

Walter Thut

Vergessene Wasserwege

Die kommerzielle Schifffahrt auf der Aare

Bis ins Zeitalter der Eisenbahnen vor rund 200 Jahren existierte ein reger Schiffsverkehr auf der Aare. Heute zeugen nur noch wenige architektonische Bauwerke von der grossen Zeit der kommerziellen Schifffahrt. Wo solide Landungsstege gebaut wurden, sind sie bis auf wenige Ausnahmen heute verschwunden. Die Orte, an denen Schiffländen und Flösserplätze eingerichtet waren, wurden später ob ihrer guten Lage ausgebaut, was das ursprüngliche architektonische Kulturgut der Zerstörung übergab. An frühere Verkehrsachsen und -knotenpunkte erinnern manchenorts noch Korn- oder Salzhäuser, Türme, Tore, Gässchen und Flurnamen.

Was für das Gebiet zwischen Rhein und Alpen gesamthaft galt, traf auch auf den Aareraum zu: Wo eine Stadt am Fluss heranwuchs, existierte meist auch eine Brücke – schon vor der Stadtgründung oder aber kurz danach. Und wo bei einer Brücke keine Stadt lag, gab es mindestens eine Burg. Das war im gesamteidgenössischen Raum in 35 von 42 Städten und Städtchen an schiffbaren Flüssen so. Die meist vor 1400, einzelne gar vor 1300 entstandenen Brücken dienten dem lokalen Verkehr und stärkten die Bedeutung des jeweiligen Markortes. Nur gerade ein Dutzend Brücken in der Eidgenossenschaft hatten eine grössere Bedeutung für den Fernverkehr. Für die Schifffahrt jedoch waren sie alle wichtig. Lange fiel der Wegzoll auf dem Land mit demjenigen auf dem Wasser bei der Stadt und der Brücke zusammen.¹

Die Reise auf dem Schiff war meist abenteuerlich. Sie konnte mit dem Verlust von Schiff und Ladung oder gar mit dem Tod von Passagieren enden. Die Wasserführung und damit die Fahrgeschwindigkeit schwankten über das Jahr stark (1,5 bis 4 m/s), und das Flussbett veränderte sich während starker Niederschläge, weshalb es kundige Schiffsführer brauchte. Schiffländen waren meist keine wirklich festen Einrichtungen. Sie waren dem Strom der Naturgewalten unterworfen. Bildliche Überlieferungen kennen wir von Gemälden mit Stadtansichten. Die lokale Schifffahrt ist historisch und architekturgeschichtlich kaum überliefert, die Fischerei und der Fährbetrieb sind, bis auf die Studien zu Stilli AG, wenig fassbar. Die überregionale Schifffahrt war seit der Herausbildung von Territorialstaaten geprägt von Städten wie Bern und Solothurn und getragen von ausgebildeten Schiffländern, organisiert in den Schiff-

leutezünften. Bern, Freiburg und Solothurn waren beim Schiffsverkehr auf der Aare an der Ausfuhr ihrer Agrarprodukte wie Leder, Käse, Butter, Tuche und Holz sowie dem Transport von Massengütern wie Wein, Getreide und Salz interessiert. Die Städte an schiffbaren Flüssen konnten hoffen, mit dem Durchgangsverkehr kleinere Geschäfte zu machen. Mehr diesbezügliche Freiheiten erhielt die Schifffahrt mit der Besetzung der Eidgenossenschaft durch Napoleon Ende des 18. Jahrhunderts mitsamt den neuen Freiheiten in Handel und Gewerbe. Von da an tummelten sich die Schiffländer der Kleinstädte Aarau, Olten, Aargau und diejenigen von Stilli überall auf der unteren Aare und bis hinauf zum Bielersee, bis der Landverkehr auf Strasse und Schiene diese Rolle übernahm.

Die Aare, der mit 295 km längste ganz auf Schweizer Boden verlaufende Fluss, ist das bedeutendste bernische Fliessgewässer und bis gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts wichtiger Verkehrsträger. Seine Lage in der Rinne entlang des Jura-südfusses macht ihn zum Fluss, der praktisch alle anderen Flüsse des schweizerischen Mittellandes aufnimmt. Seine Bedeutung war also gross, und entsprechend viel Verkehr entwickelte sich aus vielen Tälern der Voralpen und Alpen. Zudem öffnete sie über den Rhein den Weg zum Bodensee und ins Elsass und im Süden über Bieler- und Neuenburgersee nach Genf und nach Frankreich. Durch Wasserbauten gewann man ertragreiche Böden, streckenweise wurde der Fluss zum See (Wohlensee, Klingnauer Stausee). Gewisse Abschnitte – wie im Berner Seeland – sind seit der ersten Juragewässerkorrektur (1868–1878/91) stark von Menschenhand gestaltet, andere haben immer noch (oder wieder) ein Aussehen wie



zu Urzeiten. Seit 1997 wird an einem umfassenden Renaturierungskonzept gearbeitet, das die Schaffung idyllischer Flusslandschaften ermöglichen soll.

