Zeitschrift: Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde
Band: 45 (1983)
Heft: 7

Artikel: Das Landhaus in Solothurn und die Aareschiffahrt
Autor: Zuber, Max
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-862648

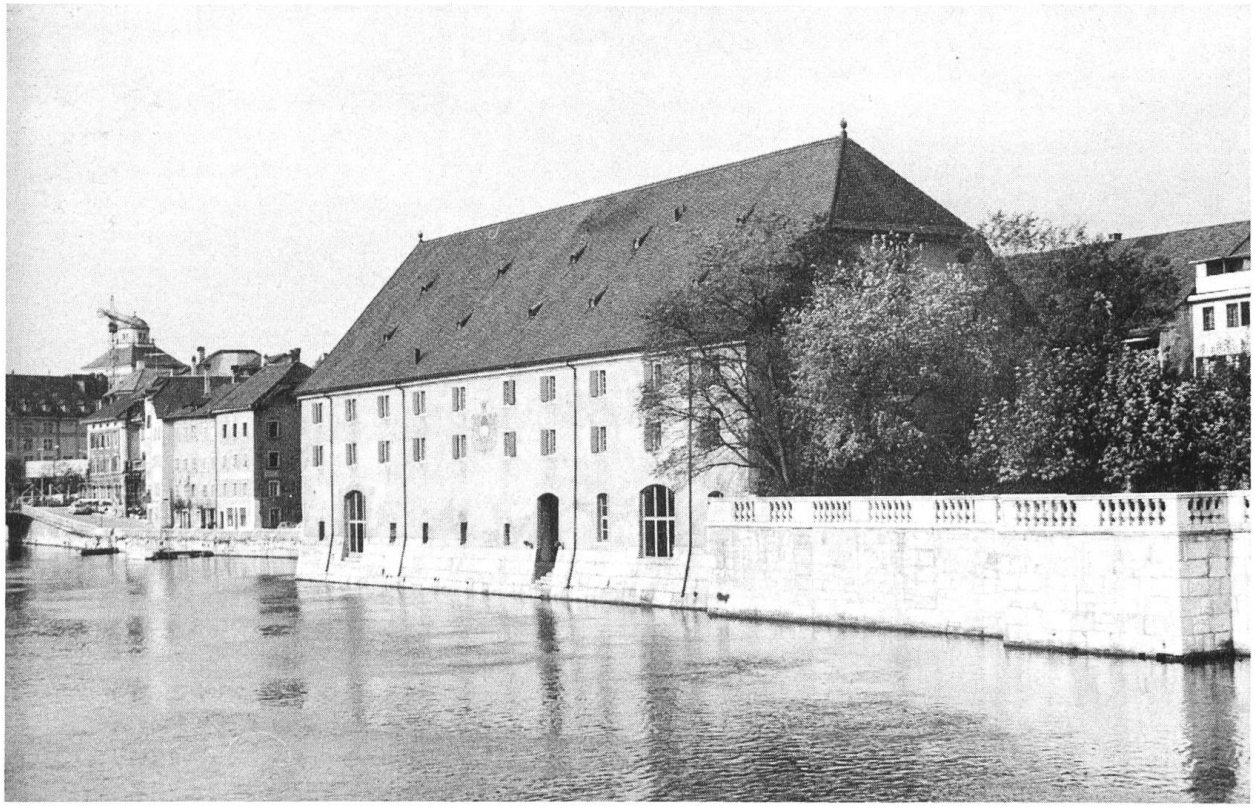
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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



Das Landhaus in Solothurn. Foto Markus Hochstrasser, Solothurn.

Das Landhaus in Solothurn und die Aareschiffahrt

Von Max Zuber

Wer zum erstenmal in Solothurn am Rollhafen steht und den Blick gegen Norden wendet, ist sicher beeindruckt vom romantischen Bild der Altstadt mit den drei grossartigen Akzenten Landhaus — Palais Besenval — St. Ursenkirche. Dem Landhaus, diesem kraftvollen, schwerblütigen Zweckbau, dem so typischen Vertreter solothurnischer Tradition gilt die folgende Betrachtung, und zwar im Zusammenhang mit der Aareschiffahrt.

