wasserstrassen, mit denen die Schweiz von der Natur so reichlich begabt ist, benützt werden können», meinten die englischen Experten und fügten bei: «Das Dampfboot bietet den Bewohnern der anliegenden Ufer weit mehr Vorteile, als die Eisenbahn je zu gewähren im Stande ist.» Vor diesem Hintergrund begann im Februar 1854 eine neue Epoche in der Geschichte der Aareschiffahrt. Regierungsrath W. Vigier-von Steinbrugg gründete die

*«Solothurnische Dampfschiff-Gesellschaft
auf den Juragewässern» (Bild 3).*

Das Kapital betrug 200 000 Franken, als Präsident zeichnete Herr Vigier und als Aktuar Alfred Hartmann. Zum Direktor wurde Herr Ingenieur Merian aus Basel gewählt. Die Berner Regierung erteilte die Erlaubnis, auf dem bernischen Teil der Juragewässer eine Dampfschiffahrt einzurichten



unter der Bedingung, dass die bestehende Schiffahrt und die Flösserei nicht gestört werden, für alle Schäden haftet und im Kanton Bern ein Rechtsdomicil anerkannt werde. Ferner wurde die Leistung einer Bürgschaft verlangt. Erst nach mehrmaligem Mahnen wurde diese in Form eines Depots von 15 000 Franken geleistet. Büren wurde zum bernischen Sitz der Firma bestimmt.

Vor der Betriebsaufnahme war, auf anraten von G. Spengler, Capitain auf dem Schaffhauser Dampfboote, die Aare im Gebiet von Meienried auszubaggern. Die Brücken in Nidau und Büren mussten der erforderlichen Durchfahrtshöhe angepasst werden. Der regelmässige Betrieb begann am 1. Mai 1855. Ein Zeitgenosse berichtet uns von seiner Reise von Genf nach Solothurn in einem Tag folgendes:

«Le joli Pyroscaphe «la ville de Soleure» fit les premiers voyages dans ces parages inconnus à la vapeur, en printemps 1855, *on cria au miracle!* car jusqu'à telle époque personne n'avait même songé à cette belle communication, tracée par la nature elle-même, en s'effrayant des difficultés apparentes que pareille navigation devait offrir. Le Pyroscaphe, par la tournure svelte, glisse partout et a vraiment l'air d'un lézard.

Comme la Thièle est resserrée et son courant rapide nous volons comme une flèche lancée sur ces belles eaux et bientôt après avoir passé le pont assez primitif du joli village de Brügg, nous entrons dans des parages, jadis déclarés par tous les bateliers du pays *sur fois et honneur* à jamais impraticables pour les bateaux à vapeur. Cette partie est extrêmement intéressante pour la navigation; la rivière court en maintes sinuosités à travers des bancs de sable et de gravier, souvent elle

s'élargit au point que l'on croit parfois que ces eaux ont de la peine à ruisseler, d'autre fois l'eau se rétrécit tellement que l'on peut toucher les branches de saules garnissant les côtes et certes ces chaumières pittoresques des pêcheurs placées ci et là doivent être assez surprises de voire cette maison flottante se placer au milieu d'elles sans dire: gare!»

Unterdessen wurde beschlossen, weitere Schiffe zu beschaffen. Der «Seeländer» kam noch 1855 in Betrieb und am 6. Juli 1856 unternahm der Raddampfer «Wengi» seine erste Fahrt. Schwierigkeiten mit der Post bezüglich Konzessionsgebühren, die Eröffnung der Centralbahnstrecken Herzogenbuchsee—Solothurn—Biel am 1. Juni 1857 und Biel—Nidau am 1. August 1858, bildeten den Anfang vom Ende. «Behufs Erzwirkung einer Verständigung mit den Eisenbahn-Gesellschaften für Herstellung einer regelmässigen und genügenden Dampfschiff-Verbindung auf den Juragewässern» fusionierte die «Solothurnische Dampfschiff-Gesellschaft» mit den HH. Glutz-Blotzheim & Scherer in der Absicht, den Betrieb ökonomischer einzurichten und die Verwaltung zu vereinfachen. Der neue Name lautete:

*«Solothurnische Schiffahrts-Gesellschaft
auf den Juragewässern»*

Die HH. Glutz-Blotzheim & Scherer hatten seit Anfang 1857 mit dem «Remorqueur» «Neptun» Gütertransporte zwischen Yverdon und Solothurn besorgt. Das Aktienkapital betrug neu 250 000 Franken. Den Statuten ist zu entnehmen, dass mit den Eisenbahn-Gesellschaften behufs Abschluss günstiger Verträge unterhandelt werden sollte. Die «günstigen Verträge» blieben aus. Die Betriebsaufnahme der Eisenbahn Yverdon—Frienisberg am 7. November 1859 und Frienisberg—Biel am 3. Dezember 1860 versetzte der Solothurner Dampfschiffahrt den

Todesstoss; die Gesellschaft geriet in Konkurs und wurde liquidiert.

(Frienisberg hiess der provisorische Bahnhof mit Hafenanlage auf Boden von Le Landeron, 400 Meter von der Kantonsgrenze entfernt. Mit der Aufnahme des durchgehenden Eisenbahnbetriebes bis Biel wurden die Aufgaben des Bahnhofes zu Frienisberg durch den Bahnhof von La Neuveville übernommen. Frienisberg wurde aufgegeben. Heute sind an dieser Stelle noch Hafenumauern sichtbar.)

Der Initiant und Förderer der Juragewässerskorrektur, *Dr. med. Johann Rudolf Schneider*, hatte dem Bundesrat nebst der Konzession für die Bauausführung auch ein Dampfschiffahrtsmonopol verlangt. Die Ausführungsarbeiten sind aber in die Hände der Behörden gelegt worden. Unter der Leitung des Projektverfassers, *Ingenieur Richard la Nicca*, wurden die Arbeiten 1868 in Angriff genommen. 10 Jahre später floss die Aare durch den Hagneckkanal in den Bielersee. Schneider und La Nicca erlebten die Vollendung dieses gigantischen Werkes 1889 nicht mehr. Mit Rücksicht auf die Schifffahrt blieb die Zühl von Einbauten frei, während man im Nidau—Büren-Kanal 1885—1887 ein Stauwehr bei Nidau errichtet hatte. 1940 ersetzte das Wehr mit Schleuse bei Port die einsturzgefährdete Anlage in Nidau. Es öffnete den Nidau—Büren-Kanal für die Schifffahrt und ermöglicht es, den Seespiegel genau zu kontrollieren und zu regulieren.

Der im Frühjahr 1889 in Solothurn gegründete *Dampfbootklub* führte mit dem Schraubendampfer «St. Urs» bis 1894 zahlreiche Lustfahrten ab Solothurn an die Ausflugsziele im Gebiet der Juragewässer aus. Dieser private Verein zählte nur 6 Mitglieder. Der Präsident, Ferd. von Sury, Solothurn, amtierte als Kapitän. Eine Fahrt von Solothurn nach Biel dauerte etwa dreieinhalb Stunden, für die Talfahrt genügten eineinhalb Stunden.

2000 Jahre nach den Römern kam erneut Leben in die «nautae aruranci». 1952 liess

sich der jedem Besucher des Neuenburger Hafens bekannte Schiffer *W. Kölliker* ein neues grösseres Motorschiff, speziell für die Flussfahrten bauen. Mit diesem Boot «Romandie» führte er auf Verlangen Lustfahrten auf den Juragewässern bis nach Solothurn aus. Dazu hatte er von den Uferkantonen eine Bewilligung erhalten, mit der Einschränkung, dass die Stationen zwischen Neuenburg und Biel nicht angefahren werden durften.