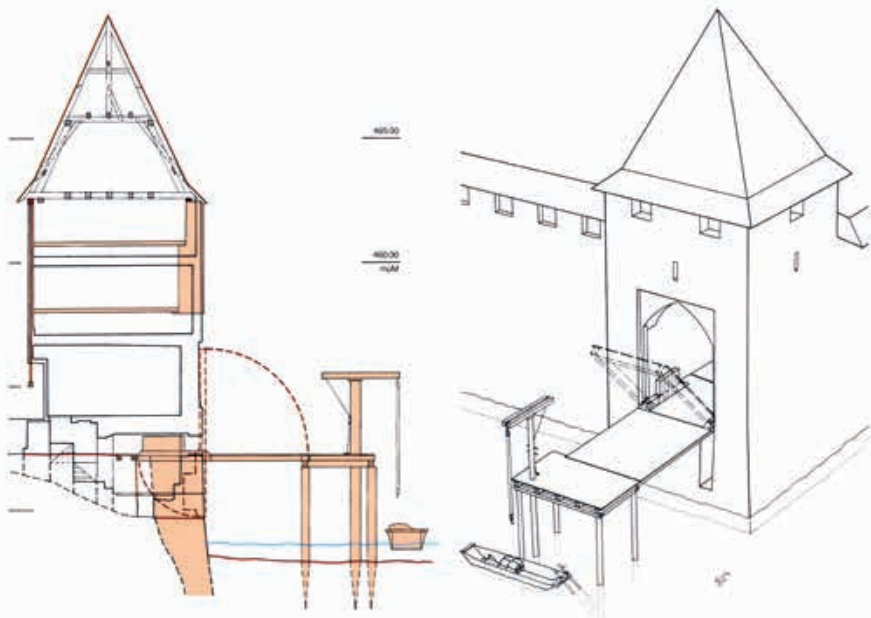
An der Aare liegen spätestens seit dem Spätmittelalter bedeutende Städte und Städtchen. Zwischen der Stadt Bern und der Kantonsgrenze zum Aargau befinden sich Aarberg, Büren a. A., Wangen a. A. und Aarwangen. Am Unterlauf des Flusses liegen Aarburg, Aarau, Brugg und Klingnau. Auf Solothurner Territorium stehen die seit römischen Zeiten oder gar schon früher bedeutenden Städte Solothurn und Olten. Diese Orte waren mit Ausnahme von Bern und Solothurn für die längste Zeit Kleinstädte mit einer Bevölkerung von lediglich 300 bis 700 Einwohnern. Wegen ihrer verkehrsgünstigen Lage entwickelten diese Siedlungen eine regionale Zentrumsfunktion oder hatten diese gar schon bei ihrer Gründung inne. Sie waren Standorte für territoriale Herrschaft, übernahmen die Kontrolle über Strassen und Brücken und damit über die Handelswege. Hier war der Zugang auf einen überregionalen Schiffsverkehr gewährleistet. In diesen Orten trafen Handelsleute und Schiffsführer auf Amtspersonen, suchten Flüchtlinge, Söldner, Bildungsreisende

Verpflegung und Unterkunft, boten Fährleute ihre Dienste an, war die Fischerei entwickelter als anderswo.

Aarberg

1220 auf einer Flussinsel gegründet, ist Aarberg heute die vierte Stadt an der Aare – nach Unterseen, Thun und Bern. An dem Vorposten der Grafen von Neuenburg im Berner Seeland war unmöglich vorbeizukommen, nicht zu Land und erst recht nicht zu Wasser. Auch das Strassennetz legten die Berner, in deren Besitz Aarberg 1358 übergang, so an, dass es von Aarberg aus kontrolliert werden konnte. Da dort für lange Zeit der einzige Aareübergang zwischen Bern und Büren an der Aare bestand und das Städtchen zudem über ein Marktrecht verfügte, wurde es zu einem gefragten Umschlagplatz für Waren und zu einem Zustiegsort für Schiffsreisende aareabwärts. Mit der ersten Juragewässerkorrektion verlor die Stadt allerdings den Zugang zum Fluss in der beherrschenden Weise, und es verblieb ihr nur die Alte Aare. Die Zeit der kommerziellen Schifffahrt war 1878 aber – als das Aarewasser erstmals in den Bielensee floss – weitgehend vorbei.