Das Landhaus bildet zufolge seiner Wucht und Grösse und seinen lapidaren Formen den Hauptakzent der Aaresilhouette. Es war während Jahrhunderten das Zentrum des Warenumschlages und des Handels für den Flussverkehr, gleichsam der Güterbahnhof vergangener Zeiten. Heute dient es zur Hauptsache dem öffentlichen und kulturellen Leben der Stadt.

Eine spektakuläre Feuersbrunst zerstörte in der Nacht vom 5. auf den 6. April 1955 dieses imposante Gebäude bis auf die starken Aussenmauern. Am 12. Dezember des gleichen Jahres wurde der Wiederaufbau vom städtischen Gemeinderat einstimmig beschlossen. Zur Festigung der Aussenmauern wurde vorerst auf dem nicht sehr soliden Baugrund eine Betonarmierung vorgenommen. Dazu wurden 107 Betonpfähle von 10–19 m Länge und 50 cm Durchmesser in den Grund gerammt. Trotz dem nötig gewordenen Neubau, hat das Gebäude äusserlich seine alte Form behalten. Auch die Fenstergrössen und deren Gliederung wurden beibehalten. Ebenso wurde das mächtige Dach in seiner alten Form wieder hergestellt. Zum Decken waren 75 000 alte handgefertigte Ziegel notwendig. Die ganze Restauration ist beispielshaft gut gelungen. Der Akzent des Altstadtbildes wurde durch den

Wiederaufbau gerettet, eine Tat, die in unserer zerstörungsfreudigen und erneuerungssüchtigen Zeit sehr hoch bewertet werden muss. Der Wiederaufbau dauerte zweieinhalb Jahre; am 31. Mai 1958 wurde das wiedererstandene Landhaus mit einem Volksfest neu eröffnet.

Dieses Landhaus, früher Ländehaus genannt, war sehr lange Zeit der Lager- und Umschlagplatz der ehemaligen solothurnischen Obrigkeit. An seiner Stelle stand schon 1450 ein Aarelandhaus. Unter verschiedenen Malen wurde es umgebaut und vergrössert, so 1521 und 1640. So wie sich das Gebäude heute präsentiert, stammt es aus den Jahren 1722/23. Im Landhaus waren stets zwei bis drei Schiffsmeister anwesend; sie überwachten das Entladen und Beladen der Schiffe. Zum Personal gehörten auch der Zollmeister und der Ohmgeldner. Letzterem oblag der Einzug der Steuern auf Wein und andern geistigen Getränken. An andern wichtigen Uferorten, z. B. in Nidau, Büren, Wangen, Olten, befanden sich ebenfalls Flusszollstätten. Geschichtlich können wir den Floss- und Schiffsverkehr auf der Aare von 1350–1850, also 500 Jahre, durch verschiedene, zum Teil recht eingehende Aufzeichnungen verfolgen. Nebst dem Rhein waren der Wasserweg der Aare von Thun bis Koblenz, und der Wasserweg Yverdon–Neuenburgersee–Zihl–Bielersee und weiter bis Büren, die lebhaftesten Schiffs- und Flösserstrassen der Schweiz.

In römischer Zeit

Ohne Zweifel wird aber schon zur Zeit, als das damalige Helvetien durch die Römer besetzt war, also in den ersten vier Jahrhunderten unserer Zeitrechnung, auf der Aare ein reger Floss- und Schiffsverkehr geherrscht haben. So wissen wir aus vielen römischen Ausgrabungen im Gebiete der Stadt Solothurn, dass die Römer mit Vorliebe den zähen, aber gut zu behauenden gelben Stein aus der Gegend des neuenburgischen Hauterive, den «Savonier», verwendet haben. Er wurde für die Hausecken bei Sichtmauerwerk verwendet, ferner für Türfassungen oder es wurden aus ihm Zierstücke gehauen. Ferner wissen wir, dass die römischen Bauleute schon die sogenannten Mühlsteinbrüche beim bucheggbergischen *Schnottwil* ausgebeutet haben. Das können wir sogar eindeutig beweisen, stiessen wir doch 1964, bei einer grösseren archäologischen Grabung in der Tiefe bei der Südost-Ecke des spätrömischen Castrums in Solothurn, auf ein mächtiges römisches Turmfundament. Dieses Fundament diente zugleich als Verstärkung der exponierten Castrumsecke. Hier lagen gigantische, sauber zugehauene Blöcke aus Schnottwil. Es handelt sich um sogenannte Spolien; diese stammen von römischen Steinbauten der Vicuszeit, also aus dem 2. Jahrhundert. Nach der Zerstörung des Vicus wurden in spätrömischer Zeit diese Spolien wieder zu Befestigungszwecken verwendet. Auch aus der Mitte der Aare hoben wir zugehauene Blöcke aus Schnottwiler Stein. Ferner fanden wir in den letzten Jahren mehrere Läufer von römischen Handmühlen aus dem gleichen Material. Auch die ehemals grossen Tuffsteingruben in der Nähe von Leuzigen waren den Römern bekannt, wie das verschiedene Funde beweisen. Wir können mit Bestimmtheit annehmen, dass all diese Blöcke von Schnottwil nach Büren geführt und von dort auf dem Wasserwege überall hin verfrachtet wurden. Sicher wurden auch die Steine aus dem Neuenburgischen auf dem Wasser transportiert, eigneten sich doch die damaligen Strassen wohl kaum für schwere Lasten auf lange Strekken.

