

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen = Swiss forestry journal = Journal forestier suisse
Herausgeber: Schweizerischer Forstverein
Band: 147 (1996)
Heft: 11

Artikel: Die Flösserei im Kanton Solothurn
Autor: Walliser, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-767069>

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: 02.02.2025

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

Die Flösserei im Kanton Solothurn

Von Peter Walliser

Keywords: Forest history; timber rafting; timber exports; canton of Soleure (Switzerland).

FDK 378: 72: 902: (494.32)

1. Einleitung

In Geschichtsbüchern und historischen Aufsätzen ist zwar verschiedentlich über die Schifffahrt zu lesen, doch nur wenig über die Flösserei. Für den Kanton Solothurn fehlt eine Gesamtdarstellung über das Flössereiwesen. Das diesbezügliche Schrifttum enthält nur punktuelle oder bestenfalls sektorielle Angaben. In der «Solothurnischen Geschichte» Bd. 3 (*Sigrist*, 1981) wird die Flösserei nicht beschrieben, obwohl auf Seite 27 das wohl beste und vielsagendste Bild der «Aareschifffahrt mit Flössen» präsentiert wird (*Abbildung 1*). *Blöchlinger* (1995) behandelt in seiner solothurnischen Forstgeschichte, wo er unter der generellen Überschrift «Die Flösserei» (S. 218ff.) anspricht, die fraglos wichtigsten Bereiche der Aare und Emme nicht. Hinsichtlich einschlägiger Urkunden erweisen sich die bernischen Rechtsquellen (im Gegensatz zu den solothurnischen) als besonders ergiebig, wie denn die bernischen Verhältnisse für unser Thema überhaupt von grosser Bedeutung sind.

Die Flösserei war schon unseren keltischen und römischen Vorfahren bekannt. Faktisch hat sich das primitive Transportmittel mehr oder weniger unabhängig von der Schifffahrt entwickelt und war dieser rechtlich nie gleichgestellt.

Flösse trieben nicht nur auf breiten Flüssen talwärts, sondern – und das ist typisch – sie führten ihre gebundenen Stämme aus waldreichen Vorgebirgen durch kleine Nebenflüsschen zu Seen und weiter zur Aare und zum Rhein. Im Gegensatz zum Flössereibetrieb diente die Schifffahrt einem irgendwie «regelmässigen» Transport; aber die Flösse trifteten oder fuhren nur bei geeignetem Wasserstand. Zwar führten sie gewöhnlich auch Güter mit, gelegentlich sogar Personen. Die Fracht nannte man «Oblast». Wichtigstes Transportgut waren die Holzstämme. Zusätzliche Güterfuhren waren gefährlich; daher durften

nicht beliebige Lasten befördert werden. Jene Flüsse, die sich zur Schifffahrt nicht eigneten, benützte man bestmöglich zum Flößen, so im Kanton Solothurn die Emme, aber auch die Dünern und die Birs, ja selbst die Lüssel. Während der kalten Jahreszeit, vom Oktober bis Ende März, war die Flösserei eingestellt. Und wiederum im Gegensatz zum Flössereibetrieb wurden bei der Schifffahrt die entleerten Schiffe nach Erreichung ihres Bestimmungsortes den Fluss aufwärts zu ihrem Standort zurückgezogen; so gab es den Flüssen entlang Schiffszieher- oder Reckwege, weshalb die Büsche am Ufer geschnitten werden mussten.

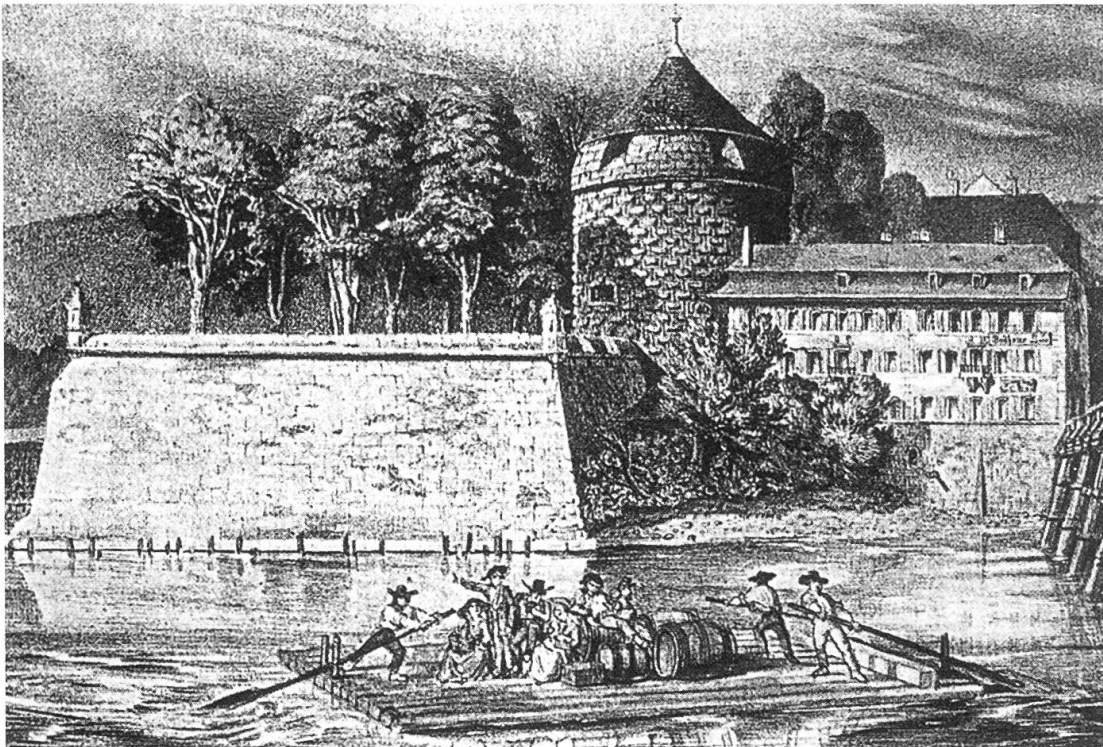


Abbildung 1. Aareschifffahrt mit Flößen: Floss mit Passagieren und Waren auf der Aare in Solothurn. Lithographie von Heinrich Jenny. Original in der Zentralbibliothek Solothurn. Mit Genehmigung der Kantonalen Drucksachenverwaltung, Solothurn.

Auf Flüssen legten die Flösse immer nur eine bestimmte Strecke zurück. Am Anfang der neuen Etappe standen Holzhändler oder Flösser bereit, welche die Flösse kauften. War ein Floss an seinem Teilziel angelangt und der Wechsel der Besitzer vollzogen, kehrten die ersten Flösser zurück, beladen mit Axt, Seil und Säge. Bei engen Stromschnellen wurden die Flösse gelöst und die Stämme einzeln abgelassen. So war es in Laufenburg; in Sisseln drunten hatte man die Hölzer ihren Kennzeichen gemäss wieder aufgefischt und zusammengebunden.

Der Flössereibetrieb war weniger spektakulär als die romantische Schifffahrt und wirtschaftlich erst in der Endphase, vor allem im 19. Jahrhundert,

wirklich auch gewinnbringend. Und im Vergleich zu den geachteten und gewöhnlich auch gutsituierten Schifflenten, die in Zünften organisiert waren, kam den Flössern nur geringe Beachtung zu.

2. Die Flösserei auf der Aare

Bis Ende des 19. Jahrhunderts hatte die Aare einen andern Wasserstand als heute. Oberhalb Solothurns war der Ablauf viel zu schwach, so dass Überschwemmungen sich oft bis vor die Tore der Stadt ausdehnten. Das grosse Werk der Aarekorrektion von 1868 bis 1888 brachte einen zum Teil neuen Wasserweg und vor allem einen viel bessern Abfluss. Handelsherren in Solothurn hatten darob Nachteile für die Schifffahrt befürchtet! – Von Olten abwärts bestand eine ungestüme Strömung, die besonders für die Flösserei hinderlich war. Ständig waren die Pfeiler der alten Holzbrücke in Gefahr. Daher mussten die Flösse am rechten Ufer landen, um dann von kundigen Schiffsmeistern unter der Brücke durchgeführt zu werden. Nein, die Aare war als Wasserstrasse nicht «bestens geeignet», wie im Buch «Olten 1798–1991» auf Seite 35 zu lesen ist. Zwar begannen Wasserwerke den zu raschen Lauf erst spät zu hemmen und zu dämmen. 1889 war in der Klos ob Olten ein Stauwehr für ein Elektrizitätswerk projektiert; der Kanton Aargau erhob Bedenken, weil dadurch «die Flossschifffahrt beinahe verunmöglicht würde» (*Oltner Tagblatt* 1889, 22. September). 1897 wurde das Elektrizitätswerk Ruppoldingen mit seinem Stauwehr in Betrieb genommen. Viel wirksamer war die Stauwirkung des grossen Werkes bei Niedergösgen mit dem Aarekanal, womit von 1913 bis 1917 die heutigen Abflussverhältnisse geschaffen wurden. Aber zu dieser Zeit gehörte die Flösserei bereits der Vergangenheit an. Die Stauung macht sich in Olten bis gegen die Holzbrücke hinauf bemerkbar.

Schiffbare Flüsse waren «des Königs Strassen». Deren Nutzung ging als Regal an die Grundherren über und von diesen an die Landesherren, so im Verlaufe der Zeit an die Stadt Solothurn. In den seit 1302 wiederholt aufgezzeichneten Buchsgauer Landgrafenrechten werden «wasser und wasserrunnen» sowie der Zoll genannt (*Solothurnische Rechtsquellen* I, S. 439; Aufzeichnungen auch 1323 und 1371; S. 441, 442). Zollstellen an der Aare bestanden in Solothurn und Olten. Auch die Flösserei unterlag dem Zollregal, zumal oft Güter mitgeführt wurden. Also mussten an den Zollposten alle Schiffe und Flösse anhalten. Die Bürger von Solothurn waren vom Zoll zu Nidau, Aarberg und Büren befreit. Die Schiffs- und Flösserzölle verwendete Solothurn für den Unterhalt der Aarebrücke. Auch für die Leute der ehemals froburgischen Städte Fridau, Aarburg und Olten bestand Zollfreiheit (*Walliser*, 1951, 160).