Nicht so beglückend wie die ersten Fahrerlebnisse der Flussreisenden, waren die *rechtlichen Belange*, die sich dieser Aarefahrten wegen ergaben. Schon am Ende des ersten Betriebsjahres verbot die Eisenbahndirektion des Kantons Bern das Befahren der Aare. Diese Massnahme wurde damit begründet, dass das Schiff zu grosse Wellen verursache und dadurch die Naturufer des Aarelaufes beschädige. Die «Romandie» warf in der Folge noch grössere Wogen . . . im Blätterwald! Im Juli 1953 verbreitete die «Schweizerische Politische Korrespondenz» folgende Meldung:

«Die Wiederaufnahme der Aareschiffahrt auf der Strecke Solothurn—Neuenburg hatte im Zeichen der Bemühungen um den Bau eines Transhelvetischen Kanals in der ganzen Schweiz starke Beachtung gefunden. Für viele Solothurner bildeten die Tagesfahrten der «Romandie» nach Neuenburg oder die abendlichen Rundfahrten ein reizvolles Vergnügen. Mit Bestürzung hat jetzt die solothurnische Öffentlichkeit erfahren, dass der Bootsverkehr diesen Sommer nicht wieder aufgenommen werden könnte, weil die bernische Eisenbahndirektion das Befahren der bernischen Aarestrecke für die «Romandie» verboten hatte!

Trotzdem bemühe sich der Besitzer des Bootes, ein Neuenburger Schiffsbauer, erneut, vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement eine Konzession zu erlangen. Zwei Ingenieure des Eidgenössischen Amtes für Verkehr liessen sich dieser Tage davon überzeugen, dass die Wellen, welche die «Romandie» wirft und die

den Anlass zum Fahrverbot gegeben haben sollen, bedeutend kleiner sind als diejenigen der «Stadt Biel», des neuen Bielersee-Motorschiffes, das auch den Zihl- und Broyekanal befährt. Dies ist insofern bedeutsam, weil in Solothurn vermutet wird, dass das bernische Verbot gegen die «Romandie» auf Betreiben der Bielersee-Schiffahrtsgesellschaft verfügt wurde. In Solothurn empfindet man die Haltung des bernischen Eisenbahndepartements alles andere als freundeidgenössisch. In einer sehr energischen Vernehmlassung dürften die Stadt Solothurn und das solothurnische Eisenbahndepartement in den nächsten Tagen an das Eidgenössische Eisenbahndepartement gelangen, das denn auch die Absicht haben soll, in allernächster Zeit die eidgenössische Konzession zu erteilen.»

Gleichzeitig mit der Konzessionsbewerbung von Herrn Kölliker, meldeten auch die bestehenden Schiffahrtsgesellschaften auf dem Bieler- und Neuenburgersee ihre Begehren an. Das Eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement strebte danach, eine bestehende Gesellschaft, welche den Betrieb vertraglich an Herrn Kölliker zu übertragen hätte, zu konzedieren. In diesem Sinne wurde ein Vergleichsvorschlag ausgearbeitet, wonach die Konzession der «Société de Navigation sur les lacs de Neuchâtel et Morat» (abgekürzt LNM) auf Fahrten nach Solothurn, ohne Zwischenhalte im Bielersee, ausgedehnt werden sollte. Dafür hätte die «Bielersee Schiffahrts-Gesellschaft» (abgekürzt BSG) die Möglichkeit erhalten, die Neuenburger Gewässer zu befahren. Die Eisenbahndirektion des Kantons Bern lehnte auch diesen Konzessionsentwurf aus dem gleichen Grund, der Gefährdung der Aareufer, ab. Dazu zweifelte sie die Zuständigkeit des Bundes in Frage der Flussschiffahrt an. Als Versuche gezeigt hatten, dass für die Ufer keine schlimmen Folgen zu befürchten waren, stimmte der Kanton Bern am 24. Juli 1953 provisorisch einer Konzessionserweiterung für die LNM bis 31. Dezember zu, verlangte aber, dass zwischen Wehr Nidau und

355 Romandie Schiffkurse/Croisières Solothurn-Neuchâtel-Solothurn

Aare-Schiffahrt AG, Solothurn **Solothurn** ab/dp 820 Neuchâtel ar/an 1250 oder/ou Neuchâtel dp/ab 1440 Solothurn an/ar 1830 Navigation sur l'Aar S.A., Neuchâtel

	Sonntag/Dimanche	Montag/Lundi	Dienstag/Mardi	Mittwoch/Mercredi	Donnerstag/Jeuvi	Freitag/Vendredi
Diese Kurse verkehren an folgenden Tagen:	April	24.				
	Mai	1. 8. 15. 22. 29.			4. 11. 18. 25.	
	Juni	12. 19. 26.			1. 8. 15. 22. 29.	
Ces courses circulent les jours suivants:	Juli	3. 10. 17. 24. 31.	25.	19. 26.	6. 13. 20. 27.	9. 29.
	August	7. 14. 21. 28.	1. 15.	2. 9. 16. 23. 30.	3. 10. 17. 24. 31.	4. 11. 18. 25. 5.
	September	4. 11. 18. 25.		6.	7. 14. 21. 28.	1. 8. 30.

	Dimanche/Sonntag	Lundi/Montag	Mardi/Dienstag	Mercredi/Mittwoch	Jeuvi/Donnerstag	Vendredi/Freitag
Ces courses circulent les jours suivants:	Avril	10. 17. 24.				
	Mai	1. 8. 15. 22. 29.				19.
Diese Kurse verkehren an folgenden Tagen:	Juin	5. 12. 19. 26.				
	Juillet	3. 10. 17. 24. 31.	25.	19. 26.	6. 13. 20. 27.	21. 28. 29.
	August	7. 14. 21. 28.	1.	2. 9. 16. 23. 30.	3. 10. 17. 24. 31.	4. 11. 18. 25. 5.
	Septembre	4. 11. 18. 25.		6.	7.	1. 8. 15.

Fahrpreise — Prix des billets: Einfach — Simple course Fr. 8.—; Hin- und Rückfahrt — Aller et retour Fr. 12.—.

4 Fahrplan der Saison 1955

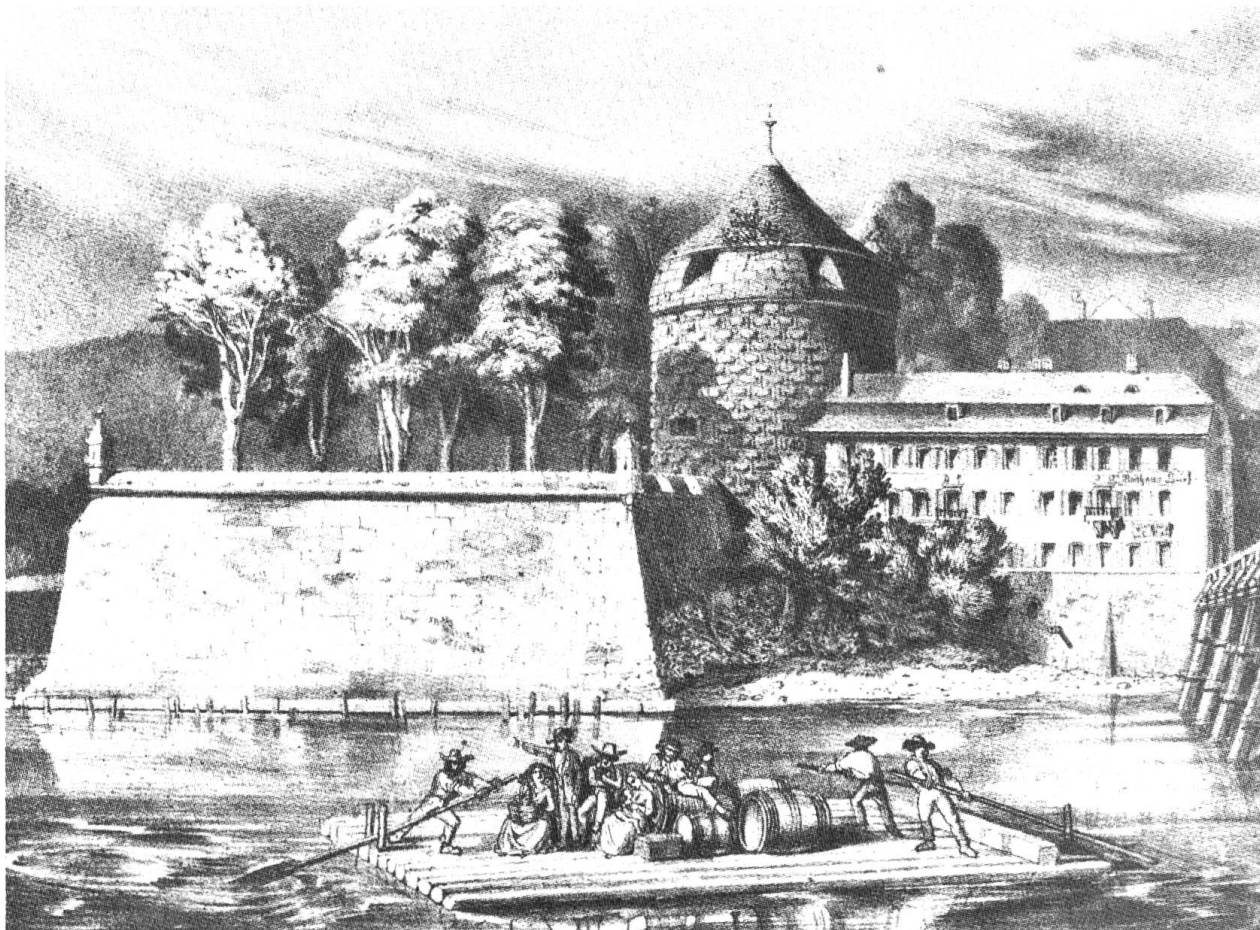
Kantonsgrenze mit höchstens 12 km/h gefahren werde. Mit der Betriebsführung wurde Herr Kölliker beauftragt.