Bei der *Ausbaggerung des Aaregrundes* im Gebiete der Stadt — im Zuge der zweiten Juragewässerkorrektion — wurden ebenfalls viele römische Funde gehoben, die zum Teil auf Flussverkehr deuten. An einigen Stellen auf dem Aaregrund fanden sich geradezu Ansammlungen von Überresten römischer Keramik. Dolien und Amphorenteile kamen massenhaft an die Oberfläche, darunter auch vollständig erhaltene Gefässe. Es handelt sich grösstenteils um grosse bis sehr grosse Gefässe. Diese hatten sehr starke Henkel und auf ihnen fanden wir mehrere Stempel der Töpferwerkstatt. Daraus dürfen wir schliessen, dass in diesen Gefässen Wein und Öl aus Spanien und Südgallien in unsere Gegend transportiert worden sind. Wir fanden aber auch ca. 30 Austernmuscheln, woraus wir schliessen, dass die Römer diesen Leckerbissen bis hieher kommen liessen. Zu all diesen Funden hoben wir noch verschiedene römische Werkstücke aus Solothurner Stein, z. B. einen grossen Meilenstein, dann eine sehr gut erhaltene Säule und eine mächtige Säulenbasis. Verschiedene, eindeutig römische Baufragmente gingen leider wieder verloren, d. h. sie fielen wieder in die Aare. — Wie kamen nun diese Bauteile mitten in den Fluss? Es wäre durchaus möglich, dass sie auf ein Floss oder Lastschiff verladen worden sind und dann aus irgendeinem Grund, z. B. durch ein ungeschicktes Manöver auf den Aaregrund gelangten. Die Tatsache, dass bis heute sehr viele römische Baustücke aus Solothurner Stein gefunden worden sind, deutet doch darauf hin, dass dieser Stein damals schon im Norden der Stadt abgebaut worden ist. Als Transportmittel in weiter entfernte Gegenden wird auch da der Wasserweg benützt worden sein.

Es dürfte hier auch interessieren, dass wir im Aarelauf zwischen dem alten Spital und dem Postplatz eine sehr starke Massierung römischer Funde feststellten. Nebst vieler dickwandiger Keramik kamen viele Pfähle, zugehauene Balkenteile, Waffen und römische Pferdeschuhe sowie grosse Nägel und Bauhaken an die Oberfläche. Hier also, oberhalb der Wengibrücke, die erstmals im Jahre 1296 erwähnt wird, könnte zur Römerzeit eine Brücke gestanden haben. Wir fanden auf dem Postplatz, ca. 10 m vom Ufer entfernt, beim Bau des Abwasserkanals der Stadt, in einer Tiefe von ca. 7 m und in einer römischen Kulturschicht, eine mächtige Pfahl- und Balkenkonstruktion, welche als Brückenkopf gedeutet werden könnte.

Aus spätrömischer Zeit erzählt die Legende das Drama der sogenannten *Thebäischen Legion*. Zu dieser gehörten auch die beiden nachmaligen Kirchenpatrone St. Urs und Viktor sowie die Heilige Verena, die in der heutigen Einsiedelei gehaust haben soll. Nach alter Überlieferung soll diese Verena auf einem Mühlstein die Aare hinuntergefahren sein. Das kann so verstanden werden, dass sie auf einem Mühlstein gesessen ist, der sich auf einem Floss befand. So würde auch diese Überlieferung auf den Flussverkehr hinweisen. Zu allen Zeiten wurden auf Lastkähnen auch Personen mitgenommen. St. Verena ist dann beim damaligen Tenedo, dem heutigen Zurzach, an Land gegangen. Im Jahre 344 wurde sie dort beerdigt. Dort steht auch die ihr geweihte Kirche und ihr Grabmal.