Blick auf die Unterortbrücke und die Schifflande von Bern, von wo seit dem Ende des 13. Jahrhunderts Personen und Waren aareabwärts führen. Foto Dirk Weiss



Der Ländteturm von Aarberg im 15. Jahrhundert mit der vermuteten, aber in dieser Form frei erfundenen Verladeplattform (Aarberg. Porträt einer Kleinstadt. Aarberg 1999, S. 90)

Unten links: In Büren an der Aare befindet sich die schönste und grösste noch erhaltene Schiffplätt an der Aare (Zeichnung aus *Büren an der Aare, 1185–1985*, S.50).

Unten rechts: Einmal das Wangener Stadttor im Westen durchschritten, kommt man am Ländte- und Zollhaus (heller Verputz) vorbei und gelangt dann auf die Brücke. Foto Dirk Weiss

Büren an der Aare

Büren an der Aare war zwar dem Namen nach nur ein Haus oder eine Hofstatt – 1288 erhielt es jedoch vom Grafen Heinrich von Strassberg ein Stadtrecht verliehen. Damit verbunden war auch die Ausübung des Marktrechts, was zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen und einem gut entwickelten Wirtschaftswesen führte. Der Status einer Herrschaft und später einer bernischen Landvogtei brachte Büren ein stattliches Aussehen, wo der Landvogt mit dem Titel eines Schultheissen residierte. Die Bürgerhäuser erzählen heute noch von der wirtschaftlichen Prosperität des Ortes mit Brücke und Ländte. Die Lage am Wasser brachte aber nebst Reisenden und Händlern auch immer wieder Hochwasser und nasse Keller mit sich, unzählige Male von 1651 bis 1834 und auch später.² In der Konsequenz wandte sich das Städtchen baulich eigentlich vom Wasser ab, denn das Leben spielte sich weitgehend hinter der

ersten Häuserzeile in den schönen Bürgerhäusern ab. Trotzdem erinnert eine grosszügige und solide gebaute Schiffplätt noch heute an den einst regen Schiffsverkehr.

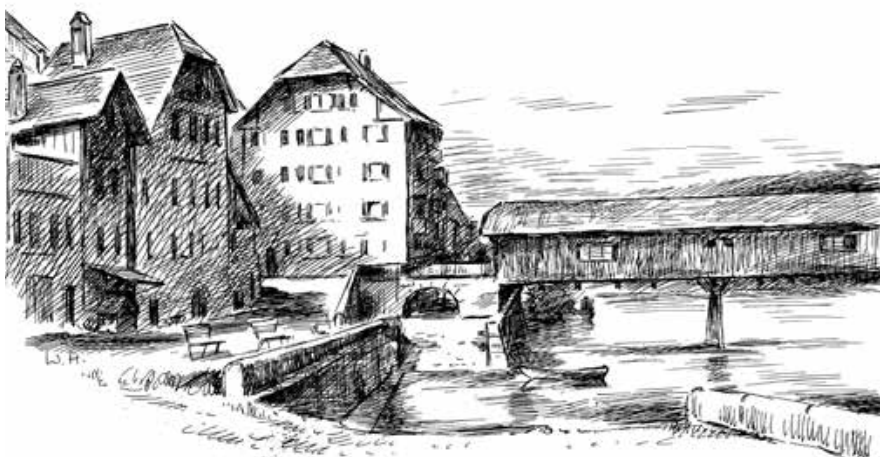
Solothurn

Solothurn ist ohne die Aare nicht denkbar. Die Entwicklung der Siedlung hing eng zusammen mit der Schifffbarkeit des Flusses und den ihm folgenden Verkehrswegen. Der Fluss war lange die eigentliche Lebensader der Stadt und des ganzen Kantons und macht heute noch den Charme der Gegend aus. Solothurn musste sich in Angelegenheiten des Verkehrs immer mit dem mächtigen Bern arrangieren. Trotz dessen klaren Vorstellungen, dass die Aare in bernische Hände gehöre, gelang es Solothurn in der gesamten frühen Neuzeit, dank Wein und Salz sowie der Flösserei ein einträgliches Schiffer- und Flössergewerbe zu etablieren und sich selbst gut zu versorgen. Wichtigster Umschlagplatz war das Landhaus, früher Depot für auf dem Wasser transportierte Weine vom Bieler- oder vom Neuenburgersee und für Salz aus der Freigrafschaft Burgund.