Zollstationen entlang der Flüsse gab es viele, allein im 16. Jahrhundert von Schaffhausen bis Basel nicht weniger als zehn. Das mächtige Bern sicherte sich

1415 mit der Eroberung des Aargaus fast den ganzen Aarelauf bis hinunter nach Windisch. Nur Solothurn stand hinderlich im Wege. Da kam es mit längst bestehenden solothurnischen Rechten und Interessen zwangsläufig zu Konflikten. 1411 hatte Solothurn die Herrschaft Bipp erworben und damit auch die Macht über das Aareufer von Flumenthal bis Wolfwil. Seit 1413 verwalteten Solothurn und Bern dieses Gebiet gemeinsam. 1463 kam es zum grossen Landabtausch, der den Solothurnern mit dem Verlust des Bipperamtes eine kaum erträgliche territoriale Bresche schlug. Fortan bekam der Solothurner Handel die Macht Berns auf der Aare schmerzlich zu fühlen, war doch für Solothurn die Herrschaft über die wichtige Verkehrsader nun auf eine Länge von 12 km unterbrochen. Schiffe und Flösse konnten beliebig schikaniert werden. Der etwas kleinmütige Rat zu Solothurn sah sich z. B. 1563 genötigt, ein höfliches Schreiben an Bern zu richten, in welchem er daran erinnerte, dass die bernischen Schiffer und Flösser an den hiesigen Zollstätten Halt machen müssten. Der Berner Hans Wolf erlaube sich, in Solothurn und Olten achtlos vorbeizufahren, wie auch andere Flösser. Sollte sich dies wiederholen, werde Strafe angedroht (*Appenzeller*, 1922, 176). Vorübergehend scheint eine Besserung eingetreten zu sein; so berichtet der Chronist Franz Haffner 1666, auf der Aare würden «in zimlich langen breitten und starcken Schiffen mit gar geringen Kosten Saltz und allerley Wahren» befördert, was der Obrigkeit «ein merckliches» einbringe (*Haffner* 1666, II, 25f.). Vor allem wurde Wein transportiert, was auch auf Flössen geschah, wie *Abbildung 1* bezeugt, wo auf dem grossen Floss mehrere Weinfässer zu sehen sind. Vom Wein erhob der Zoll eine besondere Steuer, das verhasste Um- oder Ohmgeld. Nicht selten vergnügten sich die Fahrer an dieser köstlichen Fracht. Von einem, der zuviel getrunken hatte, sagte man in Nidau, «il est chargé pour Soleure».

Zu beachten sind besonders alte Zollordnungen. Der Zollrodel von Olten aus dem Jahre 1420 (als Olten zu Solothurn noch in keiner Beziehung stand) meldet, dass ein Floss vier Pfennig zu bezahlen habe, und zwar auch ohne mitgeführte Fracht. Der Oltner Zoll nennt den Transport lebender Fische in sogenannten «Flossschiffen»; dies waren an Flosse angehängte Fischkästen. Im Tarif von 1551 heisst es: «Ein Floss Schiff mit läbenden Fischen giebt dem Schultheissen und Zolner jedem ein Gryff der besten Fischen... Von einem Floss mit Aelen (Aalen) jedem ein Aal und den Gelt Zoln» (*Walliser*, 1950). Die Berner Fischereiordnung von 1673 erwähnt ebenfalls die «zu Uebersendung (von Fischen) erforderlichen Flossschiff» (*Bernische Rechtsquellen*, Bd. 9, 462). Der Brückenzoll in Olten und Aarburg wird im Habsburger Urbar von 1394 genannt. Schon 1295 ist die Brücke von Olten urkundlich bezeugt.

Die Zollrechte und Zollgelder bereiteten den Solothurnern von seiten Berns unablässige Schwierigkeiten. Selbst der bescheidene Fährverkehr bekam die Missgunst der Berner zu fühlen, vor allem die Fähren bei Wolfwil, Fulenbach und Boningen. Obwohl auch dieses Gewerbe dem Regal unterstellt war, störte Bern während des 17. und 18. Jahrhunderts den Fährbetrieb emp-

findlich und wollte 1745 die Fähre bei Wolfwil überhaupt unterdrücken. Dabei ging es um nichts anderes als um die Belebung des Brückenzolls zu Aarwangen (*von Arx*, 1939, 59f.).

1722 wollte Bern alle Flusstransporte auf eigene Schiffe zwingen und beabsichtigte gar, den Flusszoll der Stadt Solothurn aufzuheben! Mit einiger Mühe vermochten die Solothurner ihre Interessen zu wahren und erzielten 1742 eine vertragliche Regelung: Man führte eine sogenannte «Kehr» ein, wonach ab Solothurn zwei Drittel aller Flussfrachten an bernische Schiffe entfielen. Bern ertrotzte sich noch andere Vorrechte. Von den bernischen Massnahmen wurde auch die Flösserei betroffen. Damals legten in Solothurn täglich nur noch etwa fünf Schiffe oder Flösse an. Transporte mit Ross und Wagen erreichten auch zufolge notwendig gewordener Strassenbauten eine erhebliche Zunahme. Vielleicht waren es solche Einwirkungen Berns, die Solothurn und Olten, d. h. deren Schiffergesellschaften, zu einer engeren Zusammenarbeit veranlassten. Mit Vertrag vom 31. Mai 1708 regelten die Oltner Schiffer ihre Verhältnisse, wie ebenfalls dem Aktenband «Schiffahrt» im Staatsarchiv zu entnehmen ist. In Solothurn hatte man seit 1742 vermehrt Schiffsmeister aus Olten eingesetzt. Noch 1783 und 1787 bemühte sich Solothurn um eine hälftige Teilung der Schiffahrt. Erst im November 1789 anerkannte Bern die solothurnischen Ansprüche. Die Schiffleutezunft zu Solothurn verminderte sich auf einen kleinen Restbestand, der 1798 noch 41 Mitglieder zählte; diese verteilten das grosse Zunftvermögen unter sich, um dieses den helvetischen Behörden zu entziehen (*Mösch*, 1939, 85f.).

Die Fahrt der Flösse begann naturgemäss erst in der Ebene drunten, wo Bergbäche zu kleinen Flüssen anschwellen. In den Bergwäldern wurden hochstämmige Bäume rücksichtslos gefällt, die durch steile Holzkanäle, sogenannte «Riesen», zu Tal donnerten. Unten hatte man die Stämme weitergetrieben und später an geeigneten Stellen zu Flössen zusammengebunden oder zersägt und auf grosse Flösse gelegt. Im Berner Holztraktat von 1750 wird dies für das Oberland geschildert. Es ist die Rede von den «in der oberen Aar... sich befindlichen Flossbächen, wie auch anlegender Holzstrassen». Das Flössen war nur Landeseinwohnern gestattet, wie «solches biss anhero ohnehinderet ausgeübt worden». Aber die Obrigkeit behielt sich vor, alles benötigte Holz «zu nemen und selbiges beliebiger massen ohne einichen Entgelt zu flössen». Oberhalb von Thun bestand ein Anlegeplatz, ebenso im Marzili in Bern (*Berner Rechtsquellen*, Bd. 9, 391f.). In späterer Zeit, vor allem im 19. Jahrhundert, hatte man die Stämme unterhalb Thuns, bei Uttigen und Kiesen, zu Flössen zusammengefügt.

Eine wichtige erste Etappe führte nach Bern; an der Schwelle übernahmen neue Flösser die «Fuhr» bis Nidau am Bielersee. Wiederum andere Männer flössten bis Solothurn. Zu lange Flösse wurden in Aarwangen (wegen der Brücke) und besonders in Aarburg zu neuen Flössen mit geringeren Dimensionen gebunden. Aarburg war für die Flösserei wichtig; hier gab es einen

eigentlichen Flössereihafen. Neben all den vielen Flössen kamen noch zusätzlich die besonderen Hölzer aus dem bekannten Boowald bei Zofingen hinzu. Es handelte sich um selten schöne Stämme, die überaus schlank waren und sich speziell für Schiffsmaste eigneten. In Aarburg mussten die gewöhnlichen Flösse z.T. verkleinert, vor allem verkürzt, und neu gebunden werden, denn nun folgte die schwierige Passage durch Olten. Wegen der starken Strömung wurden hier die Flösse von kundigen Schiffsmeistern unter der Holzbrücke durchgeleitet, um die Pfeiler zu schonen. Diese Zusammenarbeit führte zu engeren Beziehungen der Flösser zur Oltner Zunft, welcher neben den Flössern auch die Fischer angeschlossen waren. Der Transportorganisation standen sieben Schiffsmeister vor. Alle Flösse mussten am rechten Ufer, das sehr flach war, an Land gehen, wo vorerst die Verzollung erfolgte. Ein Wechsel der Flösse fand nicht statt. Für ein kleines Entgelt lenkten die Schiffleute die Holzfuhrer bis zum Sand in der Rankwaag ob Winznau. Nach dieser nur etwa 2,5 km messenden Strecke übernahmen die Flösser wieder ihr Gefährt. Die Oltner Flösser und Fischer wohnten nahe bei der Schifflande in einfachen Hütten. Durch ihre Verbindung mit der Schiffleutezunft war ihnen eine ausreichende Beschäftigung sicher. Seit 1551 standen Beschädigungen an der Brücke unter hoher Strafe. Schuldige verfielen «mit lyb und guot und aller war der herrschaft». Auch gewöhnliche Warenschiffe bedurften meisterlicher Hilfe. Es kam nicht selten vor, dass übermütige Händler auf ihrer Fahrt zum Zurzacher Markt den Zoll in Olten durchbrachen und dem Zöllner fröhlich zuriefen, sie würden den Zoll das nächstmal entrichten! – Die Flösse hielten nicht nur bei Winznau an, sondern öfters auch am Schachen von Obergösgen. Auch in Stilli bei Brugg wurde vielfach angehalten, immer aber in Laufenburg, wo man – wie einleitend bemerkt – die Flösse auflösen und die Stämme einzeln durch die «Enge» ablassen musste, um sie dann in Sisseln wieder mühsam zusammenzufügen. In Basel teilten sich die Flösse in verschiedene Richtungen, nämlich ins Elsass oder zum Niederrhein bis Holland hinunter (*Brogle*, 1952, 12f.).