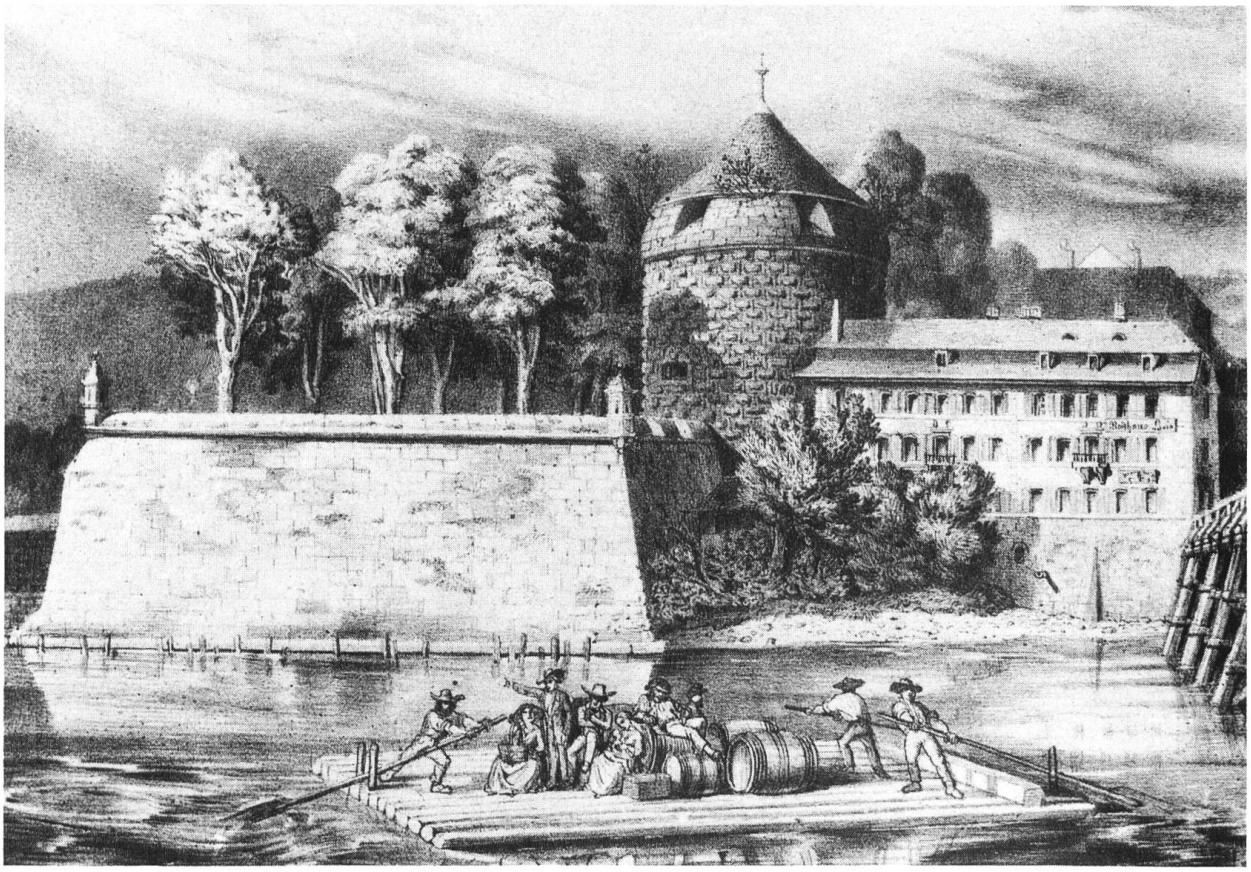
Hinsichtlich der Aareschiffahrt lässt uns das *frühe Mittelalter* völlig im Dunkeln. Zwar besitzen wir aus der Aare auch aus dieser Zeit einige sehr gut erhaltene Funde, z. B. einige typische karolingische Flügellanzen, aber leider bis jetzt keine weiteren speziellen Hinweise.