Wie eng die Solothurnerinnen und Solothurner mit der Aare verbunden waren, zeigen auch die legendären Schicksale der beiden Stadtheiligen Urs und Victor, die sich nach ihrer Enthauptung den Kopf wieder aufgesetzt und sich schwimmend zu ihrem Begräbnisort bei der heutigen St. Ursen-Kathedrale begeben haben sollen.

Wangen an der Aare

Wangen an der Aare ist eine der besterhaltenen Siedlungen aus der Städtegründerzeit im Spätmittelalter im schweizerischen Mittelland und östlicher Brückenkopf einer historischen Holzbrücke (Ersterwähnung 1387) von herausragender Qualität. Der Ort umfasste bis ans Ende des





Das Landhaus, 1722/23 erbaut, grenzt auf zwei Seiten ans Wasser und öffnete gerne die Tore für Waren, die auf dem Wasser daherkamen. Foto Dirk Weiss

Alten Bern im Jahr 1798 eine Bevölkerung, die sich zur Hauptsache aus Funktionären des Landvogts zusammensetzte. Da waren z. B. die Landschreiber für die drei Ämter Wangen, Aarwangen und Bipp, Beamte in Funktion zum Handel mit «staatlichen Gütern» wie Salz und zur Beaufsichtigung der Schiffeleute. Wangen war Landungs- und Umschlagplatz mit aller Infrastruktur, die dazugehörte: Ländte, Kornhäuser und Salzhäuser, Verpflegungsstätten und Unterkünfte für Reisende. Die bekannten Wirtshäuser unter mehreren hiessen *Krone*, *Rössli*, *Schlüssel* und *Bären* und sind zum Teil bis heute erhalten. In ihnen nächtigten Reisende von Bern nach Zurzach oder nach noch weiter weg. Personenschiffe verliessen in der Regel am Morgen Bern, hielten in Büren an der Aare für ein Mittagmahl und erreichten bei Sonnenuntergang Wangen. Nach einem frühen Aufbruch am nächsten Tag gelangten sie bis zum Abend an ihr Reiseziel – in der Regel Koblenz oder Zurzach. An diese

Fahrten mit Menschen oder Waren erinnert das noch erhaltene Zollhaus (Städtli 22), ursprünglich neben dem Ländtehaus gelegen. Das heute etwas vom Wasser entfernte Haus stellte im 18. Jahrhundert den Brückenkopf dar, und die Holzbrücke führte bis an das Gebäude heran.

Aarwangen

Aarwangen ist zwar «nur» ein Dorf und dazu nicht einmal direkt am Fluss gelegen, aber es hatte stets die Funktion eines befestigten Aareübergangs mit einer der ältesten Brücken in der Region aus dem Jahr 1313, einer Zollstation (auch für die Schifffahrt), einer Gewerbeordnung und einem Markt. Zuletzt im Besitz der Herren von Grünberg, ging Aarwangen 1432 durch Kauf an Bern über und wurde zur Landvogtei erster Klasse – ein ausserordentliches Gütezeichen. Der Schürhof, die Siedlung gegenüber dem Schloss Aarwangen, das Zentrum der Herrschaft seit dem 12. Jahrhundert

Aarwangen mit dem Schloss, der Brücke und dem Zollhaus. Dahinter liegen die Ländte und der Stapelplatz für Waren, von der Aare her gut einsehbar (*Aarwangen und Bannwil in der guten alten Zeit.* Aarwangen 1954, S. 46)





Alles, was heute Aarburg ausmacht: die Aarewoog und rechts am Bildrand die Promenade, wo früher die Landhäuser standen, das Schloss, die Kirche und das Restaurant *Alte Post* an der Brücke. Foto Dirk Weiss

war, wurde bis ins 19. Jahrhundert hinein als lebter Umschlagplatz für Wein, Korn und Salz aus den welschen Landen und von geflößtem Holz aus dem Berner Oberland, dem Freiburgischen und dem Emmental genutzt. Das Zollhaus – im Kern von 1581, aber immer wieder erweitert – wurde nach der Gründung des Bundesstaates zum heutigen Gasthof *Bären* umfunktioniert, ebenso hat man den beiden Kornhäusern von 1616/17 und von 1762 an der Eyhalde neues Leben eingehaucht.