Gestrandete Stämme, die nicht gekennzeichnet waren, galten als herrenloses Gut. Immer war darauf zu achten, dass keine Langhölzer frei das Wasser hinabtrieben, da solche den Brücken und Mühlen gefährlich waren und auch den Wasserlauf verstopften. Für jedes Floss war ein bestimmter Flösser verantwortlich. Ohne Schiffsmeister zu sein, verdiente mancher Flösser, der zugleich Holzhändler war, ein schönes Geld. Auch gab es Holzhändler, die mit Flössern Transportverträge abschlossen. Jedenfalls hatte die Flösserei ihren Hauptverdienst im Holzhandel, was für Thun schon 1341 bestätigt wird (*Grossmann*, 1972, 27). So sei die Geschichte der Flösserei «im wesentlichen mit der des Holzhandels identisch» (*Brogle*, 1952, 11). Schon in früherer Zeit durchquerten Flösse das Gebiet des heutigen Kantons Solothurn. In Basler Urkunden werden schon 1365 Flösse aus Thun und Bern bezeugt (*Grossmann*, 1972, 7).

An der Oltner Brücke ereigneten sich wiederholt schwere Unfälle. 1730 zerschellte das in Olten stationierte Marktschiff, wobei von 25 Personen neun ertranken. Viel schlimmer war das Unglück des Jahres 1770, als das Schiff, welches jeweils die Studenten aus Freiburg und Solothurn in die Ferien führte, bei hohem Wassergang die Landestelle verfehlte und mit voller Wucht gegen die Mauer des «Hofes» prallte und zerbarst. Etwa hundert Jünglinge verloren das Leben. Diese Katastrophe prägte das Schicksal des tüchtigen Schiffmeisters Viktor Meyer (1717 bis 1807). In Olten waren nicht weniger als 17 Angehörige der Familie Meyer als Schiffer tätig (*Walliser*, 1955). Es ist erwiesen, dass von den Oltner Schiffsleuten viele ein hohes Alter erreichten; 14 wurden über 79 Jahre alt (*Oltner Tagblatt* 1889, 6. Juni). Doch hatte man mit der Brücke gelegentlich auch Glück, so am 12. Juli 1888, als in Murgenthal bei Hochwasser mehrere Stämme entwichen; sechs konnten in der Waage bei Aarburg und vier weitere in Olten gefasst werden, wo sie ein Brückenjoch ramnten. Schon war die Rede von schweren Unglücksfällen, doch «zum Glück erwahrte sich die Sache nicht» (*Oltner Tagblatt* 1888, 14. Juli). In Olten hatte man zur Loslösung vom Stämmen geschickte Zimmerleute zur Verfügung, die sich von der Brücke aus abseilen liessen. Als besonders kundig und mutig erwies sich der fast zwei Meter grosse Husi von Wangen, genannt «der lang Köchli», offenbar ein Angehöriger der Wirtsleute vom «Ochsen». Bekannt waren hiefür auch Bartholomäus Meier, der «Länderbartli», Wirt des «Feldschlössli» im Winkel, ferner Jean Meier, «der Welsch», welcher ebenfalls Wirt war (*Belart*, 1921).

Zu nennen ist namentlich der Oltner Schiffsmann Johann Meyer, der sich im 18. Jahrhundert auf ganz besondere Flössereitransporte spezialisiert hatte. Er beförderte grosse Mühlsteine, die in Schnottwil gebrochen und in Büren auf das Floss gelegt wurden. Die Bestimmungsorte führten meist ins Elsass oder gar bis nach Holland. Dies brachte Eduard Fischer auf folgenden Gedanken: «Wenn angenommen werden könnte, solche Schnottwiler Mühlsteine seien schon zur Römerzeit gebrochen worden, könnte man eine Erklärung dafür gefunden haben, dass laut der Legende die heilige Verena von Solothurn auf einem Mühlstein aareabwärts (nach Zurzach) gefahren sei» (*Fischer*, 1954, 33).

Neben den alteingesessenen solothurnischen Flösserfamilien der Meyer in Olten und Spielmann in Obergösgen sind auch auswärtige wie die Blaser in Aarwangen, die Hofmann in Aarburg, die Hässig in Aarau und die Lehner in Stilli sowie die Fehr in Luzern zu erwähnen (*Hasler*, 1975). Vereinzelt als Flösser tätig waren im 19. Jahrhundert Angehörige der Familie Zeltner, die bei Wolfwil ansässig waren und für den Flössereibetrieb spezielle Zelte lieferten (*Zeltner*, 1975, 106).

Historisch von Gewicht ist die Erinnerung an die Zerstörung der Oltner Brücke im Kiburgerkrieg 1383, als die Berner und Solothurner das tapfere Städtchen erfolglos belagerten. Vor ihrem Abzug «flotzend si die Bruck hinweg», wie der Chronist Justinger überliefert, was heisst, sie hätten die Brücke mit schweren Flössen zertrümmert. Die Brücke war während des 14. und

15. Jahrhunderts ständig in Betrieb, wie Belege der vielen Reparaturarbeiten bestätigen. 1497 wurde das rechtsseitige Joch aus Stein aufgerichtet, um darauf das Zollhäuschen zu setzen. Das heute als Restaurant bestehende «Zollhüsli» wurde 1786 gebaut. Die letzte Zerstörung der Oltnen Brücke ereignete sich im März 1798 durch den bernischen Kommandanten Fischer, der diese in Brand stecken liess, worauf (nach einer Notbrücke) 1803 die heutige «alte Brücke» erstellt wurde. 1853 musste das am rechten Ufer bestehende steinerne Joch ersetzt werden, weil es durch ein «von mutwilliger Bubenhand» zu Aarburg losgelöstes Floss weggeschlagen worden war (*Fischer*, 1954, 11, 27).

Zur Franzosenzeit wurden Flösse auch zu militärischen Zwecken eingesetzt. Die helvetische Verwaltungskammer forderte von Olten laut Befehl vom 2. September 1799 16 Schiffleute zur Führung von Flössen nach Brugg. Da Olten nicht so viele Flösser verfügbar hatte, wurden je vier Mann in Olten, Wangen an der Aare, Aarburg und Aarau aufgebeten (*Appenzeller*, 1922, 177).

Die Liberalisierungen der Helvetik wirkten sich für die Flösserei belebend aus. Mit Aufhebung der Zünfte sanken diese zu blossen Handwerksorganisationen herab. Flösser beriefen sich auf die neue Verfassung, welche die freie Ausübung der Schifffahrt gewähre. Den privilegierten Schiffsmeistern erwachsen viele Konkurrenten, wie ein Oberamtschreiben aus Olten noch 1810 bestätigt; gleiches stellte der Solothurner Finanzrat 1813 fest. Zudem erliess Bern wieder Verfügungen gegen die solothurnische Aareschifffahrt bezüglich der Verzollung von Wein auf Flössen (*Altermatt*, 1929, 344).

Jetzt hielt man sich auch nicht mehr an die vorgeschriebenen Ausmessungen der Flösse, wodurch die Aareufer erhebliche Schäden erlitten. Freilaufende Baumstämme zerstörten mehrere Wehrungen oder «Wuhren». Der mit der Mediation 1803 eingesetzte Finanzrat erhielt als kantonales Finanzdepartement die Oberaufsicht über die Gewässer. Vorsteher war von Anfang an Ludwig von Roll (1771 bis 1831), der bis zu seinem Tode der Regierung angehörte. Bald gründete er die bekannten Eisenwerke, die uns wegen ihres enormen Holzbedarfes noch speziell beschäftigen werden. Vor der Gründung dieser Werke war es gerade Ludwig von Roll, der für Abhilfe gegen die Uferbeschädigungen sorgte. Er setzte eine Uferschutz-Kommission ein, die am 4. März und 18. Oktober 1809 ihre Berichte ablieferte, welche sich auf den Zustand der Ufer von Staad bei Grenchen bis Olten bezogen. Die Rapporte melden, dass «bei bisher vernachlässigter Aufsicht» die früher errichteten kostspieligen Wehrungen beschädigt oder überhaupt zerstört worden seien; zum Teil seien die «Börder» sogar abgetragen worden. Die Kommission erarbeitete ein Reglement, «um den Lauf der Aare da, wo die Verheerungen nicht durchgreifendere Massnahmen erfordern..., die Börder und anstossenden Ländereien möglichst vor dem Einfressen des Wassers zu sichern wie auch die Schifffahrt bestens zu erleichtern». Die Regierung erhob dieses Reglement am 20. Februar 1810 zum formellen Beschluss (*Walliser*, 1954). Pfahlwerke mit Reisiggeflechten, sogenannte Faschinen, sollten Ufern bessern Halt bieten.

Die Wegmeister der Gemeinden hatten über den Uferschutz zu wachen und unterstanden direkt der kantonalen Baudirektion. Am 22. September 1812 setzte die Regierung einen besondern Flussaufseher ein (obige Anmerkung). Diese Bemühungen fruchteten nichts.

Seit der liberalen Epoche nahm die Flösserei ganz gewaltig überhand, während die Schifffahrt sich reduzierte. Nach 1830 begann die grossflächige Waldzerstörung, an welcher die Flösserei wesentlichen Anteil hatte. Doch wäre es falsch, die Abholzungen einfach der «Wirtschaftsfreiheit» zuzuschreiben. Die landesherrliche Fürsorge Berns sprach sich schon 1606 und 1641 gegen die «Verwüstung der Wälder und die Flössung ausser Landes» aus, wie Mandate bezeugen. In den Forstordnungen von 1725 und 1786 wurden diese Bestimmungen erneuert (*Bernische Rechtsquellen*, Bd. 9, 391f.). Solche Gebote und Verbote sind in den Solothurner Holzordnungen nicht zu finden, in denen die Flösserei nie erwähnt wird. Und nicht nur in Gebirgswäldern, sondern auch in Waldungen, die an der Aare lagen, wurde geholt, indem die Stämme direkt ins Wasser gezogen wurden.

Die Benützung des Wasserweges war und blieb konkurrenzlos billig; so war es seit dem Mittelalter und blieb es bis in das 19. Jahrhundert. Transporte auf der Strasse waren die längste Zeit doppelt so teuer wie auf Schiffen, und noch weit günstiger war die Verfrachtung auf Flössen! Um 1825 machten die Frachtkosten auf dem Wasser nur noch einen Bruchteil im Vergleich zum Landweg aus (*Brogle*, 1952, 22).