Wein und Salz

Vom späten Mittelalter dagegen wissen wir, dass auf den Wasserstrassen sehr viel transportiert wurde. So wurde schon im 13. Jahrhundert auf der Aare in beiden Richtungen sehr viel Wein transportiert. Flussaufwärts waren es die Weine aus dem Elsass, aus Süddeutschland und aus dem Veltlin. Flussabwärts waren es die Burgunder-, Welschschweizer und die Bielerseeweine. Alle diese Weine — das wissen wir — konnte man schon damals in allen Gasthäusern bekommen. Während Jahrhunderten war Yverdon (Iferten) die bekannteste Schiffsstation für die Weine aus dem Westen. In jener Zeit waren dort bis 20 Lastkähne stationiert. Dass aber schon zu dieser Zeit Handel mit weit entfernten Orten betrieben wurde, beweist eine Aufzeichnung aus dem Jahre 1288, in der eine Schiffsladung Wein aus Zypern erwähnt wird.

Im Testament des Niklaus von Wengi des Ältern, Schultheiss und Salzvogt von Solothurn, vom 6. November 1466, vermachte dieser dem Spital von Solothurn seine Rebgüter in Le Landeron, La Neuveville und Cressier. Noch heute erntet die Bürgergemeinde Solothurn durchschnittlich 42 000 Liter Weisswein und 3500 Liter Rotwein aus diesem ererbten Grundbesitz. Bis 1850 kam dieser Wein immer auf Lastkähnen nach Solothurn «Chargé pour Soleure». Es gab sogar Jahre, in denen die Weintransporte die höchsten Umsätze auf der Aare erzielten. Vor 300 Jahren kostete der Transport eines Fasses Wein von Yverdon nach Solothurn z. B. 16 Batzen. Eine Weinbarke hatte 6–7 Mann Besatzung und die Ladung betrug bis 250 Zentner. Nebst Wein war Salz eines der wichtigsten Handelsgüter. Lange Zeit waren die Schiffsleute von Olten sogar auf Wein- und Salztransporte spezialisiert. So waren während mehr als 250 Jahren die Oltner Meyer, die selbst mehrere Lastschiffe besassen, die bekanntesten Schiffsleute von Olten. Aus diesem Geschlecht gingen mehrere hervorragende Schiffsmeister hervor. Fremde Schiffe, die durch Solothurn oder Olten fuhren, wurden während der Durchfahrt immer von ansässigen Steuerleuten geführt; es war also auch ein Lotsendienst organisiert. Das Salz wurde in Fässern zu 6 Zentnern transportiert. Zur Hauptsache stammte es aus Salins im Burgund, dann aus Hall im Tirol und Traunstein in Bayern. In einem Schiffsbuch aus dem Jahre 1757 ist eine Ladung von 1000 Zentnern Salz aus Tirol als Eingang im Landhaus Solothurn verzeichnet.

Nebst Wein und Salz wurden auf der Aare zur Hauptsache folgende Güter transportiert: Gips, Kalk, Huppererde, Bauholz, Küferholz, Dachziegel, Bausteine, Torf, Schiefer, Eisen in Masseln, Heu, Stroh, Knochenmehl, Fische in Fässern, Früchte, Seife, Öl, Korn, Branntwein und Essig. Zeitweise war es aber auch Kriegsmaterial wie Kanonen samt Pulver und Munition. Es gab in Solothurn noch einen speziellen Ladeplatz ausserhalb der Stadtmauer, nämlich bei der heutigen Schützenmatte. Dieser Platz war für die Steine aus den bekannten Solothurner-Brüchen bestimmt. Die Solothurnersteine waren weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. In dieser Industrie arbeiteten zeitweise über 300 Steinhauer und Steinbrecher mit ca. 50 Lehrlingen (Schnapsbuebe), 1780 werden mehrere grosse Steinladungen nach Aarburg erwähnt, die für die Stadt Zofingen bestimmt waren.