Aarburg

Seit der Gründung der Stadt Aarburg durch die Frohburger im 12. Jahrhundert beherrschte der Ort den Durchlass durch die «Kloos» (Klus) südlich des Städtchens und damit den Schiffsverkehr auf dem Fluss. Im Schutze der Feste entwickelte sich Aarburg zum vielleicht wichtigsten Warenumschlagplatz im Mittelland, zur Nahtstelle zwischen dem Schiffsverkehr auf der Aare auf- und abwärts und dem Landverkehr durchs Wiggertal in die Innerschweiz. Die Festung hat ihre Wurzeln im 12. Jahrhundert und wurde unter den Bernern zu einem mehr als 400 m langen Komplex erweitert. Sie ist die einzige Festung dieser Grösse in der Eidgenossenschaft und Kulturgut von nationaler Bedeutung.

Die Landhausrechnung 1737 von Aarburg weist einen Umsatz von Salz im Umfang von 5000 Fässern (1468 t) aus, bereits 1674 sollen schon 1400 Tonnen Salz an die eidgenössischen Orte Luzern, Uri, Schwyz und Unterwalden gegangen sein. Das damals wertvolle Gut gelangte von Salins in der Freigrafschaft Burgund und über die Juraseen und die Aare in die Innerschweiz oder in geringeren Mengen aus dem Tirol oder aus Bayern über den Bodensee und den Rhein ebendorthin. Aareaufwärts wurden Transporte mit 12 bis 16 Schiffsziehern gebildet, die einen 400 Zentner (à 50 kg) schweren Kahn den Fluss hochzogen.³ Statt kräftige Männer zogen oft auch Pferde die Lasten. Aber Pferde verursachten noch mehr Landschaden als Menschen, was zwischen Behörden, Landeigentümern und Schiffern immer wieder zu Konflikten führte.

Leichter und wie das Salz aus Salins kamen die Weine vom Genfersee, vom Neuenburgersee und vom Bielersee nach Aarburg. Auch hier handelte es sich um grosse Mengen. 1769 beispielsweise zählte man 115 Schiffe mit je sechs «Ryf-Fässern» (Wein aus dem Lavaux). Das gab gemäss Landhausrechnung rund 460 000 Liter Wein in 688 Fässern. 30 Prozent wurden dort auf Karren zum Weitertransport umgeladen, 70 Prozent davon galten als «Transitwein» und gingen weiter

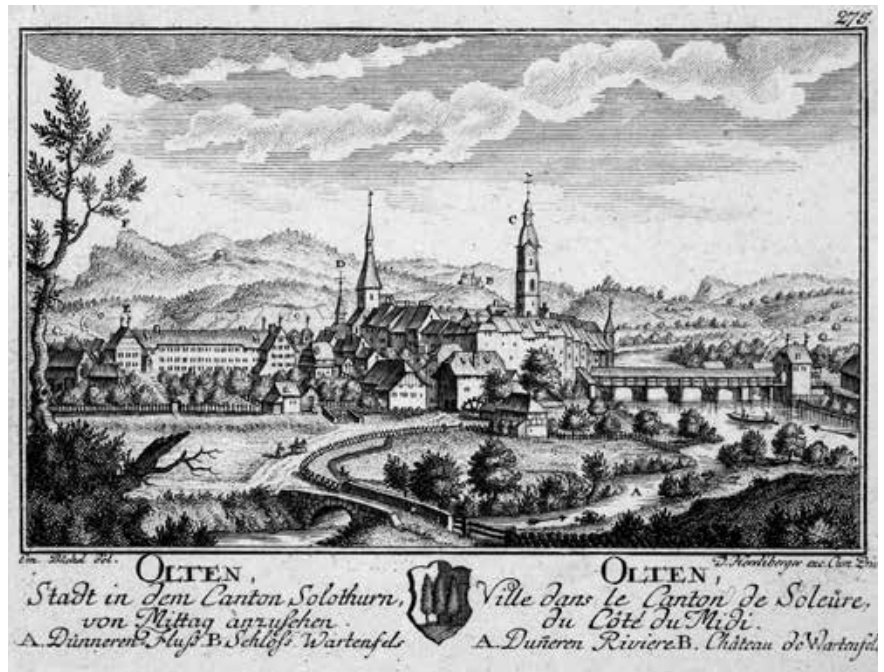
nach Norden, rheinwärts nach Basel und bis in den süddeutschen Raum. Knapp zwei Dutzend regionale Händler bezogen Wein aus den Landhäusern. Mehrere welsche Weinhändler besaßen Geschäftsablagen und Weinkeller in der Stadt.