Seit 1798, erst recht aber nach 1831, strebte die Flösserei auch in unserem Kanton ihrem Höhepunkt zu, der kurz nach 1848 erreicht wurde. Für das Gebiet des Oberrheins war es das Jahr 1856 (*Brogle*, 1952, 81). Der mühsam erstrittene Bundesstaat brachte die Aufhebung der Binnenzölle. Es wurden Tendenzen sichtbar, die Flösserei für einen gleichsam gewerbsmässigen und regelmässigen Güter- und Personenverkehr einzusetzen, soweit dieses praktisch überhaupt möglich war. In Solothurn konnte man z.B. beim Pintenwirt Stämpfli in der Löwengasse erfahren, wann die Flösse für Personen beim Landhaus abfuhr. Dies zeigte sich beim kantonalen Schützenfest von 1841 für gewissermassen «regelmässige» Fahrten nach Olten, die täglich durchgeführt wurden. Die Reisedauer belief sich auf etwas über drei Stunden. Eine Schützendelegation brachte so die Kantonalflagge an den Festort hinunter (*Jäggi*, 1937, 110; *Grossmann*, 1972, 78).

Für den damaligen Rückgang der Schifffahrt ist symptomatisch, dass die Genossenschaft der «früheren Zunft zu Schiffleuten» sich in Solothurn am 30. Januar 1842 auflöste. Die Schiffer verabschiedeten sich mit der Genehmigung ihrer Schlussrechnung, «verbunden mit einem Mittagmahle». Von den Geldern wurden Fr. 500.– für gemeinnützige Zwecke überwiesen; weiteres Geld ging an «die alten kranken Hausarmen» (*Solothurner Blatt* 1842, 2. Februar). Das Verschwinden der Schiffleutezunft hatte keinen negativen Einfluss auf die Flösserei, die im Gegenteil eine Steigerung erfuhr.

Auf der Aare entstand ein richtiges Gedränge ob der vielen Flösse, die sich oberhalb von Solothurn und Olten stauten und zu einer wirklichen Gefahr wurden. 1867 verfügte der Kantonsrat, dass während der Nacht aareaufwärts von Solothurn bis zum Hohberg und in Olten bis zur Klos, d.h. bis zur Kantonsgrenze, keine Flösse mehr «stehen bleiben» durften. So reihten sich in Olten unterhalb der Brücke bis zur Rankwaag hinunter ein Floss an das andere, oft sogar drei nebeneinander (*Jäggi*, 1957, 111; *Belart*, 1921). Um 1850 passierten in Olten vom April bis Oktober rund 4000 Flösse (*Fischer*, 1954, 34; *Grossmann*, 1972, 28). In Aarau war man über die vielen Flösse, die in Olten zur Abfahrt bereitlagen, besorgt; man möge sehen, dass keines sich unbemannt löse! In Solothurn summierten sich 1845 bis 1847 im Halbjahr die durchgelassenen Bauholzstämmen durchschnittlich auf 13 800 (*Grossmann*, 1972, 28).

Gemäss der Buchhaltung des letzten Flössermeisters von Aarburg, Samuel Hofmann, wurden von 1875 bis 1883 auf diesem Platz 1469 Flösse mit total 87 000 eingebundenen Stämmen abgelassen, wie aus Tabellen im Gemeindecarchiv Aarburg zu ersehen ist (*Hasler*, 1975, 38). Grosse Holzmengen wurden an Leo Spielmann im Schachen bei Obergösgen geliefert. Hofmann notierte auch die Namen der Oltner Holzhändler Belart und Klein sowie Moritz Schmid.

3. Die Flösserei auf der Dünnern, Lüssel und Birs

Grössere Bäche, wie die Dünnern und die Lüssel, wurden zum Zwecke der Flösserei für bestimmte Strecken aufgestaut, worauf man nach Öffnung des Schiebers die Hölzer fahren liess bis zum nächsten Stau. Diese Beförderungsart wurde 1527 für die Dünnern bei zehn Pfund Busse verboten. Sogar im Rüschraben bei Gänsbrunnen droben lagerten Holzstösse, die für Basel bestimmt waren. 1585 erteilte die Regierung dem Vogt zu Lebern den Auftrag, dieses gelagerte Flossholz zu besichtigen. Früher, d.h. vor dem Tunnelbau der SMB, führte der Rüschraben viel mehr Wasser als heute (*Blöchlinger*, 1995, 220). 1795 trieben Knechte 8000 Klafter Holz bis zur Klus. Am Rechen des dortigen Pfrundhauses hob man die Stämme aus dem Wasser. Von hier ging der Transport auf dem Landweg durch das Bipperamt nach Solothurn. Es kam gelegentlich vor, dass der kleine Fluss fast trocken lag, wie z. B. im Jahre 1800.

Ähnlich verhielt es sich mit der Lüssel, die vom Passwang her durch Beinwil, Büsserach, Breitenbach verläuft und bei Zwingen in die Birs mündet. Selbst auf der so bescheidenen Lüssel wurde getriftet und geflösst! Schon 1427 war es Solothurn gelungen, die Hochgerichtsbarkeit über Oberbeinwil zu erlangen. 1461 fiel Thierstein als Pfand an Solothurn. Doch bis 1522 gehörte die holzreiche Abtkammer Beinwil der Stadt Basel, deren Bedarf an Bau- und Brennholz sehr gross war. 1459 befahl Basel dem Abt, endlich die gekauften Hölzer auf der Lüssel abzulassen. Nun aber hatte Solothurn 1461 auch die

Pfandschaft an Thierstein erworben, das unterhalb der Abtkammer lag. Solothurn sah das Ausholzen der Wälder und die Holztransporte nach Basel nur mit Widerwillen. Als sich um 1498 der Holzmangel bemerkbar machte, gebot Solothurn dem Thiersteiner Vogt, jede weitere Holzausfuhr zu blockieren. Um die Flösserei einzudämmen, wurde für das Fällen von Bauholz die Stockklosung erhoben. Wegen dieser Gebühr entbrannte zwischen Solothurn und Basel ein Zwist. Die siegreiche Schlacht bei Dornach brachte 1499 eine Änderung der Verhältnisse, ebenso der Friede von Basel, der 1501 die Rheinstadt der Eidgenossenschaft zuführte. 1522 kaufte Solothurn die Territorien von Beinwil und Thierstein. Nun beklagte sich Solothurn erst recht über die infolge Übernutzung verwüsteten Wälder. Die beiden eidgenössischen Stände fanden erst 1536 eine gütliche Regelung. Dennoch musste die solothurnische Obrigkeit 1577 den Vogt zu Thierstein «nochmals» auffordern, darauf zu achten, dass auf der Lüssel nicht mehr geflösst wird, «by Verlierung sines Ampts» (*Blöchlinger*, 1995, 219). Auch 1591 und 1592 hatte die Regierung das Kloster Beinwil angewiesen, das Flössen bleiben zu lassen, damit die Wälder nicht «erödet» würden. Dennoch erteilte Solothurn 1594 dem Spital zu Basel die Bewilligung, aus dem Abteigebiet weiterhin zu flössen, doch seien alle Uferschäden an der Lüssel zu reparieren. Der erhobene Zoll fiel an das Kloster Beinwil. Indes besass die Vogtei Thierstein, wie 1604 berichtet wird, in der Kammer Beinwil recht ergiebige Holzreserven; es sei «Holltz gnueg» vorhanden (*Blöchlinger*, 1995, 56). So wurde eben weiterhin geflösst. Aus Thierstein, und namentlich aus dem zugehörigen Kleinlützel, wurden 1722 250 Klafter, 1766 907 Klafter und 1786 1800 Klafter auf dem Flüsschen zu Tale gebracht. Bis ins entlegene Bogental hinauf, oberhalb des Neuhüsli, hatte man damals die junge Lüssel mit Hölzern befrachtet! Die Zollkosten waren sehr gering. So belief sich der Wassertransport eines Bergklafters aus dem Bogental bis Basel auf einen Batzen. In Dornach drunten waren dem Zöllner wieder ein Batzen und dem Bannwart drei abzuliefern, wie für 1764 belegt ist. Begreiflich, dass die Obrigkeit sich 1796 beklagte, die Zölle würden die verursachten Schäden «bey weitem» nicht decken. Basel hatte einen jährlichen Brennholzbedarf von insgesamt gegen 25 000 Klafter (*Grossmann*, 1972, 10). 1792 und 1793 sollen 10 000 Klafter Brennholz nach Basel befördert worden sein. Auch im Lüsseltal entstanden mit der Zeit infolge massloser und unsachgemässer Nutzung erhebliche Waldschäden (*Blöchlinger*, 1995, 220f.).

Man kann sich also vorstellen, dass auf der Birs ein «grosszügiger Flössereibetrieb» herrschte. Besonders während des Dreissigjährigen Krieges (1618 bis 1648) liefen durch das Gebiet des Fürstbistums Basel intensive Holzfuhrn nach Basel und den Rheinstädten (*Grossmann*, 1972, 51). Wenn es allein schon wegen der Lüssel zwischen Solothurn und Basel zu Konflikten kam, so vielmehr noch wegen der ausgedehnteren Flösserei auf der Birs. Damit hatte sich der Vogt zu Dorneck zu befassen, der 1551 einen Streit zwischen Solothurn und Basel regeln sollte. Es handelte sich um den Flösserzoll zu Dornach, der

erhöht wurde. Zur bessern Kontrolle wurde an der Birsbrücke zu Dornach eine schwere Sperrkette montiert. Für die in Frage stehende Verzollung von Bauholz fand ein Schiedsgericht wiederum eine befriedigende Lösung. Seit Beginn des 17. Jahrhunderts gefährdeten die vielen Holztransporte die Brücke in Dornach. 1603 musste diese durch ein Vorwehr geschützt werden. Es waren vermutlich vor allem die vielen vom Kloster Lützel gelieferten Hölzer, die diese Sicherungsmassnahme nötig machten. Denn es wurde auch über das Flüsschen Lützel, das ob Laufen in die Birs fliesst, geflösst. Die vielen grossen Spalten beschädigten das Birsufer, wie 1701 notiert wurde. 1776 und 1780 berichtete der Vogt zu Dornach über weitere Schäden an den Ufern. Aus den Grosslützler Waldungen sollen 1792 sogar 10 000 Klafter Brennholz nach Basel spediert worden sein. Dies hatte mit den Frauenklöstern Gross- und Kleinlützel nichts mehr zu tun, da diese 1790 aufgehoben worden waren. Selbst von Roggenburg her kamen Flösse, welche die seit 1527 bestehende Enklave Kleinlützel durchquerten. 1780 fuhren von dort erneut 1500 Klafter «bachab». Der zuständige Vogt hatte nach dem Durchgang eines besonders grossen Flosses Besichtigungen durchzuführen oder vornehmen zu lassen, um «sämtliche Börder sowohl wo das Holtz vorbehy gehn wird, als auch die Brücken in was für einen Stand sie sich würclich befinden», zu beurteilen, wie im Ratsmanual von 1786 eingetragen ist. So war es ein ausserordentlich grosses Floss, das 1603 die Dornacher Brücke in Gefahr brachte. 1766 mussten die Flösser und die sonst Interessierten zwei Drittel der Reparaturkosten an den Ufern tragen. Gelegentlich wurden auch hohe Kauttionen von bis zu 1000 Gulden erhoben.