Genau 100 Jahre nach der Gründung der «Solothurnischen Dampfschiff-Gesellschaft» kam Solothurn wieder zu einer «eigenen» Schifffahrt. Im März 1954 wurde, im Namen und Auftrag einer zu gründenden «Aare-Schiffahrt AG, Solothurn», dem Eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ein Konzessionsgesuch eingereicht. Beratungen der interessierten Instanzen bewogen den Departementsvorsteher dazu, die Aufnahme gewerbsmässiger Fahrten schon vor der Konzessionserteilung, im April 1954, zu bewilligen. Die Ende Jahr erteilte definitive Konzession trat darum rückwirkend auf den 16. April, und zwar für 5 Jahre, in Kraft. Die Betriebsführung besorgte Herr Kölliker mit der «Romandie» und den von der LNM käuflich erworbenen Schiffen «Romandie II» und «Nautilus III». Im Amtlichen Kursbuch vom Sommer 1955 sind die «Romandie»-Fahrten erstmals aufgeführt (Bild 4).

Die neue Konzession vom Sommer 1959 war 10 Jahre gültig und brachte neu eine Entschädigungspflicht der Aareschiffahrt gegenüber der BSG und der LNM für jede, auf dem Bieler- oder Neuenburgersee beförderte Person. Die Verkehrszunahme machte 1959 eine Vergrösserung der Flotte unumgänglich. Dass sich das Unternehmen, trotz mannigfacher Schwierigkeiten und entgegen allen Vorhersagen, aus bescheidenen Anfängen zu einem gut fundierten Verkehrsunternehmen entwickeln konnte, war das Verdienst von W. Kölliker und seiner Familie.

Während die Gemahlin am Hafen von Neuenburg Fahrkarten verkaufte und die Bootsvermietung besorgte, steuerte der Paterfamilias mit der «Romandie» gegen Solothurn. Die Tochter, Marie-Louise Kölliker, genannt «Marinette», wurde später zur ersten Kapitänin der Schweiz brevetiert.

Der Unternehmer Kölliker entschloss sich, ab Saison 1966 den Betrieb der «Schiffahrtsunternehmung Solothurn—Neuenburg» (abgekürzt: SSN) — so der offizielle Name des Betriebes — nicht mehr selber zu führen. Nach langen Verhandlungen verkaufte er die Schiffe «Nautilus III», «Romandie III» und «Romandie IV» für 1 150 000 Franken an die BSG, welcher auch die Aktienmehrheit an der SSN zufiel. Die von da an auf die Strecke Biel—Solothurn beschränkte Aareschiffahrt befruchtete den Gesamtbetrieb BSG, welcher heute ein Streckennetz von über 70 Kilometern umfasst. Neben Schlechtwetterperioden wirkt sich einzig die Brücke bei Arch hemmend auf die Betriebsabwicklung aus. Führt die Aare mehr als 400 000 Liter Wasser pro Sekunde, wird die Schifffahrt bei dieser Brücke unterbrochen. Während 1968 der Betrieb an 22 Tagen auf die Strecke Biel—Büren beschränkt werden musste, kann die Verbindung seit 1970 jeweils durch Umsteigen der Fahrgäste in Arch aufrecht erhalten werden. Schon nach dem ersten Betriebsjahr, unter der kundigen Oberleitung von Herrn Direktor R. Röthlisberger, stellte sich die Frage einer Flottenvergrösserung. Mit der Inbetriebnahme der bisher grössten und komfortabelsten Einheit, der «Stadt Solothurn», wurde die Aareschiffahrt 1973 entscheidend gestärkt und verjüngt.



5 Die Flösserei dauerte bis in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts

Verkehr

Wir haben gesehen, dass der Zweckverkehr die Flussschiffahrt begründete. Dabei überwog der Transport aller möglichen Güter, wie zum Beispiel Salz, Wein, Getreide, Holz, Baumaterial etc. Das Salz fand den Weg die Aare hinauf aus Burgund (Salins), dem Tirol (Hall) sowie aus Bayern (Reichenhall, Traunstein) und Lothringen. Der Wein war, seiner Transport- und Lagerfähigkeit wegen, durch die Jahrhunderte hindurch ebenfalls ein sehr wichtiges Handelsgut. Neben Elsässer, Burgunder und Veltliner wird 1288 sogar Cyprienwein erwähnt. Die Tarife des 18. Jahrhunderts unterschieden nur noch zwischen Landwein (Gebiet des Bieler- und Neuenburgersees bis nach Orbe) und Ryffwein (Lavaux). Zu allen Zeiten aber «ferggetliche Schiffe Kernen» (Getreide).

Während die Schiffe, dank der Schiffszieher und Pferde, auch Bergfahrten ausführen konnten, beschränkte sich die Flösserei

auf die Talfahrt (Bild 5). Dabei bildeten Transportmittel und Handelsgut eine untrennbare Einheit. Die Ludwig von Roll'schen Eisenwerke bezogen zwischen 1828 und 1863 45 000 Klafter Holz aus dem Freiburgischen und der Waadt. Das Holz wurde bis Nennigkofen geflösst und dort verkohlt. Das Gesetz über die Flossschiffahrt auf der Aare vom 21. Mai 1867 beschränkte die Höchstmasse für ein Floss auf 140 Fuss (42 m) in der Länge und 25 Fuss (7,5 m) in der Breite. Der Flösserei erwuchs, wie der Schiffahrt, in der Eisenbahn ein Konkurrent, dem sie nicht gewachsen war. Die Dampfschiffe beförderten 1856, dem einzigen Jahr mit vollem Betrieb, auf der Aare 115 202 Zentner (5760,1 t) Waren. Der Verkehrsertrag aus dem Gütertransport, inklusive dem Seeverkehr Nidau—Yverdon, betrug 37 504.82 Franken.