Nicht nur war der Sporn, auf dem die Festung Aarburg gebaut wurde, ideal für eine Fortifikation, auch der Hafen hat sich topographisch sehr für seinen Zweck geeignet. Das ankommende Wasser rechts der Flussmitte dreht noch heute am Fusse des Festungshügels eine Pirouette und fliesst am rechten Ufer gar wieder flussaufwärts, bevor es dann doch auf die linke Flussseite gerät und sich nach Olten aufmacht. An dieser Stelle, im Dialekt «Aarewoog» genannt, brachten die Schiffe ihre Kähne ohne grossen Kraftaufwand und ohne Risiken in ruhigeren Gewässern zum Landen, vorausgesetzt, die Intervention mit dem Ruder geschah im richtigen Moment. Im Kleinen Landhaus, im Grossen oder Aargauer Landhaus und im Luzerner Landhaus, wie die Lagerhäuser dort hiessen, wurden die Frachten dann gestapelt. Alle drei Lagerhäuser fielen 1904 dem Abbruch zum Opfer. Mit ihrem Bauschutt wurde der Aarequai aufgeschüttet. Als bauliche Zeugen der Zeiten mit einem regen Verkehr zu Wasser, der Zeiten des «Ports von Aarburg» – wie man in Anlehnung an das französische Wort hier gern sagte –, blieben Tavernen, Pinten und die Verköstigungslokale nicht nur der Schiffeleute bestehen. In Hafennähe waren das der *Stadtgarten*, das *Zentral* und die *Alte Post* an der späteren Brücke. Baulich ruft heute noch das Nachbarhaus der *Alten Post*, das Amtshaus unterhalb der Kirche, bernische Zeiten in Erinnerung.

Olten

Für den Verkehr zu Land und zu Wasser war auch die Stadt Olten ein wichtiger Ort. Am Kreuzungspunkt der Route von Basel über den Unteren Hauenstein zum Gotthard und der Strasse vom Genfer- zum Bodensee gelegen, war die verkehrstechnische Lage bedeutend. Trotzdem: Jahrhundertlang war Olten nicht mehr als ein kleiner, befestigter Brückenort mit einer kleinen Ländte am Fusse der Stadtbefestigung und ab dem späten 18. Jahrhundert einem Schiffer- und Flösserquartier auf der anderen Flussseite südlich des heutigen Bahnhofs der SBB.

Trotz bescheidener Infrastruktur muss an Olten vorbei immer reger Verkehr auf dem Wasser bestanden haben. Historische Quellen sprechen von 4000 Flössen, die jährlich an Olten vorbeigezogen sein sollen, was in Anbetracht dessen, dass man mit dem Export von Holz immer zurück-



haltend sein wollte, damit die eigenen Wälder geschont und der eigene Holzbedarf gesichert sei, kaum zu glauben ist. An einer Ländte oberhalb der Brücke hatten alle diese Flösse anzuhalten und einen ortskundigen Schiffsmeister an Bord zu nehmen, der sie unter der Brücke durch und bis zum Sand in der Rankwoog begleitete. Diese Massnahme wurde ergriffen, um die eng stehenden Joche der Brücke nicht einer Kollision von unkontrolliert fahrenden Flössen auszusetzen.

Brugg und Klingnau

In Brugg liegen die Aareufer eng beieinander. Die Gründung der Habsburger wurde mit der Eroberung des Unteraargaus zu einer bernischen Munizipalstadt mit dem Schwarzen Turm, welcher der Stadt am rechten Aareufer Schutz bot, und dem Zollturm auf der linken Seite des Flusses. Das imposante Ensemble wurde wie das Schloss der Habsburger, das später dem Salzhaus Platz machen musste, und anderen historischen Bauten des Bezirkshauptortes des neuen Kantons Aargau nach 1811 zerstört. Die der Stadt den Namen gebende Brücke und die imposanten Türme sind heute noch im Stadtwappen erhalten geblieben. Für die Schiffer war Brugg ein unbequemer Ort: Nirgends war die Aare schwieriger zu befahren als hier.