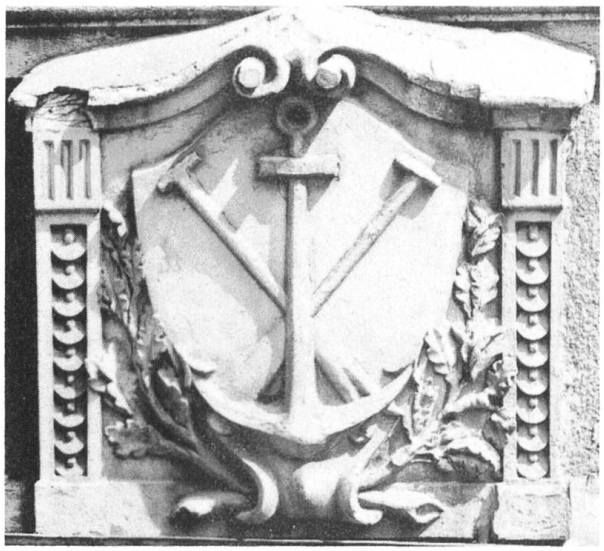
Wohl die bekannteste Ansicht einer Flossfahrt bei Solothurn ist die Lithografie von X. Amiet nach Heinrich Jenny, um 1850. Foto Kant. Denkmalpflege Solothurn.

Die Flösserei

Die Aare wurde jedoch nicht nur von den Lastkähnen benutzt. Zu allen Zeiten wurde auch sehr viel Holz die Aare hinuntergeflösst. Ein Floss bestand aus vielen zusammengehängten Baumstämmen; auch allerlei Waren wurden manchmal auf einem solchen Floss noch mitgenommen. Die meisten dieser Holzflösse wurden in Meienried bei Büren zusammengestellt, und sie wurden oft bis Murg unterhalb Laufenburg geführt. Sehr viel Flösserholz aus dem Bernbiet wurde während Jahrhunderten bis Lüsslingen oberhalb Solothurn geführt. Da befand sich ein starker Landerechen, von dem das Holz an Land gezogen wurde. In dieser Gegend standen die grossen Kohlenmeiler, in denen das Holz zu Holzkohle verarbeitet wurde. Daher besteht der Boden in dieser Gegend noch da und dort bis in grössere Tiefen aus tiefschwarzer Erde. Es ist dies ein Überbleibsel aus der Zeit der Kohlenmeiler.

Von den Schiffsleuten

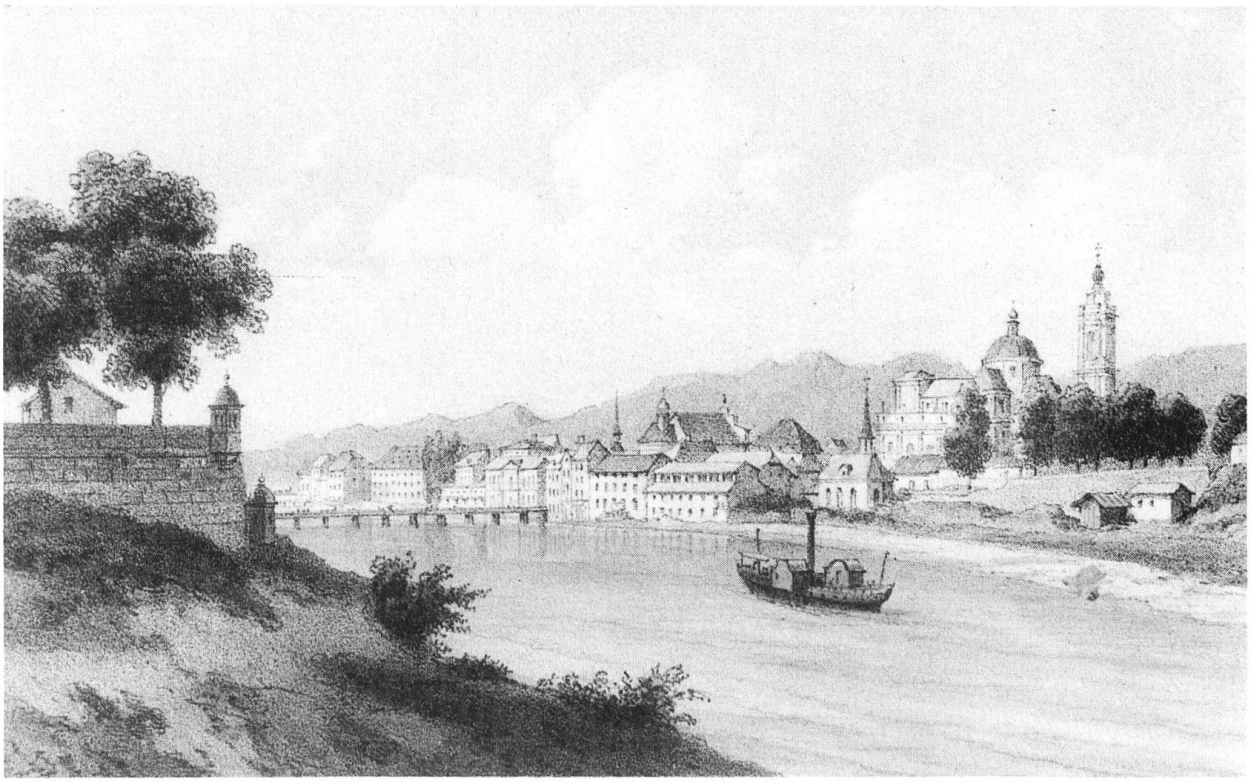
Die Schiffsmeister, Schiffer und Knechte mussten alle Jahre am St. Martinstag (11. November) der Obrigkeit den Eid leisten. Jährlich fuhren 6000–8000 Schiffe und Lastkähne und Flösse durch Solothurn. Aareabwärts wurden die Kähne gerudert und gesteuert. Aareaufwärts wurden sie gestachelt und von Knechten, zeitweise auch von Pferden gezogen. Das Zugseil war im oberen Drittel der Maststange befestigt. Gegen den Wasserlauf war das Schlepptempo aus gegebenen Gründen langsam. Als Hilfe für die Schiffsknechte wurde bei günstigem Wind noch ein Segel gehisst. Mit dem Wasserlauf kam das Schiff ungefähr auf die Geschwindigkeit eines raschen Fussgängers. An den Schiffsstationen waren stets Taglöhner, arme Tauner und Buben anwesend, die sich zum Beladen und Entladen der Schiffe zur Verfügung stellten. Überall in der Nähe des Aarelaufes wohnten die Schiffszieher.