Die schmucken, stolzen Schiffe der BSG befördern heute keine Güter mehr. Bis ins 19. Jahrhundert dagegen waren die Reisen-

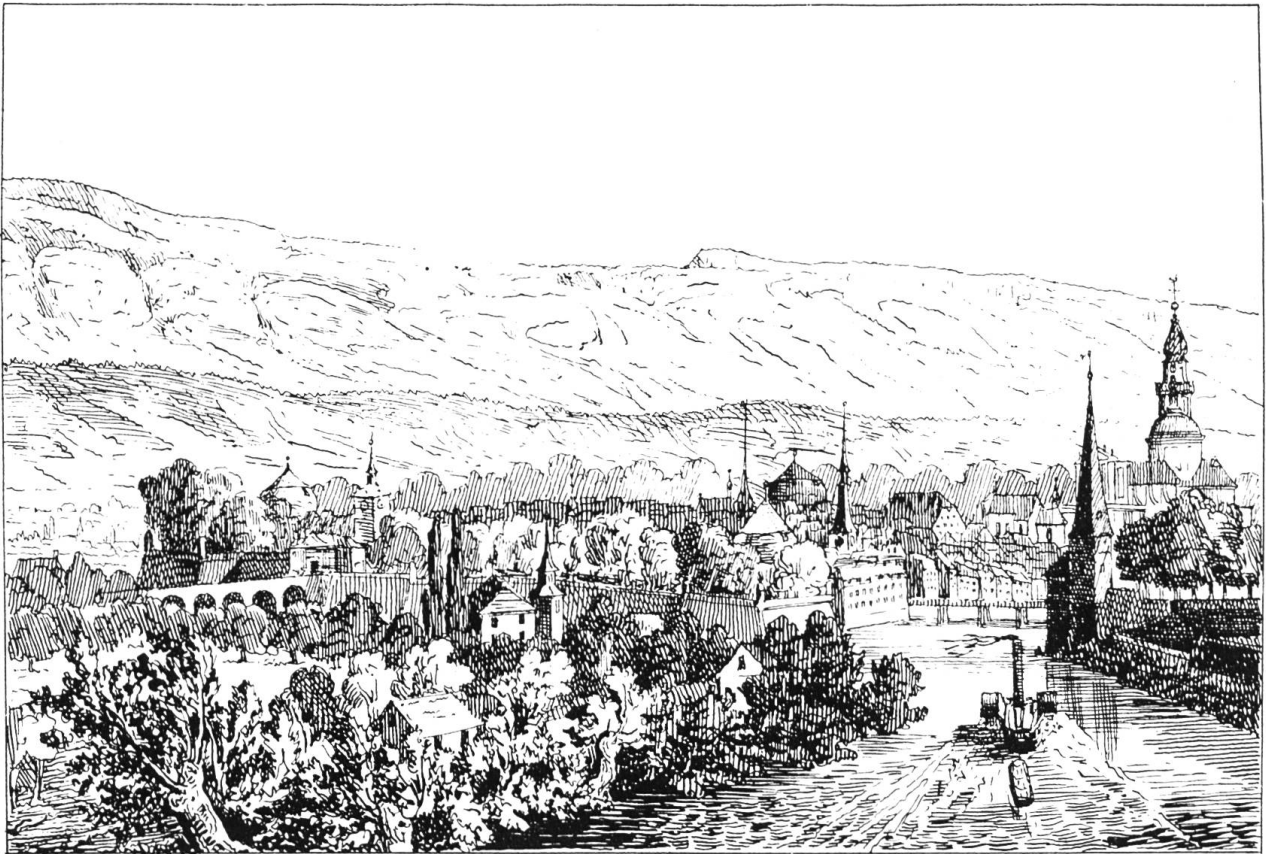
den meist nur Begleiter von Warentransporten. Nur gelegentlich gab es Schiffe, welche ausschliesslich Passagiere beförderten. An der Schützenfahrt der alten Berner nach Strassburg 1565 nahmen 17 Schützen teil. 1687 ist zwischen Aarberg und Lyss ein mit 137 Hugenotten besetztes Schiff auf eine Kiesbank gestossen und gekentert. 111 Personen sind damals ertrunken. Ende des 17. Jahrhunderts benützten die französischen Refugienten für ihre Weiterreise nach Brandenburg das Aareschiff. Im Jahre 1819 fuhren 800 Auswanderer aus dem Kanton Freiburg auf der Aare in Richtung . . . Rio de Janeiro! Für den Personenverkehr der «Solothurner Dampfschiff-Gesellschaft» ziehen wir wiederum den Geschäftsbericht des Jahres 1856 zu Rate: Von insgesamt 25 137 Reisenden wurden auf der Aare 40 806.44 Franken eingenommen. Im vergangenen Jahr, 1978, haben 150 698 erholungsuchende Fahrgäste die blitzblanken Aareschiffe der BSG benützt; das sind genau sechsmal mehr als 1856!

Die Flottille

Über die Schiffe der Römer, Holländer, Badenser usw. ist uns nicht viel bekannt. Wir wissen, dass sie, wie der sogenannte *Aareweidling*, aus Holz gefertigt waren. Ein 50 Fuss (15 m) langer Weidling fasste 180—230 Zentner (9—11,5 t) Fracht. Im Bereich der Seen benutzte man wohl vorwiegend den Wind als treibende Kraft; Strömung, Ruder und Pferdezug waren die Mittel der Fortbewegung auf Aare und Zihl. An untiefen Stellen mussten schwere Schiffe, des grossen Tiefganges wegen, «raselieren» oder «rasolieren». Darunter verstand man das Vorfahren eines Teils der Ladung und das anschliessende Abholen der zurückgelassenen Güter. Manchmal waren weitere Schiffe am «raselieren» beteiligt, was Zeit und Gutma-

nipulationen ersparte. Die hölzernen Weidlinge wurden meistens in Zurzach, Laufenburg oder Basel verkauft, so dass immer wieder neue gebaut werden mussten, was verschiedentlich zu Klagen wegen des grossen Holzverbrauches führte. Neben den Dampfschiffen besass die Solothurner Schiffahrts-Gesellschaft noch zwei *Barken*. Diese dienten im Gegensatz zu den Schiffen nur für den Seeverkehr. Die eine, mit Namen «Escar-got», wurde 1856 für 2500 Franken in Yverdon gekauft; die andere, genannt das «Zürcherschiff», kam 1857 per Wagen von Zürich nach Solothurn. Die Gesellschaft besass ferner noch zwei *eiserne Schleppschiffe*, «Aare» und «Zihl». Die HH. Glutz-Blotzheim & Scherer brachten bei der Fusion ausser dem «Neptun» noch ein eisernes Schleppschiff und zwei Barken in die neue Gesellschaft ein.

Die *Dampfschiffe* sind mit den technischen Daten in Tabelle 1 zusammengestellt. Der erste Dampfer auf der Aare, die «*Stadt Solothurn*», wurde bei Gâche fils ainé in Nantes erbaut und kostete 84 000 Franken. Mit dem Namen «Ludwig» — zu Ehren des Grossherzogs von Hessen und dem Rhein, Ludwig II. — hat dieses Schiff am 4. August 1843 den Dienst bei der Neckar-Schiffahrtsgesellschaft, Heilbronn, aufgenommen. Zusammen mit den beiden Dampfern «Wilhelm» (1841) und «Leopold» (1842) verkehrte es zwischen Heilbronn und Mannheim. 1854 erwarb die Solothurner Gesellschaft den damals elf Jahre alten «Ludwig» ungefähr zum halben Neupreis. Am 25. November 1854 hat dieses Schiff die stille Schiffflände von Basel erreicht. Dort wurden die Maschine und der Dampfkessel ausgebaut und auf der Achse nach Solothurn geführt. Auch der Transport der Schiffsschale erfolgte auf dem Landweg! Bedeutende Schwierigkeiten ergaben sich in Liestal, wo die Stadttore die Durchfahrt verwehrten. Die Umfahrung des Städtchens auf schlech-