Am Ende des Wasserwegs schliesslich stand für die meisten Menschen und Güter das Städtchen Klingnau. Vom dortigen Hafen beim Schloss wurden die Waren wegen tückischer Verhältnisse auf dem Rhein vor Zurzach meist auf dem Landweg über den Achenberg an die Messe nach

Olten von Süden mit Chorherrenhäusern und Mühle am Dünnerkanal. Im Vordergrund Dünner, von einer Steinbogenbrücke überquert, im Hintergrund Jura mit Froburg-Felsen und Schloss Wartenfels. Auf der Aare zu erkennen ist ein Lastkahn mit Personen. Kupferstich von Emanuel Büchel zwischen 1754 und 1773 (Zentralbibliothek Solothurn)



Bis Altenburg, südlich des Städtchens Brugg und seit 1901 Teil desselben, war die Schifffahrt ohne grosse Risiken möglich. Danach stellten Felsen im Wasser, Strömungen und Wirbel sowie steile Ufer Gefahren dar (Staatsarchiv Aargau)

Zurzach gefahren. Allein für das Ausladen der Waren aus den Schiffen war zeitweise ein halbes Dutzend Klingnauer beschäftigt. Diese für den Güterumschlag tätigen Bürger wurden vom Rat gewählt und sorgten neben dem Ausladen auch für den Transport über den Berg. Tarife und Reglemente für diese Dienstleistung zu erlassen, stand in der Kompetenz der eidgenössischen Orte, die in der Grafschaft Baden regierten. Überwacht wurde der Warenverkehr vom Turm des Schlosses aus. Die Handelsgüter kamen aus dem Einzugsgebiet der Aare, der Saane, des Neuenburger- und des Bielersees, von Bern, Luzern und der Innerschweiz sowie von Zürich und der Ostschweiz, soweit sie nicht zum Einzugsgebiet des Rheins gehörten. Klingnau selbst hatte in Bezug auf Messen und Märkte keine grosse Bedeutung. Als in Zurzach die Zeit der Messen langsam zu Ende ging, die Strassenverhältnisse sich verbesserten und der Eisenbahnverkehr langsam aufblühte, geriet die Klingnauer Schiff-

fahrt ins Abseits. Die wirtschaftliche Rezession ging einher mit einer städtebaulichen Konservierung: Sie bewahrt dem Städtchen bis heute sein spätmittelalterliches Aussehen.

Fazit

Die Beispiele für die Entwicklung von Infrastruktur und Bauten entlang der Aare aufgrund der kommerziellen Schifffahrt in der frühen Neuzeit zeigen exemplarisch, wie sich die urbanen und suburbanen Siedlungen am Handel orientierten und mit ihm an Bedeutung gewannen – und sie irgendwann wegen des Aufkommens neuer Verkehrsinfrastrukturen wie Strassen und Eisenbahnen auch wieder verloren.

Die meisten Orte zeigten Marktaktivitäten, und einige von ihnen konnten auch Messen veranstalten. Darüber hinaus waren die Orte wegen ihrer zentralen Lage wichtige Zentren für die Regionalverwaltung und -versorgung. Der Salzhandel durch das Mittelland brachte darüber hinaus auch Geld in die Region, was sich in manchen Orten bis heute an repräsentativen Architekturen zeigt. Dennoch: Die Zeit der kommerziellen Schifffahrt ging spätestens im 19. Jahrhundert zu Ende, die Orte veränderten sich mit dem Anbruch der Moderne und der Industrialisierung. Die meisten architektonischen Zeugnisse wurden in dieser Zeit abgerissen. Nur wenn sich die Gebäude umnutzen liessen, haben sie sich bis in die Gegenwart erhalten und geben noch heute einen Eindruck von der Handelsorganisation des Mittellandes in der frühen Neuzeit. ●

Anmerkungen

- 1 Glauser, S.68.
- 2 HBL 2: 403.
- 3 Monteil/Weibel, S.146.

Klingnau auf einem Stich aus der *Topographia Helvetiae* von Matthäus Merian, 1642. Die Aare führt hart am Schloss vorbei, das Vorland wird zum Landen benutzt, die Waren werden durch das Katzentöri ins Schloss gebracht (*Geschichte der Stadt Klingnau 1239–1939*. Aarau 1947, S.53)



Bibliographie

Lexika

Allgemeine geschichtsforschende Gesellschaft der Schweiz (Hrsg.). *Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz (HBL)*. Neuenburg 1904–1921.

Historisches Lexikon der Schweiz (HLS). Hrsg. von der Stiftung Historisches Lexikon der Schweiz. 13 Bände. Basel 2002–2014.

Siehe dort die Lemmata «Aare», «Schifffahrt», «Wasserwege» und die Städtenamen.

Gesamtdarstellungen («Flussmonographien»)

Franz Auf der Maur, Laslo Imres. *Die Aare*. Zürich 1987.

René Monteil, Bendicht Weibel. *Die Aare. Porträt eines Flusses*. Solothurn 1984.