Im April 1792 hatten die Franzosen mit der Eroberung des Bistumsgebietes auch die solothurnischen Enklaven im Leimen- und Lützeltal besetzt. Ganz allgemein entstanden während der Helvetik (1798 bis 1803) grosse Waldschäden (*Mösch*, 1939, 116ff.).

Die Flösserei auf der Birs wird in den Ratsmanualen noch 1813 erwähnt. Dies besagt indes nicht, es sei in späteren Jahrzehnten auf diesem für Basel so wichtigen Flüsschen nicht weiterhin geflösst worden.

4. Die Flösserei auf der Emme

Ein Kapitel für sich bedeutet die Flösserei auf der Emme. Für die frühere Zeit blicken wir hier auf Zustände, die für die Flösserei als Mittel des Holzexportes besonders typisch sind. Seit der liberalen Epoche erreichten die Transporte nach Gerlafingen Ausmasse und Auswirkungen, die für weite Gebiete des Berner Oberlandes und der Freiburger Berge verheerend waren.

Der Signauer Schlosser Christian Widmer (1808 bis 1857) singt in seinem Emmentalerlied: «Holz u Lade fergge d'Flösser d'Emme-n-ab uf Basel zue; chunt im Früehlig ds Wasser grösser, hei si mit em Flosse z'tue». Der Mund-

artdichter ist bekannt durch sein fröhliches Lied «niene geit's so schön und lustig...» – Die Emme war wegen ihres ungleichen Wasserstandes für die Schifffahrt nicht geeignet. Und eigentlich kann man sich den launischen Fluss auch für die Flösserei kaum als nutzbar vorstellen. Aber Stämme und Flösse wurden seit Jahrhunderten hinunter-«geferggt». Jeremias Gotthelf meinte, «schon zur Römerzeit mögen die schlanken Tannen (hier) den Weg gefunden haben». Der oft unbändige Fluss erforderte von jeher einen aufwendigen Unterhalt, der vor allem im Bau von Schwellen bestand. Diese wurden durch Flösse immer wieder beschädigt. Wenn der Wasserstand günstig war, transportierten die Flösser Stämme mit einer Länge von 70 bis 80 Schuh (etwa 20 Meter). Wenn immer möglich, wurden die Flösse beladen mit Bauholz, Schindeln, Rebstecken usw. Beim Leiten und Lenken der Flösse mittels Sparren und Haken wurden die Schwellen noch zusätzlich beschädigt. Dieses sagt der Entwurf zu einer Berner Schwellenordnung von 1766.

Selbstverständlich übte für Transporte auf der Emme die bernische Regierung einen bestimmenden Einfluss aus. Die Herren von Solothurn sahen sich für den nur etwa sieben km langen Unterlauf von Gerlafingen bis zur Mündung in die Aare längste Zeit zu keiner Massnahme veranlasst. Zwar gehörte das linksufrige Gebiet schon seit 1350 und das rechtsseitige Ufer mit Gerlafingen seit 1466 zu Solothurn.

Die früheste Erwähnung der Flösserei in amtlichen Akten Solothurns bezieht sich auf die Emme und datiert vom 4. Oktober 1461. Der betreffende Eintrag auf Seite 337 im Ratsmanual bezeugt das Interesse der Stadt Solothurn am Bezug von Bauholz. Es trifft also nicht zu, dass die Flösserei erst 1563 erstmals dokumentiert wird, wie *Appenzeller*, 1922, 176, glaubt.

Mit der Flösserei auf der Emme wurde arger Missbrauch getrieben. Die oft genannten «Molkenflösse» aus dem Emmental wurden mit Käse und Butter, ja sogar mit Kälbern beladen. Wegen mancherlei Uferschäden beschwerten sich bernische und solothurnische Anstösser bei ihren Obrigkeiten. Ein bernischer Befehl wollte 1592 Ordnung schaffen. 1597 wurde das Befahren der Emme mit den zu grossen Molkenflössen verboten. Dies fand keine Beachtung. *Grossmann*, 1972, 47, berichtet, besonders während des Dreissigjährigen Krieges habe mittels Flössen ein regelrechter Ausverkauf bernischer Produkte stattgefunden. 1622 erging ein neues Flössereiverbot, das ebenfalls schon bald vergessen war. 1641 richtete sich ein Berner Mandat ausdrücklich gegen die «Verwüstung der Wälder und gegen das Flössen ausser Landes». Dies wurde 1650 und 1666 erneut bekräftigt, ebenso 1703, diesmal mit dem Gebot einer behördlichen Bewilligung für Holzausfuhren. Die Ordnung über den Schutz der Wälder von 1725 verwies auf die früheren Beschlüsse von 1606 und 1641, die erneuert wurden; wegen der Emmenfuhren herrsche Holz-mangel! «Sonderlich aus dem Emmenthal» nehme die Ausfuhr von «laden» immer mehr zu, und so werde «der holtzmangel vergrössert». 1750 erging ein Mandat an alle Amtleute zwecks Unterbindung der Exporte (*Bernische Rechtsquellen*, Bd. 9,

391 f.). Wiederum 1753 sah Bern sich gezwungen, seine «Vorsorge wider den holztzangel» zu verschärfen (obige Anmerkung, 394).

Aber alles nützte nichts. Die oft genannten «entrepreneurs» oder Holzhändler kauften ganze Wälder auf. 1749 war in Bern und selbst im Emmental das Holz rar geworden. Die Regierung stellte 1746 einen Flossinspektor an, der 1755 entlassen wurde, da man «doch alles wieder schlitteln liess». Ohne jede Rücksicht wurde weiterhin geflösst. Eine Verordnung von 1766 reduzierte endlich die Länge der Flösse von etwa 20 auf 11 Meter; die Breite sollte nur noch 2,4 Meter betragen. Dies wirkte sich auch auf die solothurnische Strecke aus. Als seit 1780 die grosse Säge in Biberist ihren Betrieb aufnahm, steigerten sich die Transporte. In Lützelflüh fuhren 1782 124 Flösse vorbei. Auch die umfangreiche Berner Forstordnung von 1786 erwies sich als zwecklos. Es nützte nichts, wenn der Berner Rat klagte, dass «der Hochwald erödet» werde. Solche Ermahnungen wurden mit dem Spruch abgetan, «alle Tage wird Holz gehauen, und alle Tage wächst Holz». Die Flösser waren unbeliebt. Im bernischen und solothurnischen Gebiet rief ihnen das Volk nach:

«Der Lung isch us und d's Rad isch ab,
d'Schelme fahre d'Aemme-n-ab».

Ähnlich tönte es auch anderwärts von Brücken herab (*Appenzeller*, 1922, 184; *Grossmann*, 1972, 47).

Es ist klar, dass auch der Staat Solothurn sich gelegentlich mit Vorkommnissen auf der Emme befassen musste. Als 1597 in der Emme zwei Zimmerknechte beim Flössen ertranken, war eine Untersuchung fällig. Mit Schreiben vom 28. August konstatierte der Rat lediglich, dass es sich um einen Unfall handle, wie er eben vorkomme, heisst es im Ratsmanual.

Mehr zu schaffen machte den Solothurnern die Angelegenheit vom Jahre 1684 betreffend den Herrn Buchs. Mit seinen viel zu schweren Flössen hatte dieser die Ufer und Schwellen der Gemeinden Bätterkinden und Utzenstorf arg in Mitleidenschaft gezogen, worüber die beiden Gemeinden Gutachten erstellen liessen. Herr Buchs entzog seine Flösser der bernischen Gerichtsbarkeit und liess sie auf solothurnisches Gebiet entkommen (*Appenzeller*, 1922, 184f.).

Seit dem frühen 17. Jahrhundert benötigte der solothurnische Bergbau viele Langhölzer. Überhaupt profitierte Solothurn ganz schön von der Emmenflösserei. 1690 schuldete ein Holzspekulant aus Solothurn dem Vogt von Trachselwald den Zoll für 3700 Klafter Holz! (*Grossmann*, 1972, 46). Ein Klafter mass 3,6 m³.

Die Metzger von Solothurn kauften im Emmental Kleinvieh, das bis Biberist geflösst wurde. Als Bern 1639 diese Transporte sperrte, richtete der Rat von Solothurn ein dringliches Schreiben an den Schultheissen von Burgdorf und den Vogt zu Trachselwald. Flehentlich wurde dargetan, solches sei bisher noch nie vorgekommen; die Fleischversorgung der Stadt werde wesentlich

beeinträchtigt. Bei Biberst befand sich an der Emmenbrücke eine Zollstätte, die viel Geld einbrachte. Aus dem Biberister Zollverzeichnis ist ersichtlich, was da alles transportiert wurde: Käse, Butter, Schafe, Ziegen, Kälber usw. (*Jäggi, 1937, 107*).

Als am 27. April 1712 mehrere bernische Molkereiflüsse mit Kälbern und Fässern den Zoll bei Biberist durchbrachen, wurde auf die Flösser geschossen. Der Sohn des Ammanns von Zuchwil hatte einen Mann tödlich getroffen. Sofort ordnete Solothurn eine Untersuchung an und erstattete Bericht nach Bern (*Appenzeller, 1922, 185*).