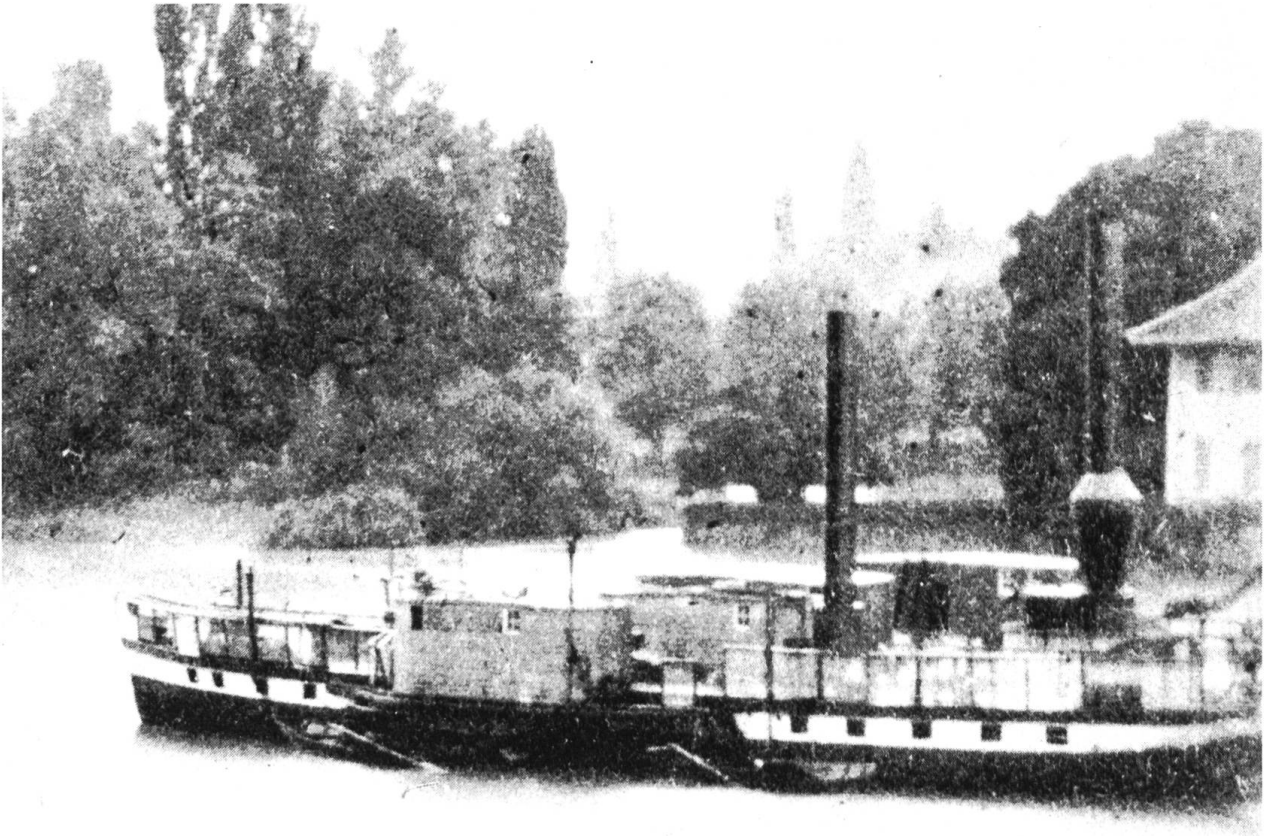


ten Wegen erforderte viel Zeit, Arbeit und Mühe. Auf drei mächtigen, eigens dafür hergerichteten Wagen traf das Schiff am 8. Dezember in Solothurn ein. Beim Ritter auf der Schützenmatt arbeitete man eifrig am Wiederaufbau. Montag, den 5. Februar fand der Stapellauf und am Donnerstag, den 22. Februar 1855 die erste Probefahrt nach Lüsslingen statt. Zwölf Jahre nach der ersten fand die zweite Jungfernfahrt, dieses Mal jedoch auf der Aare, statt. Der «Solothurner Landbote» vom 28. Hornung berichtet:

«Letzten Montag» — es war der 26. — «fand die erste grössere Probefahrt des Dampfers «Stadt Solothurn» nach Büren statt. Die Aktionäre mit ihren geladenen Freunden, die Blechmusik von Wiedenbauer füllten beinahe das Verdeck, von dem herunter drei kleine Kanonen die alten Stadtmauern von Solothurn von Zeit zu Zeit andonnerten. Endlich läutete die Schiffsglocke, trotz der vielen Glocken in Solothurn ein bis jetzt noch nie gehörter Klang, die Räder drehten sich und allmählig setzte sich das Schiff in Bewegung, passierte mit würdigem Anstand und gehörigem Wellenschlag die beiden mit Neugierigen zum Eindrücken vollen Brücken und dampfte dann mit raschem Räderschlag flussaufwärts, während

von dem Rollhafen hinunter ein Sechspfünder ihm die letzten Abschiedsgrüsse auf den Weg mitgab. Man war noch keine Stunde von Solothurn weg, und schon kam die Gegend, durch die man fuhr, sämtlichen Argonauten so unbekannt vor, als wären sie auf einem Dampfer des Niederrheins oder der Schelde, ein Beweis, wie wenig benützt diese Wasserstrasse bis jetzt war. Die dem Ufer naheliegenden Dörfer von Bern und Solothurn begrüßten den schaufelnden und rauchenden Ankömmling links und rechts mit Böllerschüssen; von allen Hügeln, aus allen Wäldchen, Schachen und Gestrüppen links und rechts donnerte und knatterte es aus Böllern, Stollgewehren, Pistolen etc., dass es eine Lust war; konnte man daraus doch erfahren, dass die Uferbewohner die Wichtigkeit des neuen Verkehrsmittels vollkommen eingesehen. Vor allem hat uns der lebhafteste Anteil gefreut, den die Bewohner des Kantons Bern für das neue Unternehmen an den Tag legten; es liegt damit eine Bürgschaft für das Gelingen, welches eine übereinstimmende Gesinnung der in ihren materiellen Interessen so vielfach miteinander verflochtenen Kantone Bern und Solothurn so nötig hat . . . Stadt Solothurn, nur keck voran, Auf Deiner glatten Wasserbahn!»

Der Fahrplan vom 15. Juli 1856 sah für jeden Dienstag, Mittwoch, Freitag und



Samstag folgende Verbindungen vor: Reisende, welche morgens um 7 Uhr mit dem Dampfboot «Stadt Solothurn» verreisten, erreichten in Nidau das Coinzidenz-Schiff «Wengi», welches in Yverdon den 5-Uhr-Zug nach Lausanne erreichte. In der Gegenrichtung verliess die «Stadt Solothurn» mit den Reisenden aus der Westschweiz Nidau um 5 Uhr abends und vermittelte in Solothurn Anschluss auf die Diligencen nach Aarau — Zürich und Basel (Bild 6). Im September 1856 ist die Maschine, durch die im Dienste gestandenen Maschinisten vernachlässigt, dienstuntauglich geworden. Experten hatten untersucht, ob es möglich sei, die Maschine mit wenig Unkosten wieder herzustellen, allein sie empfahlen, es sei am Zweckmässigsten, für dieses Boot keine Reparaturausgaben mehr zu machen. Weil die «Stadt Solothurn» im Fusions-Vertrag vom November 1857 noch aufgeführt ist, muss angenommen werden, der Kahn habe, ohne Antriebsteile, noch eine gewisse Zeit lang als Schlepsschiff gedient oder sonst eine Verwendung gefunden.

Der eiserne Raddampfer «*Seeländer*» wurde am 19. Juli 1834 mit dem Namen «*Industriel*» in Neuenburg vom Stapel gelassen. 1854 hat ihn die Solothurner Dampfschiff-Gesellschaft, nachdem man die Schale verlängert und eine neue Maschine eingebaut hatte, für 61 772 Franken erworben. Das Haupteinsatzgebiet lag im Güterverkehr. Gelegentlich, zum Beispiel im Herbst 1856 anstelle der defekt gewordenen «*Stadt Solothurn*», wurde der «*Seeländer*» auch für Passagierfahrten, wie Truppentransporte oder Ausflüge nach der St. Petersinsel eingesetzt. Im Spätherbst 1857 erneuerte man das Hinterdeck. Bei der Liquidation der Dampfschiffgesellschaft gelangte das Boot an die Torfgesellschaft in Hagneck. Vor Hagneck ist es im Jahre 1862 in einer Sturmnacht auf Grund gesunken . . .