Studien zur Schifffahrt

Heinz Sommer. *Die Gesellschaft zu Schiffleuten in Bern. Fischer und Schiffleute im ausgehenden Mittelalter und in der Frühen Neuzeit*. Bern 2011.

Heinz Sommer. *Die Gesellschaft zu Schiffleuten in Bern im 17. Jahrhundert. Die Blütezeit geht zu Ende*. Bern 2014.

Alfred Bretscher. «Zur Flussschifffahrt im Alten Bern. Wasserwege, Schiffe und Organisation». In: *Berner Zeitschrift für Geschichte und Heimatkunde*, Heft 3/1999.

Daniel L. Vischer. *Schiffe, Flösse und Schwemmholz. Unterwegs auf Schweizer Gewässern. Eine Technikgeschichte*. Baden 2015.

Max Baumann. *Stilli. Von Fährleuten, Schiffern und Fischern im Aargau. Der Fluss als Existenzgrundlage ländlicher Bevölkerung*. Zürich 1996.

Max Baumann. «*Rauhe Sitten sind nicht Sünde*». *Schiffer auf Aare, Reuss, Limmat und Rhein. Schwerarbeiter und Rebellen in vorindustrieller Zeit* (Beiträge zur Aargauer Geschichte, Band 17). Baden 2014.

Fritz Glauser. «Stadt und Fluss zwischen Rhein und Alpen». In: *Stadt in der Geschichte. Veröffentlichungen des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung*, Bd. 4: Die Stadt am Fluss. Sigmaringen 1978.

Zum Autor

Walter Thut ist Historiker und Gymnasiallehrer. Neben Aktivitäten wie der Betreuung der Minen und Salinen von Bex in ihrer Aufarbeitung und Darstellung der Geschichte und der schweizerischen Salzgeschichte publiziert er in verschiedenen Medien zu wirtschafts- und sozialgeschichtlichen Themen. Er ist u.a. Autor dreier Bände in der Reihe «Schweizer Pioniere der Wirtschaft und Technik» (Zürich 2008/2018/2019).

Kontakt: walter.thut@bluewin.ch

Keywords

Aare, kommerzielle Schifffahrt, Wasserwege, Verkehrsinfrastruktur, Handel und Markt

Résumé

Voies navigables oubliées – la navigation commerciale sur l'Aare

Les témoins architecturaux ou techniques de l'époque où la navigation sur les rivières suisses était très répandue sont devenus rares. C'est également le cas le long de l'Aare. Au Moyen Âge, des localités et des villes y avaient vu le jour – avec une fonction de centre régional pour le commerce et le transport, la sécurité militaire et l'administration. Mais le réseau routier devint prééminent. Les localités sur son tracé se développaient tandis que d'autres plus à l'écart restaient de petites villes de campagne idylliques. Les infrastructures de transport qui n'étaient plus utilisées disparurent et les emplacements au bord de l'eau servirent à de nouveaux besoins. Il reste des témoins indirects du trafic fluvial: des tours, des greniers et des salines qui servaient autrefois à entreposer des marchandises, comme à Aarberg ou à Brugg, des portes et des portillons sur le chemin menant du débarcadère à la ville, comme à Klingnau, et des espaces restés libres au bord de l'eau, comme à Aarau. Ils ont permis la création de parcs à l'endroit même où accostaient autrefois les bateaux et les péniches.

Riassunto

Vie d'acqua dimenticate: la navigazione commerciale sull'Aar

Testimonianze architettoniche o tecniche dell'epoca in cui la navigazione sui fiumi svizzeri era molto diffusa sono diventate rare. Questo vale anche per il fiume Aar. Lungo il percorso del fiume, durante il Medioevo, sorsero località e città, che fungevano da centri regionali per il commercio e i traffici, ma anche per la sicurezza e l'amministrazione militare. I luoghi che più tardi ebbero un ruolo importante nella rete stradale, conobbero una crescita, mentre quelli discosti che persero importanza rimasero idilliache cittadine di provincia. Ovunque, però, le infrastrutture del traffico fluviale, diventate obsolete, furono demolite e le costruzioni in riva al fiume convertite a nuove esigenze d'uso. Sono rimaste conservate solo testimonianze indirette della navigazione fluviale: torri, granai e magazzini del sale che, in passato, erano stati utilizzati per lo stoccaggio delle merci (per esempio ad Aarberg e Brugg), porte e portali ubicati sulla via che dalla campagna portava in città (Klingnau), nonché spazi in riva al fiume rimasti vuoti (Aarau), che hanno reso possibile la creazione di parchi, esattamente laddove un tempo attraccavano chiatte e zattere.