Ausgerechnet Ratsherr Ludwig von Roll, der sich 1809 für den Schutz der Aareufer eingesetzt hatte, wurde durch seine Eisenwerke zum grössten Förderer der Flösserei auf Emme und Aare. 1810 errichtete er das Werk in der Klus, 1811 jenes bei Gerlafingen. Der Standort in Niedergerlafingen war durch die Emmenflösserei bestimmt. Als Gründer der bedeutendsten Stahlwerke der Schweiz wurde er zum weitaus anspruchsvollsten Holzkonsumenten des Landes. 1823 hatte er seine Unternehmung nach französischem Vorbild in eine Aktiengesellschaft umgewandelt. Der Hauptsitz befand sich am Anfang in Solothurn, seit 1900 in Gerlafingen. Um den riesigen Holzbedarf zu decken, erwarb er 1816 im Emmental und Entlebuch viele Wälder. 1813 erstellte das Werk bei Gerlafingen einen Emmenkanal für die Zuleitung von Holz, ungeachtet der 17 wässerungsberechtigten Anstösser in Biberist (*Schwab, 1927, 168*). So konnte «in grossen Mengen von Emmental hergeflösstes Holz mit ganz geringen Transportkosten» hergeschafft werden. Die Gesellschaft des Regierungsherrn L. von Roll bat 1813 um eine rationellere Entrichtungsform der Konzessionsgebühr. Auch da zeigte der Rat Verständnis. Anders Bern, das 1811 das unbefugte Flössen auf der Emme untersagte. 1818 beharrte Bern auf der behördlichen Exportbewilligung, die auch für Holz aus Privatwäldern gelte. «Nur dem grossen Ansehen, das Ludwig von Roll als Politiker genoss, verdankte er es, dass diese Einschränkungen mehrmals wieder aufgehoben wurden» (*Sigrist, 1981, 654*). Seit 1812 mussten die Werke die Leihezinsen schuldig bleiben, die sich bis 1824 auf über 1000 Pfund steigerten. Die Regierung erliess dem Petenten diese Schulden als einer «gemeinnützigen Anstalt», wie *Schwab 1927, 169*, zitiert. Die Krise von 1825 veranlasste von Roll – er war Präsident des Finanzrates und Salzkassier –, öffentliche Gelder zur Deckung seiner industriellen Belastungen zu verwenden. Unter Einsatz grosser Eigenmittel bemühte sich von Roll 1827 um eine Sanierung. Die Obrigkeit gewährte ihm Sonderbewilligungen für Sonntagsarbeiten und für das Flössen. Die neue Regierung bewies ihm nach 1831 ebenfalls grösstes Entgegenkommen. Mit Genugtuung stellte der liberale Rat 1832 fest, dass das «löbliche vaterländische Unternehmen im schönsten Aufblühen sich befindet» (*Schwab, 1927, 173*). Ausstehende Summen liess man bis 1834 gegen einen Vorzugszins als «vertraute Ansprachen» stehen. Die 1825 erteilte Konzession wurde bis 1845 erneuert und verlängert. Das nun ebenfalls liberale Bern lockerte die bis anhin untersagten Holzausfuhren. L. von Roll erwarb zusätzliche Wälder

im Sensegebiet und im Greyerzerland, selbst in der Waadt. 1836 hatte Bern die Holztransporte ganz freigegeben. Solothurn ergänzte 1830 die Konzession für alle Werke; die Unternehmung musste sich verpflichten, drei Viertel ihres Holzbedarfes ausserhalb des Kantons zu beziehen. Der Rat von Solothurn gab seinerseits die Flösserei ebenfalls frei, und so bezog von Roll aus den fernen Wäldern «einen beträchtlichen Vorteil». Es zeigte sich «Zuversicht in der solothurnischen Eisenindustrie, wohl nicht zuletzt infolge der politischen Umwälzung von 1830», die endlich die nötige «Bewegungsfreiheit» brachte (*Schwab*, 1927, 173). Der freisinnige Parteiführer Josef Munzinger (1791 bis 1855) war Aktionär; Josef Lack amtierte als Direktor (*Schwab*, 1927, 172; *Schmidlin*, 1914, 171f.).

Die gelagerten Holz mengen vermag man sich kaum vorzustellen, wenn doch – wie erwähnt – ein Klafter 3,6 m³ umfasste. Der ungleiche Wasserstand der Emme erforderte die Aufschichtung riesiger Holzstapel. 1834 türmten sich bei Gerlafingen 4000 Klafter und bald noch mehr. An der Emme wurde ein Fangrechen eingerichtet. Nördlich von Nennigkofen gab es seit 1832 bei der Aareinsel einen grossen schwimmenden Holzrechen. Auch in den entlegenen Bezugsgebieten wurden riesige Lager aufgeschichtet. Für Gerlafingen lagen 1849 an der Saane etwa 40 000 Klafter bereit und 11 000 Klafter an der oberen Emme usw. Zur Einsparung der mühsamen Transporte ging man schon bald dazu über, das für Gerlafingen bestimmte Holz zu verkohlen; dies geschah zum Teil schon in den fernen Wäldern und besonders bei den Ländestellen der Flösse, wo viele Meiler rauchten, wie zum Beispiel bei Nennigkofen (*Isch*, 1922).

Der Rechenschaftsbericht der Solothurner Regierung rapportierte 1837 auf Seite 174f. speziell über den Holzbezug der Eisenwerke: «Das erforderliche Holz und die Kohlen... liefern zum Teil die Waldungen im Jura, einen kleinen Teil nur der Kanton Solothurn, grössere Partien die angrenzenden Kantone; die bedeutendsten Zufuhren geschehen durch Spaltenflösse auf der Sense, Saane und Aare aus den Kantonen Waadt, Freiburg und dem Berner Oberland und auf der Emme aus dem Emmenthal und Entlebuch. Viele Waldungen mit Grund und Boden besitzen die Inhaber der Eisenwerke selbst». Allein für die Holztransporte beschäftigten die Werke während der Sommermonate gegen 600 Leute und 200 Pferde. – Sogar die Ilfis bei Langnau führte Holz zur Emme (*Siegwart*, 1942, 137ff.). Die Eisenwerke hatten «im Jahresdurchschnitt mehr als 8000 Kubikmeter Holz aus dem Einzugsgebiet von Emme und Ilfis aufgekauft» (*Pfister*, 1995, 321).

5. Höhepunkt und Ende der Flösserei

Für die Flösserei stehen Höhepunkt und Ende dicht nebeneinander. Die liberale Holzpolitik brachte den steilen Aufstieg und die Eisenbahnpolitik das rasche Ende der für die Forstwirtschaft so fatalen Flösserei.

Die örtliche Lage der grossen Eisenwerke in Gerlafingen und in der Klus erwies sich schon bald als empfindlicher Nachteil, da keine Bahnanschlüsse bestanden; für die Klus erfolgte dieser erst 1899. Die Eisenproduktion erforderte eine gänzliche Unabhängigkeit vom Brennholz. Dies war für die Flösselei negativ, ebenso der Einsatz von Holzkohlen. Bald beförderten die Bahnen billige und hochwertige Steinkohle in unser Land.

Wie bereits angedeutet, wurde seit 1830 die Holzpolitik liberalisiert. Am deutlichsten bringt dies *Christian Pfister* in der «Geschichte des Kantons Bern seit 1798» (1995) zum Ausdruck, wo er auf Seite 319 schreibt, die liberale Forstwirtschaft habe die neue Konzeption des «Erwerbswaldes» entwickelt, die sich nach den Gesetzen der Marktwirtschaft orientierte. Es seien drei Freiheitsrechte des Waldbesitzes postuliert worden: die Freiheit des Waldeigentums, die Freiheit der Rodung und die Freiheit des Holzhandels. Dies sei nach 1831 eingeführt worden und habe die «Raubwirtschaft am Wald» begünstigt. «Mit der frühliberalen Ära setzte die eigentliche Leidenszeit des Berner Waldes ein». 1832 bis 1856 wurden mehr als zwei Millionen Kubikmeter Bau- und Brennholz exportiert, was einem Jahresdurchschnitt von 96 000 Kubikmetern entsprach (*Pfister*, 1995, 319, 321). «Die Raubwirtschaft der liberalen Ära» hatte auch Überschwemmungen zur Folge. Der Wald wurde um das Doppelte übernutzt, wie nach 1860 ermittelt werden konnte (obige Anmerkung, 334f.). Fast mit den gleichen Worten bedauert *Martin Stuber* 1995 in seinem Vortrag über den Schutz der Berner Wälder 1750 bis 1880 deren 1831 einsetzende «eigentliche Leidenszeit» mit dem «massiven Raubbau» (*Stuber*, 1995, 237f.). Schon der 1854 verstorbene Jeremias Gotthelf bedauerte die brutalen Kahlschläge im Emmental, wo Spekulanten aus Solothurn und Burgdorf die Rolle «zweibeiniger Borkenkäfer» spielten. Über die furchtbaren Zerstörungen klagt *H. Grossmann*, 1972, 85, überall habe es an einer forstlichen Aufsicht gefehlt. Schon 1834, 1839 und 1868 usw. sei es zu Erosionen, Erdbeben und Überschwemmungen gekommen. Für den Kanton Solothurn konstatiert *H. Büchi*: «Wenig erfolgreich war die liberale Forstwirtschaft»; es sei zu Kahlschlägen an den Süd- und Nordabhängen der Juraketten und zur Verwüstung mancher Wälder gekommen. Erst das Forstgesetz von 1857, das innerhalb der Regierungspartei heftig umstritten war, habe eine Besserung ermöglicht (*Büchi*, 1930, 82).

In der «Forstgeschichte des Kantons Solothurn» von *A. Blöchlinger* findet man von alledem nichts; auch die durch die Eisenwerke bedingten ausgedehnten Schäden werden nicht erwähnt. Obwohl Politisches verschwiegen wird – so auch die Motive der 1831 postulierten Waldabtretungen –, überdeckt *Blöchlinger* drei Abschnitte der liberalen Epoche jeweils mit der gleichlautenden Überschrift «... nach der Revolution von 1830» (*Blöchlinger*, 1995, 39, 72, 379).