Der Neubau «*Wengi*», benannt nach Schultheiss Nikolaus Wengi, der 1533 in Solothurn den Bürgerkrieg verhindert hat, kostete 123 151.44 Franken. Nachdem am 9. Juli 1856 die Aktionäre mit der Solothur-

7 DS «Neptun» im Hafen von Thun um 1870.
Dahinter, mit «verdicktem» Kamin, liegt DS
«Niesen» vor Anker.

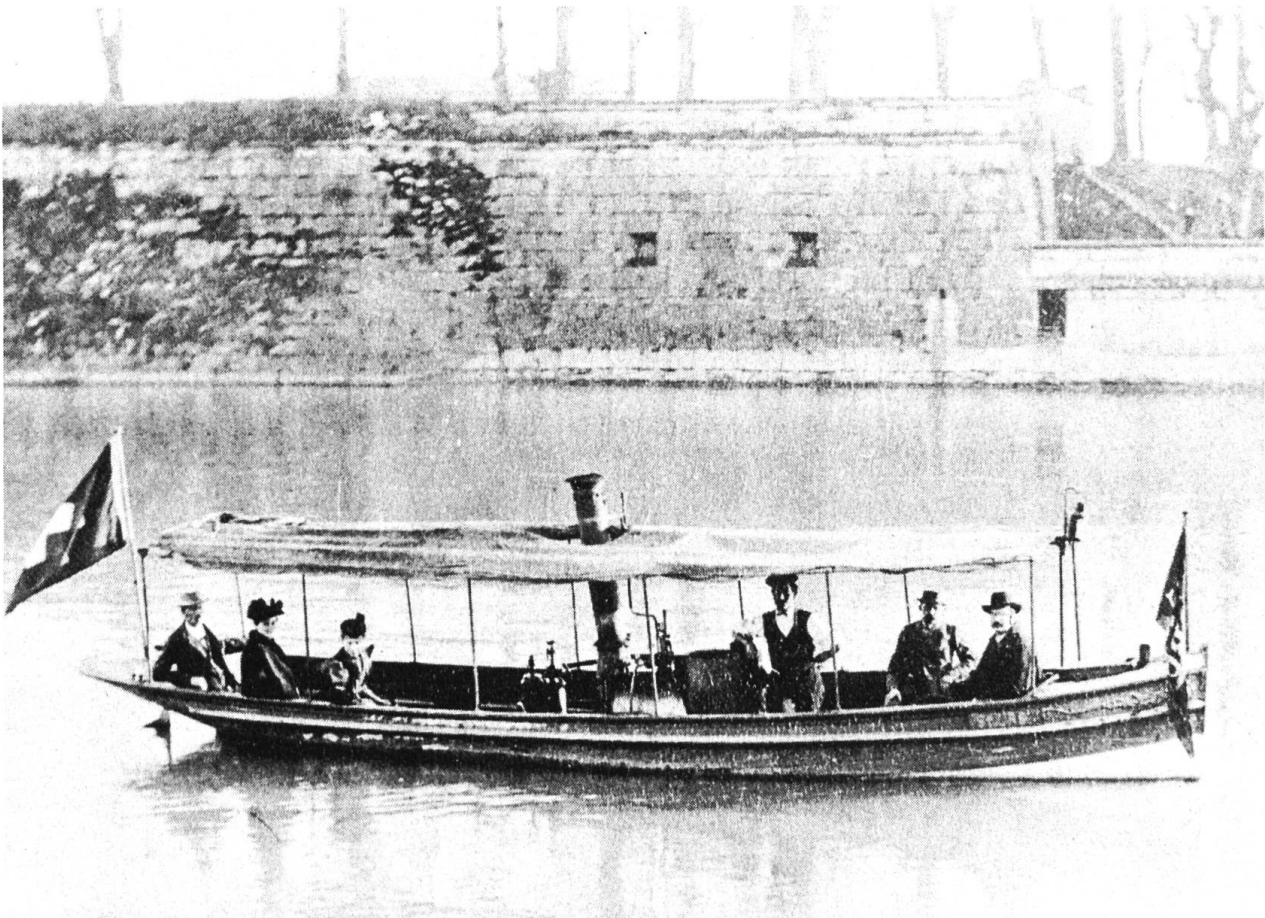
8 Das Dampfboot «St. Urs» (1889—1894) ist heute als
Akkumulatorenboot «Volta» auf dem Sarnersee.

ner Regierung eine Fahrt nach Nidau und zurück unternommen hatten, steuerte das Boot am nächsten Tag mit einigen hundert Zentnern Fracht Richtung Yverdon. Dort löste die «Wengi» das ähnlich gebaute Schiff «Cygne» der Neuenburger Gesellschaft für die Coinzidenzkurse Yverdon—Nidau et vice versa ab. Dieser «Cygne» (Schwan) gelangte am 18. Oktober 1856 auf einer einmaligen Probefahrt, über deren Verlauf wir nichts Genaueres wissen, nach Solothurn! Bild 2 zeigt uns eine Karikatur beider Schiffe. Diese Zeichnung ist vor der erwähnten Probefahrt entstanden und hatte vermutlich das oft gespannte Verhältnis Bern—Solothurn und die harte Konkurrenz zwischen den beiden Gesellschaften in Neuenburg und Solothurn zur Zielscheibe gehabt. Die noch stärkere Eisenbahnkonkurrenz nötigte die Solothurner,

das erst einjährige Schiff nach Neuenburg zu verkaufen. Das «Solothurner Blatt» meldete am 27. Juni 1857, die «Wengi» sei nun dort in «Mercure» umbenannt worden. 1865 wechselte diese Einheit erneut Besitzer und Heimatort, sie kam an einen Privatmann nach Morges.

Der Remorqueur «Neptun» wurde von den HH. Glutz-Blotzheim & Scherer im Jahre 1857 für den Gütertransport in Dienst genommen. Aus der Konkursmasse erwarb die Dampfschiff-Gesellschaft auf dem Thunersee dieses Schlepp- und Güterschiff. Im Winter 1861/62 hat seine Schale auf dem Wasserweg Thun erreicht! Bild 7 zeigt den «Neptun» in Thun um 1870.

In Harburg bei Hamburg hat der Solothurner Dampfbootklub den Schraubendampfer «St. Urs» für 5000 Mark gekauft.



9 MS «Romandie» von 1952 im Hafen von Neuenburg.
Heute ist dieses Boot mit Namen «Seetal» auf dem
Hallwilersee im Einsatz.



Am 12. Juli 1889 ist er, von Biel her kommend, in Solothurn eingetroffen (Bild 8). Fünf Jahre später, am 2. November 1894, kaufte der Schiffsunternehmer Spiller in Alpnachstad das Boot für 4000 Franken. 1903 gelangte es vom Vierwaldstättersee auf den Sarnersee. Die neuen Besitzer liessen das Schiff auf elektrischen Betrieb nach System «Tribelhorn» umbauen und gaben ihm den Namen «Volta». 1967 ging das Akkumulatorenboot an den heutigen Eigentümer über. Das elegante Schiff, dessen Schale ganz aus Stahl gefertigt und mit Mahagoni- und Eichenholz ausgestattet ist, bietet heute 20 Personen Platz. Es soll demnächst mit einem Dieselmotor ausgerüstet werden und so noch viele Jahre lang auf dem Sarnersee kreuzen.

Eine Übersicht über die *Motorboote* und ihre technischen Daten vermittelt Tabelle 2. Das Motorschiff «*Romandie*», der erste Schiffsbau der Firma Decker in Neuenburg, wurde speziell für den Dienst auf der Aare konstruiert. Die Schifffahrtsgesellschaft des Hallwilersees hat dieses Boot am 1. Mai 1960 gekauft und in «Seetal» umbenannt.

1954 kamen nach grösseren Umbauten die beiden Einheiten «*Romandie II*» (ursprünglich MG 15 «Grèbe») und «*Nautilus III*» (ursprünglich MG 16 «Foulque») in Betrieb. Die beiden Schiffe wurden 1929 von Sulzer in Winterthur für die «*Mouettes Genevoises*» erbaut. Während die «*Nautilus III*» mit einem Dieselmotor ausgerüstet war, hatte die «*Romandie II*» einen Benzinmotor. Beim Übergang an die BSG wurde diesem Umstand insofern Rechnung getragen, dass nach Austausch der Namen, nur die dieselgetriebene «*Romandie II*» den Besitzer gewechselt hat. Eine durchgreifende Erneuerung wurde diesem Veteranen der BSG-Flotte 1977 zuteil. Durch die bei schwachem Verkehr nun möglich gewordene Einmann-Bedienung lässt sich der Winterbetrieb auf dem Bielersee (Erlach—La Neuveville) wirtschaftlicher gestalten. In der übrigen Jahreszeit steht ein überall einsatzfähiges Boot für Sonderfahrten kleiner Gruppen wie Hochzeitsgesellschaften, Familien- und Vereinsanlässe zur Verfügung.