Zunftwappen am Zunfthaus zu Schiffleuten.
Foto Kant. Denkmalpflege Solothurn.

Diese zogen die Kähne und Schiffe flussaufwärts. Die weitherum bekanntesten Schlepper kamen aus Altreu. Zum Ziehen eines mittleren Kahnes brauchte es 14–16 Mann. Im grossen und ganzen waren sie schlecht bezahlt, hatten jedoch freie Kosten. An Sonntagen war das Schiffsziehen während des Gottesdienstes streng verboten. Es gab Unternehmer, die verschiedene Barken besassen und daher auch für verschiedene Handelshäuser Transporte besorgten. Viele Schiffe waren ansehnlich lang und breit und vermochten einige hundert Zentner Ware aufzunehmen. Kleinere Kähne transportierten auch teure Ladungen, z. B. Leinen- und

Das Zunfthaus zu Schiffleuten,
nach der Renovation.
Foto Studio Faisst Solothurn.



«Vue Générale de Soleure». Kolorierte Lithografie von Asselinean nach einer Zeichnung von Deroy. Auf der Aare das Dampfschiff «Stadt Solothurn». Foto W. Adam, Zentralbibliothek Solothurn.

Tuchballen, eingepackte Koffer und Trukken, Kräzen und sonstigen Hausrat. Zu gewissen Zeiten fuhren von Bern direkte Schiffe nach Zurzach an die grossen Waren- und Ledermessen. Die grossen Lastkähne waren unter dem Namen «NACOMS» bekannt. Es gab aber auch grosse und halbe Barken. Alle diese Schiffe hatten im allgemeinen nur wenig Tiefgang. Als Schutz gegen schlechte Witterung hatten viele Schiffe eine kleine Kabine, die dann auch als Herd und Schlafstätte diente. Auf kleinen Kähnen wurden 10–15 Tonnen, auf mittleren 20–30 Tonnen und auf grösseren 35, ja bis 40 Tonnen Fracht geladen. In Solothurn registrierte man Jahre mit mehr als 210 000 Zentnern Umschlag.

Beidseitig des Aarelaufes befanden sich die Schifferwege, die sogenannten Reckwege. Von diesen aus zogen die Schleppknechte die Lastkähne flussaufwärts. Der Unterhalt dieser Reckwege gab zu allen Zeiten Anlass zu Zwistigkeiten und Händeln, und oft musste sich die Obrigkeit schlichtend oder strafend einschalten.