Die in früheren Jahrhunderten so restriktive Bewilligungspraxis für Bauholz steht zur viel spätern Holzpolitik im Widerspruch. Solothurnische Erlasse

betreffend die Baugesetzgebung sind für die Forstgeschichte von Belang. Doch wird die Studie «Die solothurnische Baugesetzgebung von den Anfängen (1337) bis zum Erlass des Baugesetzes von 1978» kaum beachtet. Zu den unerfreulichen Waldzuständen im 17. Jahrhundert schreibt *Blöchlinger*, 1995, 57, unvermittelt: «Wir stimmen deshalb der Beurteilung von Walliser gänzlich nicht zu: 'Die solothurnische Holzpolitik hatte sich bewährt'». Diese zitierte Aussage bezieht sich auf die restriktive Bewilligungspraxis für Bauholz während des 14. Jahrhunderts und steht unter dem Titel: «Die baurechtlichen Vorschriften von 1337» (*Walliser*, 1983, 56). Damals – also dreihundert Jahre früher – wurden Gesuche für das Schlagen von Bauholz häufig abgewiesen mit der Begründung, die Wälder im Stadtbann müssten geschont werden. Für jede gefällte Eiche mussten zwei andere gesetzt werden. Im ersten Drittel des 14. Jahrhunderts befand sich das solothurnische Staatsgebiet in seinen ersten Anfängen. Die Verhältnisse bezüglich Bauholz in jener frühen Zeit können nicht generell auf die Holzpolitik des 17. Jahrhunderts übertragen werden.

Die solothurnische Gesetzgebung befasste sich 1853 erstmals mit dem Flössereigewerbe. Von umso grösserer Bedeutung waren daher – als faktische Regulatoren – die Flössereiordnungen des Kantons Aargau. Eine solche wurde am 28. April 1837 erlassen, um «an Brücken, Wasserwerken, Dämmen und Uferbefestigungen an der Aare, Reuss und Limmat durch die Flossschiffahrt entstehende Beschädigungen nach Möglichkeit zu verhindern». Die Breite eines Flosses sollte sich auf 15 Fuss (4,5 m) beschränken. Auch durften nicht mehr als zwei Flösse zusammengebunden werden, dies aber nur, wenn ein einzelnes höchstens 50 Fuss (15 m) lang war. Immer sollten zwei erfahrene Steuermänner die Fuhr lenken.

Am 21. Dezember 1847 erliess Aarau eine neue Flössereiverordnung, die im wesentlichen mit jener von 1837 übereinstimmte. Die letztere Regelung wurde für Solothurn wegweisend: Die Zustände auf der Emme riefen endlich einem speziellen solothurnischen Erlass durch das Gesetz über die Flossschiffahrt auf der Emme vom 18. Juli 1853, um «die Beschädigungen, welche durch die Flossschiffahrt an den Brücken, Ufern, Uferbauten... veranlasst werden können, nach Möglichkeit zu verhindern» (*Amtliche Sammlung Brosi*, Bd. 2, 108f.). Auf die Bittschrift der Emmentaler Flössergesellschaft vom 27. Februar 1854, man möge gewisse Bestimmungen mildern, antwortete die Solothurner Regierung, die neue aargauische Verordnung von 1847 sei absichtlich berücksichtigt worden, um beide Gesetzgebungen in Einklang zu bringen. Es betraf dies insbesondere das Verbot, mehr als zwei Flösse zusammenzuhängen; solches sei nur erlaubt, wenn die Länge eines einzelnen Flosses nicht mehr als 15 m betrage. Und was im Kanton Aargau seit Jahren unangefochten geübt worden sei, «wird wohl auch im Kanton Solothurn stattfinden können» (*Appenzeller*, 1922, 187f.) Ein Floss durfte laut Emmengesetz von 1853 17 Fuss breit sein (5,1 m). Die Befestigung der Flosse an Ufern erfuhr eine detaillierte Regelung.

Am 4. Juni 1858 erging das Gesetz über Wasserbau und Entsumpfung, das sich speziell mit der Nutzung öffentlicher Gewässer befasste. Der Uferschutz wurde endlich auf eine neue Basis gestellt. Bis anhin waren es die Anstösser bzw. die Gemeinden, die für den Schutz der Flussufer zu sorgen hatten, was nicht zu befriedigen vermochte. Fortan erhielt der Kanton die nötigen Kompetenzen. Die Grundbesitzer der Lände- und Befestigungsstellen von Flössen und Schiffen wurden als voll entschädigungsberechtigt erklärt. Die Flussufer, «an welchen die Flösserei mit offenem Holze betrieben wird, können von den Flössern, insoweit es zum Lösen und Treiben des Flossholzes erforderlich wird, betreten werden, unter Vorbehalt der Ersetzung des Schadens». Für Beschädigungen an Brücken, Stegen und anderem haftete neben den Flossführern und Eigentümern des geflossenen Holzes auch das Flossholz selber, an welchem ein Rückbehaltungs- oder Retentionsrecht bestand (*Amtliche Sammlung Brosi*, 2, 85).

Der Kantonsrat von Solothurn beschloss am 21. Mai 1867 ein Gesetz über die «Flossschiffahrt auf der Aare» (*Amtliche Sammlung Brosi*, 2, 116 f.). Verschiedene Bestimmungen wurden ergänzend auch für das Flössereigesetz betreffend die Emme als anwendbar erklärt, so speziell die Paragraphen über die Befestigung der Flösse und deren Markierung. Die Flösse auf der Aare waren grösser als jene auf der Emme. Aareflösse durften nicht mehr als 35 Fuss breit sein (7,5 m) und nicht länger als 140 Fuss (42 m), was doch erstaunlich ist. Dies habe ein Entgegenkommen gegenüber der Bahnkonkurrenz bedeutet, wie Hasler, 1975, 59, interpretiert, der zwar die Höchstlängen für die Kantone Solothurn und Aargau auf 30 m bemisst. Neu wurde statuiert: «Zur Führung eines Flosses müssen zwei des Flössens kundige und fähige Flösser beigegeben werden.» Bei der Ländung durften die Flösse nicht an den zum Zwecke der Ufersicherung angebrachten Bauten und Pflanzungen befestigt werden. Interessant ist die Bestätigung der alten Regel, wonach «jedes einzelne Flossholz» mit der Marke des Eigentümers versehen sein musste. Auch sollte jedes Floss ein weithin sichtbares Erkennungszeichen tragen, z. B. eine Fahne oder eine grosse Tafel mit den Kantonsfarben.

Anlässlich der Kantonsratsverhandlungen vom 21. Mai 1867 traten einige aufschlussreiche Aspekte zutage. Die aargauische Regierung hatte sich über Schäden am Aareufer beklagt. Aber auch die Flösser selber beschwerten sich und verlangten einheitliche Bestimmungen. Die solothurnischen Flösser seien im Kanton Aargau hohen Strafen ausgesetzt. Auch hörte man, «die bisher bestandenen Vorschriften über Länge und Breite liessen bei der Konkurrenz der Eisenbahn das Gewerbe nicht mehr mit Vorteil betreiben». Solothurn hatte sich mit den Kantonen Aargau und Bern beraten, um ein einheitliches Übereinkommen zu treffen. Dieses Vorhaben scheiterte an Bern, «das die Holztransporte gern der Staatsbahn zuleiten möchte». Es sei nun an der Zeit, der Flösserei «den nötigen Schutz zu gewähren». Ferner wurde im Rat verlangt, dass zur Führung eines Flosses drei Mann eingesetzt werden müssten.

Dagegen erhob sich Urs Josef Spielmann, ein Angehöriger der Flösserfamilie aus Obergösgen, und erklärte: «Ich will mich anheischig machen, von hier weg den grössten Floss abzuführen, ohne müden Arm zu machen. Auch wenn wir einen Floss mit schwerer Steinlast zum Transport hatten, brauchten wir stets nur zwei Flösser.» Er habe 600 Flösse nach Laufenburg geführt; «für vier wurde ich bestraft, weil ein Polizist glaubte, die betr. Flösse seien 1/2 Schuh zu lang»; aber die 596 Flösse seien nicht beanstandet worden, obwohl manches Floss wohl sechs Fuss (1,8 m) zu lang war. «Jetzt haben sie im Kanton Aargau keine Flösserei mehr» wegen der Konkurrenz der Bahnen. Der alte Flösser beteuerte, er habe allein in den 50er Jahren etwa Fr. 60 000.– an Knechtenlöhnen entrichtet. Die Ausmessungen stellten für den Kanton Solothurn kein Problem mehr, wohl aber für Bern wegen der Brücke zu Wangen an der Aare. Der Antrag Spielmanns, pro Floss nur zwei Mann einzusetzen, fand Zustimmung, obwohl die Vorberatung sich auf drei geeinigt hatte. Es war unbestritten, dass die Schäden an den Wehrungen der Emme besonders gross seien. Dort habe die Gemeinde Luterbach 40 Tage für Reparaturen gearbeitet (*Kantonsratsverhandlungen* 1867, 150ff.).

1850 verbot die Regierung von Bern die Flösserei auf der Emme. Dieser Beschluss wäre nicht mehr nötig gewesen. Denn es war die Emmenkorrektur, welche dort der Flösserei ein frühzeitiges Ende bereitete. Für die Korrektur schloss Bern am 30. Januar 1870 mit mehreren Gemeinden und Industrieunternehmungen sowie mit Eisenbahnen ein Übereinkommen, durch welches die Flösserei faktisch unmöglich wurde.

Der in Pruntrut als Förster wirkende W. Xavier Marchand schilderte 1849 (in zweiter Auflage) seine «Mémoires sur le déboisement des montagnes», womit er grosses Aufsehen erregte. Die alarmierenden Waldzustände riefen 1855 der Errichtung einer Forstabteilung am Eidgenössischen Polytechnikum in Zürich (ETH), wo Marchand († 1859) eine Professur erhielt. Der 1843 in Langenthal gegründete Eidgenössische Forstverein forderte den Bund zur Aufsicht über die Gebirgswälder auf; die 1874 revidierte Bundesverfassung erteilte ihm die hierfür erforderliche Kompetenz. 1876 folgte das erste Bundesgesetz über die Forstwirtschaft im Hochgebirge, ein Erlass, der sich als überaus segensreich erwies. Es war aber nicht in erster Linie dieses vielbewunderte Gesetz, das den Gebirgswäldern einige Genesung brachte, sondern das Verschwinden der Flösserei; erst damit entfiel eine Hauptursache der Waldzerstörung. Auf den Untergang der Flösserei hatte sich die Eisenbahn kausal ausgewirkt. Erst jetzt begannen die Wälder sich wieder zu erholen.