Die beiden *Romandie-Schiffe III und IV* wurden 1959 und 1960 in Vevey erbaut. Sie

10 MS «Romandie II», 1929, das älteste Schiff der BSG-Flotte. Das gleichartige Schwesterboot «Nautilus III» ist heute auf dem Murtensee in Privatbesitz.

11 Unten: MS «Büren» (ehem. Romandie IV) bei der Brücke von Büren.

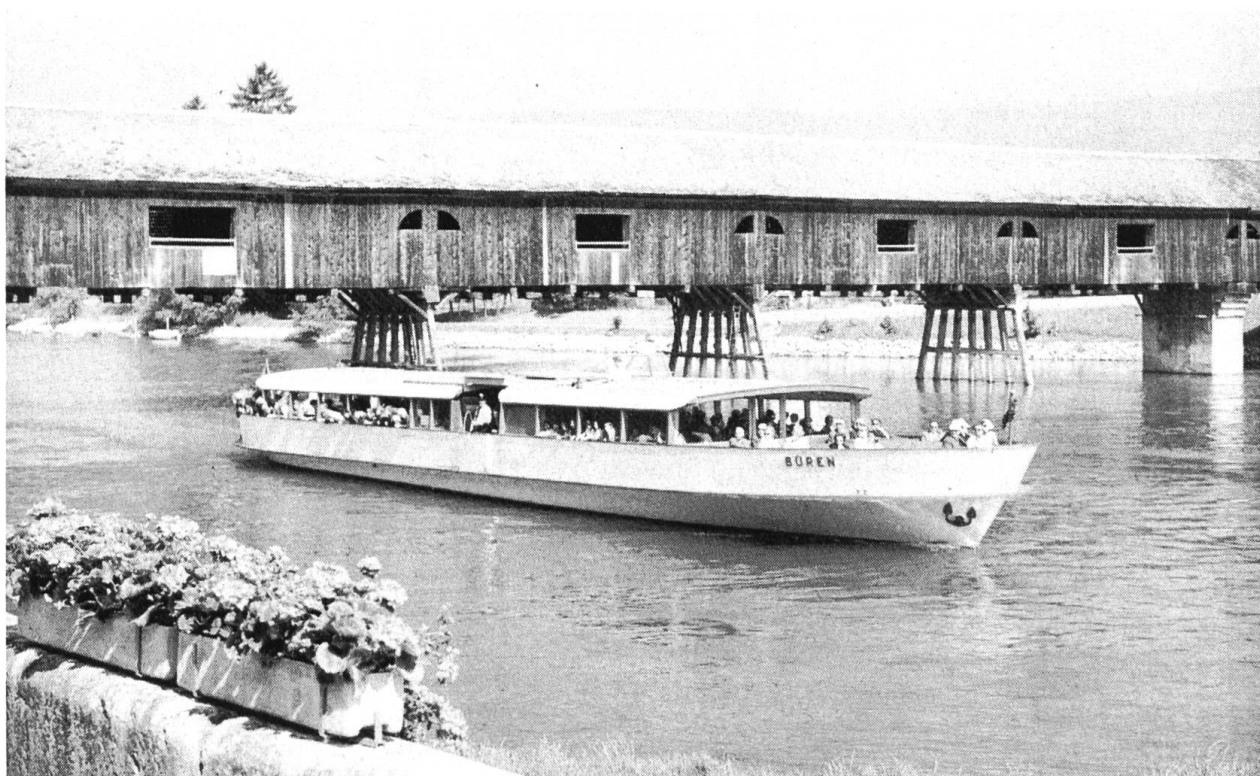
unterscheiden sich voneinander nur insofern, als beim Bau des neueren Schiffes die mit dem erstgebauten gemachten Erfahrungen und Erkenntnisse mitberücksichtigt wurden. Durch eine etwas breitere Konstruktion war es möglich, 30 Plätze mehr einzurichten. Allerdings wurde der Neubau dadurch auch 6 Tonnen schwerer. Nach dem Besitzerwechsel passte man die beiden Boote den neuen Gegebenheiten an und stattete sie mit Frischwasserbehältern aus und richtete Kassenanlagen ein. Anlässlich der Inbetriebnahme des letzten Neubaus, der «Stadt Solothurn», erhielten diese beiden Boote neue Namen: «Romandie III» heisst neu «Nidau» und aus «Romandie IV» wurde «Büren».

Während DS «Stadt Solothurn» französischer Abstammung war und aus Baden-Württemberg kam, ist MS «Stadt Solothurn» Österreicherin. Das bisher schönste und modernste Aareschiff wurde der BSG buchstäblich unter den Weihnachtsbaum gelegt. Am 24. Dezember 1972 sind die Be-



standteile auf drei Güterwagen aus Linz in Biel eingetroffen und in Nidau abgeladen worden. Anfangs März begann der Zusammenbau und schon am 27. März konnte die Schale gewässert werden. Die feierliche Einweihung am 9. Juni 1973 bildete einen Höhepunkt in der Aareschiffahrt. Die Baukosten für diese Einheit beliefen sich auf 1 650 000 Franken.

Für den *Unterhalt* ist das Personal der BSG besorgt. Die im Sommer rassig uniformierten freundlichen Schiffsführer, Kassiere und Matrosen schlüpfen im Winter in ihre Berufskleider als Schreiner, Maler, Elektri-



12 MS «Nidau» (ehem. Romandie III) bei Büren.

13 Das «Flaggschiff» der Aare-Flotte: MS «Stadt Solothurn», 1973



ker, Spengler, Mechaniker, Schlosser, Maurer usw. Nach einem festen Plan werden alle Schiffe der BSG auf der 1976 in Dienst genommenen Slip-Anlage in Biel aus dem Wasser gezogen. Bei dieser Gelegenheit werden sie «rasiert» und die Schale mit einer Spezialfarbe gegen Rost und neuen Schlamm-Ansatz (Bart) geschützt. Hier werden auch Schäden an den Schiffsschrauben behoben. Während dieser Zeit ist auch in Solothurn eine kleine Gruppe von Spezialisten im Einsatz. Entsprechend den unterschiedlichen Arbeitsmöglichkeiten und Fachkenntnissen des Personals in Biel und in Solothurn, werden die Aare-Schiffe zwischen diesen Orten ausgetauscht. Gewöhnlich sind in Solothurn die MS «Stadt Solothurn» und «Nidau» beheimatet.

Der Zustand aller BSG-Schiffe ist Beweis für den begeisterten Einsatz des gesamten Personals, er ist die Visitenkarte eines dynamischen Unternehmens; für uns aber ist er eine Einladung!