Unter den Schleppern, aber auch unter den Schiffsleuten, die schon damals als leichtes Volk galten, gab es zu allen Zeiten immer wieder richtige Radaubrüder, Raufbolde und Trinker. Das führte manchmal zu allerlei unliebsamen Zwischenfällen und Schlägereien. Bei Weintransporten kam es vor, dass Fässer angezapft und regelrechte Saufgelage veranstaltet wurden. Nicht selten endete dann solches Tun in einer wüsten Schlägerei. Meist gab es dabei Verletzte oder gar Tote. Zunft und Obrigkeit mussten dann durchgreifen. Wer Wein anzapfte und Wasser nachfüllte, kam vor Hochgericht, sein Leben war verwirkt. Auch kam es vor, dass eine Schiffsmannschaft versuchte, die Zollstation zu hintergehen. Im Einzugsgebiet der Aare wurde für diese wilden Gesellen zu allen Zeiten der Spruch verwendet: «Der Lung isch us und s'Rad isch ab und d'Schelme fahre d'Aaren ab». Hinsichtlich Zollstationen sei z. B. erwähnt, dass der Vogt von Nidau von den durchfahrenden Schiffen ein sogenanntes Navigationsgeld erhob, nämlich 2 Batzen pro Zentner.

Kornmagazin im Kreuzacker. Zeichnung im Skizzenbüchlein von Joh. Bapt. Altermatt um 1825/30.
Foto W. Adam, Zentralbibliothek Solothurn.

Nebst den Gütertransporten wurden auch eigentliche *Personentransporte* geführt. Bei diesen ereigneten sich immer wieder Unglücksfälle. So kenterte z. B. am 11. September 1770 oberhalb Olten bei Hochwasser ein von Schiffsmeister Meyer und dessen Sohn geführtes Personentransportschiff. Darauf befanden sich über 130 Studenten aus Freiburg und Solothurn. Von diesen jungen Leuten ertranken über 100. Im Frühjahr 1790 fuhr ein gleiches Schiff — allerdings ohne Unfall — mit über 130 Männern, Frauen und Kindern durch Solothurn. Im April des Hungerjahres 1819 passierten in wenigen Tagen 800 Auswanderer aus dem Freiburgischen per Schiff unsere Stadt. Sie befanden sich auf dem Wege nach Südamerika und fuhren zollfrei.

Nördlich des Landhauses war das *Zunfthaus* der Aareschiffer. Es steht heute noch und wurde anstelle eines älteren Schiffsleutehauses im Jahre 1734 erbaut. Am 9. Mai 1798 musste die Zunft die ganze Barschaft und das viele Silbergeschirr dem Staate abliefern. 1851 waren noch 51 Zunftgenossen der Schiffer in Solothurn eingeschrieben, doch bedeutete dann das Aufkommen der Eisenbahnen das Ende dieses uralten Berufes. Ab 1. April 1856 verkehrten zwischen Solothurn und Yverdon 3 Dampfboote, die «Stadt Solothurn», die «Wengi» und die «Seeland». Wenn man in Solothurn um 7 Uhr ein Boot bestieg, war man am gleichen Tag um 17.15 Uhr in Yverdon. Gegenüber heute war das noch ein gemächliches Tempo; für die damalige Zeit jedoch war es ein unerhörter Zeitgewinn.

Gegenüber dem Landhaus, auf dem rechten Aareufer, befindet sich der *Rollhafen,* auch Zollhafen am Kreuzacker genannt. So wie er sich heute präsentiert, wurde er um 1720 herum erbaut, also im Zuge der letzten Stadtfortifikation. Gleich dahinter, da wo heute das Berufsschulhaus steht, befand sich ehemals das *Kornhaus.* Dieses wurde 1521 erbaut und 1579 vergrössert. Von 1861–1925 diente es dem Kanton als Gefängnis; 1927 wurde es abgebrochen. Die Säulen, welche östlich der St. Ursenkirche die herrliche Anlage als Pergola krönen, trugen im alten Kornhaus das Kreuzgewölbe.

Sicher denken wir etwas wehmütig an diese sogenanne gute alte Zeit zurück, die uns heute recht romantisch vorkommen mag, die aber von den damaligen Generationen vielleicht ebenfalls als neue schlechte Zeit empfunden wurde.