Gesamthaft betrachtet handelte es sich bei der solothurnischen Flösserei – im Gegensatz zu jener des Kantons Bern – nicht primär um Holzausfuhr, sondern zum Grossteil um Holzdurchfuhr. Dennoch ereigneten sich seit Mitte des 18. Jahrhunderts immer wieder rechtswidrige Holzexporte, gegen welche die Regierung erfolglos ankämpfte.

Der Rückgang der Flossfahrten manifestierte sich zuerst in höhergelegenen Sammelstellen wie Thun und Bern, erst viel später am Endpunkt Basel. Dort ländeten noch 1855 bis 1861 durchschnittlich – immer auf ein Halbjahr bezogen – 2552 Flösse; 1882 bis 1885 waren es noch 600 bis 800. Im Jahre 1893 nur 123, 1894 noch 105, und im folgenden Jahr sank die Zahl auf 82 (*Grossmann*, 1972, 12). Interessant ist festzustellen, dass im Sommer 1887 rund 120 Flösse in Bern abfuhren, wenige Jahre später gingen dort die letzten Flösse weg, das allerletzte 1891. Noch 1897 stiess man in Aarwangen das letzte Floss vom Ufer. Im März 1899 geschah dies in Aarburg und Olten (Schweizer Lexikon: Flösserei). Aber noch 1927 legte in Basel letztmals ein Floss an (*Brogle*, 1952, 89).

Es ist erstaunlich, wenn der um die Juragewässerkorrektion hochverdiente Berner Regierungsmann und Nationalrat aus Nidau, Dr. med. Johann Rudolf Schneider (1804 bis 1880), in einem Konzessionsgesuch von 1854 an den Kanton Freiburg argumentierte, je mehr Bahnen gebaut würden und «je mehr solche die Schifffahrtlinie berühren werden, je lieber: sie werden sich gegenseitig unterstützen» (*Appenzeller*, 1922, Vorwort). Der Zweckoptimismus Schneiders war verfehlt. Gerade 1854 fällten Basler Finanzherren den schwerwiegenden Entscheid für die Gründung der Schweizerischen Centralbahn, die von Basel aus den Bahnbau in Richtung Olten und von dort nach Luzern und Bern in Angriff nahm. 1858 war die Bahnstrecke Solothurn–Biel erstellt; im folgenden Jahr wurde die Linie Biel–Neuenburg eröffnet. Mit der Verbindung Basel–Laufen–Delsberg erhielten die Schwarzbuben 1875 ihren Bahnanschluss. Zwischen Solothurn und Olten rollte die Eisenbahn erst ab 1876. Diese Neuerungen waren für das Verschwinden der Flösse von entscheidender Bedeutung.

Schon zur Zeit, als Solothurn seine Gesetze über die Flossschifffahrt auf der Aare und Emme erliess, 1853 und 1867, war die Flösserei dem Untergang geweiht. Die Erinnerung an jene Zeit mag wohl romantische Gefühle oder Vorstellungen wecken, aber die enormen Umweltschäden, die das urtümliche Transportmittel mit sich brachte, muss uns nachdenklich stimmen. Wir brauchen dem Untergang der Flösserei nicht nachzutruern.

Zusammenfassung

Geflösst wurde im Kanton Solothurn auf der Aare, Emme, Dünnern und Birs sowie deren kleinen Zuflüssen Lüssel und Lützel. Die Darstellung bietet ein Gesamtbild der Flösserei in einem Gebiet, das – im Gegensatz zum Kanton Bern – nur zum Teil Holz exportierte, sondern solches mehrheitlich im Transit beförderte. Hinsichtlich der Transporte zeigt die Flösserei im Kanton Solothurn wohl jede Variante der Beförderungsart. Im 19. Jahrhundert wurde der kleine Kanton Solothurn zum grössten Holzkonsumenten der Schweiz. Die Holzbezüge erfassten weite Vorgebirge, wo sie zu einem gewaltigen Kahlschlag führten. Für Solothurn wird die Flösserei erstmals 1461 bezüglich der Emme erwähnt. Das letzte Floss verliess den Kanton Solothurn im Jahre 1899.

Résumé

Le flottage du bois dans le Canton de Soleure

Dans le Canton de Soleure les bois étaient flottés sur l'Aare, l'Emme, la Dünnern et la Birse et sur leurs petits affluents tels que la Lüssel et la Lützel. L'article donne une vue d'ensemble sur le flottage dans une région qui – au contraire du canton de Berne – n'exportait qu'une partie de son bois et en faisait transiter la majeure partie. Le transport par flottage présente dans le Canton de Soleure toutes les variantes possibles. Au 19^{ème} siècle le petit canton de Soleure devint le plus gros consommateur de bois de Suisse. Les besoins de bois touchaient de vastes zones des Préalpes où ils ont entraîné de brutales coupes rases. Le flottage des bois est mentionné pour la première fois en 1461 et cela en rapport avec l'Emme. C'est en 1899 que l'on a vu le dernier radeau quitter le canton de Soleure.

Traduction: *S. Croptier*

Summary

Rafting in the Canton of Soleure (Switzerland)

In the canton of Soleure, rafting was done on the rivers Aare, Emme, Dünnern and Birs as well as on their small tributaries Lüssel and Lützel. The paper gives a general survey on rafting in a region that – contrary to the canton of Berne – did only partly export timber but was used mainly for transit purposes. It appears that all methods of rafting were applied in the canton of Soleure. In the 19th century, the small canton became the largest timber consumer in Switzerland. Timber demands reached far into pre-Alpine regions causing enormous clear-cuts. Rafting is first mentioned in the canton of Soleure in 1461 with reference to the river Emme. The last raft left the canton in 1899.

Translation: *Rosmarie Louis*

Literatur

- Altermatt, L.* (1929): Der Kanton Solothurn in der Mediationszeit 1803–1813, S. 344, 350.
- Appenzeller, G.* (1922): Geschichte der schweizerischen Binnenschiffahrt im Gebiete der Juraseen und der Aare. Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn, Bd. 11, S. 176f., 184f., 187f.
- von Arx, F.* (1939): Die Aarefähren, eine politische Kontroverse zwischen Bern und Solothurn. Bilder aus der solothurnischen Geschichte, Bd. 1, S. 40–73.
- Belart, W.* (1921): Olten zur Zeit der Flösserei. Oltner Tagblatt, 23. Juni 1921.
- Blöchlinger, A.* (1995): Forstgeschichte des Kantons Solothurn von den Anfängen bis 1931, S. 39, 56f., 72, 218ff., 379.
- Brogle, F.* (1952): Die Flösserei der oberrheinischen Gebiete Laufenburg–Basel. Basler Dissertation rer. pol. Vom Jura zum Schwarzwald, Hefte 1 und 2, S. 11ff., 22, 81, 89.
- Brosi, A.*: Amtliche Sammlung der Gesetze und Verordnungen für den Kanton Solothurn 1803–1883, Bd. 2, 1884, S. 85, 108f.
- Büchi, H.* (1930): Hundert Jahre Solothurner Freisinn, S. 82.
- Fischer, E.* (1954): Oltner Brückenbuch, S. 11, 27, 33f.
- Grossmann, H.* (1972): Flösserei und Holzhandel aus den Schweizer Bergen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft Zürich, Bd. 46, Heft 1, S. 7, 12, 27f., 46f., 78, 85.
- Haffner, F.* (1666): Der klein Solothurner allgemeine Schawplatz, Chronik II. Teil, S. 25f.
- Hasler, K.* (1975): Die ehemalige Flösserei auf der Aare. Oltner Neujahrsblätter, S. 35–40.
- Isch, F.* (1922): Die Köhlerei zu Nennigkofen. Bauernblatt der Nordwestschweiz, Nrn. 27 und 28.
- Jäggi, L.* (1937): Ein untergegangenes Gewerbe. «Lueg nit verby», Derendingen, S. 107–111.
- Mösch, J.* (1939): Der Kanton Solothurn zur Zeit der Helvetik. Jahrbuch für solothurnische Geschichte, Bd. 12, S. 12, 85f., 116ff.
- Pfister, Ch.* (1995): Geschichte des Kantons Bern seit 1798, Bd. 4, 1700–1914, S. 319, 321, 334 f. *Rechtsquellen, Bernische*, Bd. 9, 1967, S. 391f., 394, 462. *Rechtsquellen, Solothurnische*, Bd. 1, 1949, S. 439, 441f.
- Schwab, F.* (1927): Die industrielle Entwicklung des Kantons Solothurn, S. 168f., 172f.
- Schmidlin, L. R.* (1914): Genealogie der Freiherren von Roll, S. 171–172.
- Siegwart, L.* (1942): Über die Holzflösserei im Napfgebiet. Schweizerische Zeitschrift für Forstwesen, 93 (6), S. 137–145.
- Sigrist, H.* (1981): Solothurnische Geschichte, Bd. 3, 1700–1830, S. 27, 634.
- Stuber, M.* (1995): Zum Schutz der bernischen Wälder; Holzsparrstrategien 1750–1880. Vortrag. Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde, Heft 4, S. 237f.
- Walliser, P.* (1950): Zoll und Messgeleite in Olten. Oltner Geschichtsblätter, Nr. 9, S. 4.
- Walliser, P.* (1951): Das Stadtrecht von Olten, S. 39f., 160.
- Walliser, P.* (1954): Schutz der Aareufer im alten Solothurn. Oltner Geschichtsblätter, Nr. 1, S. 2–4.
- Walliser, P.* (1955): Viktor Meyer von Olten, 1717–1807. Oltner Geschichtsblätter, Nr. 4, S. 1f.
- Walliser, P.* (1983): Die solothurnische Baugesetzgebung von den Anfängen (1337) bis zum Erlass des Baugesetzes von 1978. Festgabe Hans Erzer, S. 49–111, insbesondere 56.
- Weisz, L.* (1953): Geschichte der Ludwig von Roll'schen Eisenwerke, Bd. 1, S. 149f.
- Zeltner, T.* (1975): Spuren der Zeltner, in «Dr Schwarzbueb», Breitenbach, S. 106.

Verfasser:

Prof. Dr. iur. Peter Walliser, Stockhornstrasse 30, CH-3052 Zollikofen.