Dampfschiffe

Tabelle 1

Namen	Stadt Solothurn, früher: Ludwig	Seeländer, früher: Industriel	Wengi, später: Mercure	Neptun	St. Urs, später: Volta
Bild	6	*	2	7	8
Antrieb durch	Seitenräder	Seitenräder	Seitenräder	Seitenräder	Schraube
Baujahr	1843	1834	1856	1857	1889?
Erbauer	Gâche, Nantes Nr. 32	Cavé, Paris	Escher Wyss & Cie., Zürich Nr. 77	Cie., Zürich Nr. 84	Holz & Cie., Harburg
Länge über alles	39 m	33 m	41 m	27 m	9,15 m
Breite über Hauptspant	3 m	4 m	4,5 m	*	1,85 m
Maschine	*	*	ND osz. vert.	HD osz. hor.	*
Leistung	ca. 100 PS	ca. 80 PS	140 PS	90 PS	*
Besatzung	7 Mann	7 Mann	7–10 Mann	* Mann	2 Mann
Anzahl Plätze/	* in	300 in	250 in		14 in
Tragfähigkeit	3 Klassen	1 Klasse	2 Klassen	Gütertransp.	1 Klasse
Im Betrieb auf der Aare	1855–1856	1855–1861	1856–1857	1857–1861	1889–1894
Abgetakelt	n. Nov. 1857	1862 gesunken	nach 1856	1872	—
1856 verbrauchter Brennstoff	176,5 t Steinkohle	186 Klafter Buche 186 Klafter Tanne	230 Klafter Buche 253 Klafter Tanne	Nur 2 von über 600 bei Escher Wyss gebauten Schiffe erhielten eine <i>horizontale</i> oszillierende Dampfmaschine!	
auf . . . Fahrten	170	205	115		

Motorschiffe

Tabelle 2

Namen	Romandie, später: Seetal	Romandie II, früher: MG 15, Grèbe, später: Nautilus III	Romandie II, früher: Nautilus III, urspr.: MG 16, Foulque	Nidau, früher: Romandie III	Büren, früher: Romandie IV	Stadt Solothurn
Bild	9	(10)	10	12	11	13
Baujahr	1952	1929	1929	1959	1960	1973
Erbauer	Decker, Neuchâtel	Sulzer, Winterthur	Sulzer, Winterthur	ACMV, Vevey	ACMV, Vevey	Schiffswerft Linz
Länge total	19,0 m	18,3 m	18,3 m	32,0 m	32,0 m	40,0 m
Breite total	5,0 m	3,6 m	3,6 m	5,6 m	5,8 m	7,65 m
Déplacement	17,0 t	12,9 t	13,0 t	34,0 t	40,0 t	109,0 t
Motor	GM, Biel Diesel	Benzin	GM, Biel Diesel	GM, Biel Diesel	GM, Biel Diesel	GM, Biel Diesel
Leistung	96 PS	120 PS	96 PS	2 × 175 PS	2 × 175 PS	2 × 170 PS
Besatzung	2 Mann	2 Mann	1–2 Mann	2 Mann	2 Mann	2 Mann
Anzahl Plätze	130	60	60	200	230	300
Im Betrieb auf der Aare	1952–1960	1954–1965	1954–	1959–	1960–	1973–

Informationsquellen und Auswahlbibliographie

BSG, Biel (Bilder 10—13). — Bibliotheken PTT und SBB, Bern. — Bundesarchiv, Bern. — Hr. Dir. A. Fries, Wilen. — Hr. N. Jacobi, Biel. — Hr. S. Jacobi, Neuchâtel (Bilder 5, 8, 9). — Hr. dipl. Ing. E. Meier, Eidg. Amt für Verkehr, Schifffahrtsdienst, Bern. — Musée romain, Avenches (Bild 1). — Hr. H. R. Schär, Betriebschef BSG, Biel. — Schweiz. Landesbibliothek, Bern (Bild 7). — Staatsarchiv Bern. — Staatsarchiv Solothurn. — Zentralbibliothek Solothurn.

Die *Aare*. Wasser- und Energiewirtschaft, Zürich, 49 (1957) 7/9. — *Allimann*, F.: Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bielersee. Biel, 1964. — *Amtliches Kursbuch*. Bern, Sommer 1955. — *Appenzeller*, G.: Geschichte der schweiz. Binnenschiffahrt im Gebiet der Juraseen und der Aare. Solothurn, 1922. — *Bei Hochwasser muss das Schiff gewechselt werden*. In: *Der Bund*, Bern, 130 (1979) 35. — *Bericht mit Jahresrechnung der Direktion der Solothurnischen Dampfschiffahrt auf den Juragewässern vom 1. April bis 31. December 1856*. Nidau, 27. April 1857 (Handschr. Staatsarchiv Solothurn). — *BSG*. Geschäftsbericht. Biel. — *BSG* will für die Landesegend noch mehr leisten. Einladung zur Aktienzeichnung. Biel, 1973. — *Dampfschiffe* auf den Schweizerseen. Zürich, 1949. — *Decoppet*, J.-P.: Romandie III et IV. In: *Bulletin technique Vevey*. Vevey, 21 (1961). — *Frick*, O.; *Frick*, R. O.: Cent ans de navigation à vapeur sur les lacs jurassiens. In: *Feuille d'avis de Neuchâtel*. 3. 6. 1926 ff.

— *Fusions-Vertrag* (zwischen der Solothurnischen Dampfschiffgesellschaft und den HH. Glutz-Blotzheim & Scherer). Solothurn, 1857. — *Grosses Handbuch der Abstempelungen auf Schweizer Marken 1843—1907*. Zürich, 1973 (Bild 3). — *Howald*, E.; *Meyer*, E.: Die römische Schweiz. Zürich, 1941. — *Les nouveaux bateaux à moteurs de la Société des Mouettes Genevoises, sur le lac Léman*. In: *Revue technique Sulzer*. Winterthur (1930) 2. — *Pelet*, P.-L.: Le canal d'entre-roches. Lausanne, 1946. — *Der Postheiri*. Solothurn, 12 (1856) 25 (Bild 2). — *Promenade de Genève à Soleure en un jour*. Soleure, 1856 (Bild 6). — *Räber* A.: Schiffahrt auf den Schweizer Seen. Zürich, 1963 und Neuausg. 1972. — *Schweizerische Dampfschiffahrt*. Zürich, 1907. — *SNL*. Rapport de gestion. Neuchâtel. — *Souscription* für die Herstellung einer Dampfschiffahrt zwischen Solothurn und Yverdon. Solothurn, 1854. — *Stephenson*, R.; *Swinburne*, H.: Bericht der vom Bundesrathe einberufenen Experten über den Bau von Eisenbahnen in der Schweiz. Bern, 1850. — *Titot*: Notizen über die Dampfschiffahrt auf dem Neckar. In: *Württembergische Jahrbücher für Statistik und Landeskunde*. Stuttgart, (1844). — *Verzeichnis* der Dampfschiffe und Schiffsmaschinen, konstruiert von der AG der Maschinenfabriken Escher Wyss & Cie. Zürich, 1912. — *Zuber*, M.: Das Landhaus Solothurn und die Aareschiffahrt. In: *Internes Mitteilungsblatt SZB/VBW/BSU*. Worblaufen, (1971) 1—4.

Buchbesprechungen

Für Wanderlustige

Die Schweizerische Arbeitsgemeinschaft für Wanderweg (SAW) legt ein recht vielseitiges *Wanderprogramm 1979* vor. Es enthält die Liste der Radiowanderungen und rund 250 Vorschläge für Tageswanderungen in den schönsten Gebieten der Schweiz sowie 50 Wanderwochen oder verlängerte Wochenenden im In- und Ausland. Das handliche, 64seitige Heft, das auch sonst noch Wissenswertes über Wanderwege, Karten und Wanderbücher vermittelt, kann bei der SAW-Geschäftsstelle, Im Hirshalm 49, 4125 Riehen unentgeltlich bezogen werden (bitte der Bestellung eine 40 Rp.-Briefmarke beilegen).

Jura-Panoramen im Neudruck

Im Februarheft berichtete Adolf Merz in interessanter Weise über die verschiedenen Panoramen vom Solothurner Jura. Ergänzend sei darauf hingewiesen, dass vom *Panorama vom Passwang*, gezeichnet 1906 von Fritz Dürrenberger, 1972 eine Neuauflage herausgekommen ist. Die Bearbeitung erfolgte durch Dr. Paul Suter, Reigoldswil; er hat dabei die Nomenklatur der Berge und Punkte sowie die Höhenkoten der Landeskarte angepasst. Das handliche Panorama im Taschenformat wird gewiss manchem Wanderer willkommen sein! Zu beziehen für Fr. 4.20 beim Kantonsmuseum Baselland, Regierungsgebäude, 4410 Liestal.

Am gleichen Ort ist auch das auf Seite 22 erwähnte *Panorama vom Wisenberg* noch für Fr. 4.— erhältlich.