Zeitschrift: Aarburger Haushalt-Schreibmappe
Band: - (1968)

Artikel: Flußschiffahrt in alter Zeit
Autor: Müller, Hugo
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-787964

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 21.08.2025

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

Flußschiffahrt in alter Zeit

Rechts:
Detail aus: Christoph Murer, Zürich: «Warentransport auf dem Rhein.» Scheibenriss 1598. Literatur: Paul Ganz, Handzeichnungen schweizerischer Meister des XV.—XVIII. Jahrhunderts, Basel 1904. 1. Serie, 1. Lieferung, Tafel 44, Besitzerin: Staatliche Kunsthalle, Karlsruhe/Deutschland

Hugo Müller, Olten

Früheste Zeiten

Die ältesten Berichte, die wir über die Benützung unserer Wasserwege besitzen, gehen auf die Römer zurück. In jener Zeit fand im Innern unseres Landes bereits ein lebhafter Güteraustausch statt. Dies wird uns eindrucksvoll durch die Beobachtung bestätigt, daß man auch in der Ostschweiz für den Bau von Landhäusern massenhaft den fein zu Marmor polierten Jurakalk bezog. Sogar im Wallis, wo doch einige Steinbrüche zur Verfügung gestanden hätten, wurde vielfach Jurakalk als Baumaterial verwendet. Der Transport dieses schweren Materials wurde meist auf dem Wasserwege vorgenommen. Wir wissen auch, daß auf dem Genfersee, der Rhone, der Aare und den mit ihr in Verbindung stehenden Gewässern wohlorganisierte Schiffer- und Reedergesellschaften tätig gewesen sind. Und der Fund eines 33 kg schweren Bleibarrens im Klingental zu Basel, der den Firmenstempel societat(is) S(exti) et T(iti) Lucreti(orum) trägt, läßt sich kaum anders erklären, als daß ein römisches Rheinschiff mit einem Transport aus den von dieser Firma ausgebeuteten britannischen, gallischen oder spanischen Bleigruben einst hier angelegt hat, vielleicht auch gescheitert ist. Auch die aus Süditalien stammende rote Tonerde, die für wasserfeste Bauteile benötigt wurde, kam wohl auf dem Wasserwege zu uns. (Funde: Castrummauer in Olten, Zisterne auf Ruine Alt-Wartburg.)

Die Aare hielt sich in römischer Zeit eng an die im Süden das Moos begrenzenden Hügelränder. Ihr Bett war noch nicht stark durch das Geschiebe erhöht, und bei Solothurn fand sie einen guten Durchlaß. Vor Büren stieß ihr die Zihl zu. Es gab aber doch «tote Stellen». Im Brüttelenmoos und im Epsach-Täuffelen-Moos breiteten sich seichte Seen aus. So gingen die Römer daran, diesen Übelstand zu beheben. Sie trieben von Hagneck aus einen Stollen durch den Berg, um das Gebiet von Täuffelen trocken zu legen, vielleicht sogar, um einen Teil der Aare hindurchzuleiten. Vor Abschluß dieser Arbeiten erfolgte aber der Einbruch der Alemannen, und ein großes Werk zerfiel wieder.

In den nächsten Jahrhunderten wechselten Aare und Saane ihren Lauf sehr häufig. Bald wandten sie sich gegen den Murten-, bald gegen den Neuenburgersee, oder drehten wieder gegen Osten ab. Später wand sich die AARE über das Worbenfeld, erreichte bei Studen den rechten Zihlarm, füllte ihn auf, und die vereinten Wasser drängten in den Bielersee. So bildete sich nochmals ein einheitlicher Jurasee, der von Orbe bis Biel, von Wifflisburg bis nach Walperswil reichte und während dreier Jahrhunderte die seeländische Ebene unter seinen Fluten begrub.

Die burgundischen Könige traten dann diesen Naturgewalten entgegen. Die Aare wurde weiter flußabwärts, wohl in der Gegend von Meienried, wieder mit der Zihl vereinigt und direkt westwärts geleitet. So konnte der Seespiegel wieder gesenkt, und viel Kulturland gewonnen werden.

Mittelalter — Neuzeit

Mit dem Einfall der Alemannen ging die römische Kultur zum Teil verloren. Auf den zerstörten römischen Siedlungen entstanden nur noch Holzbauten. Bis zu den Städtegründungen in der zweiten Hälfte des 12. Jahrhunderts lebte die Bevölkerung unseres Landes fast ausschließlich von der Landwirtschaft im Selbstversorgungsbetrieb. Der Güteraustausch dürfte somit recht bescheiden gewesen sein. Kein Geschichtsabschnitt ist aber so arm an historischen Notizen wie gerade dieser, was durch die geschilderten Verhätnisse verständlich ist.

In den seit dem 13. Jahrhundert an Zahl und Größe rasch wachsenden Städten lieferte das Gewerbe mehr und mehr hochwertige, auch für das Ausland begehrenswerte und wirklich in Menge zur Ausfuhr gelangende Waren.

In Deutschland nahm der Bergbau auf Eisen, Kupfer, Silber usw. einen mächtigen Aufschwung.

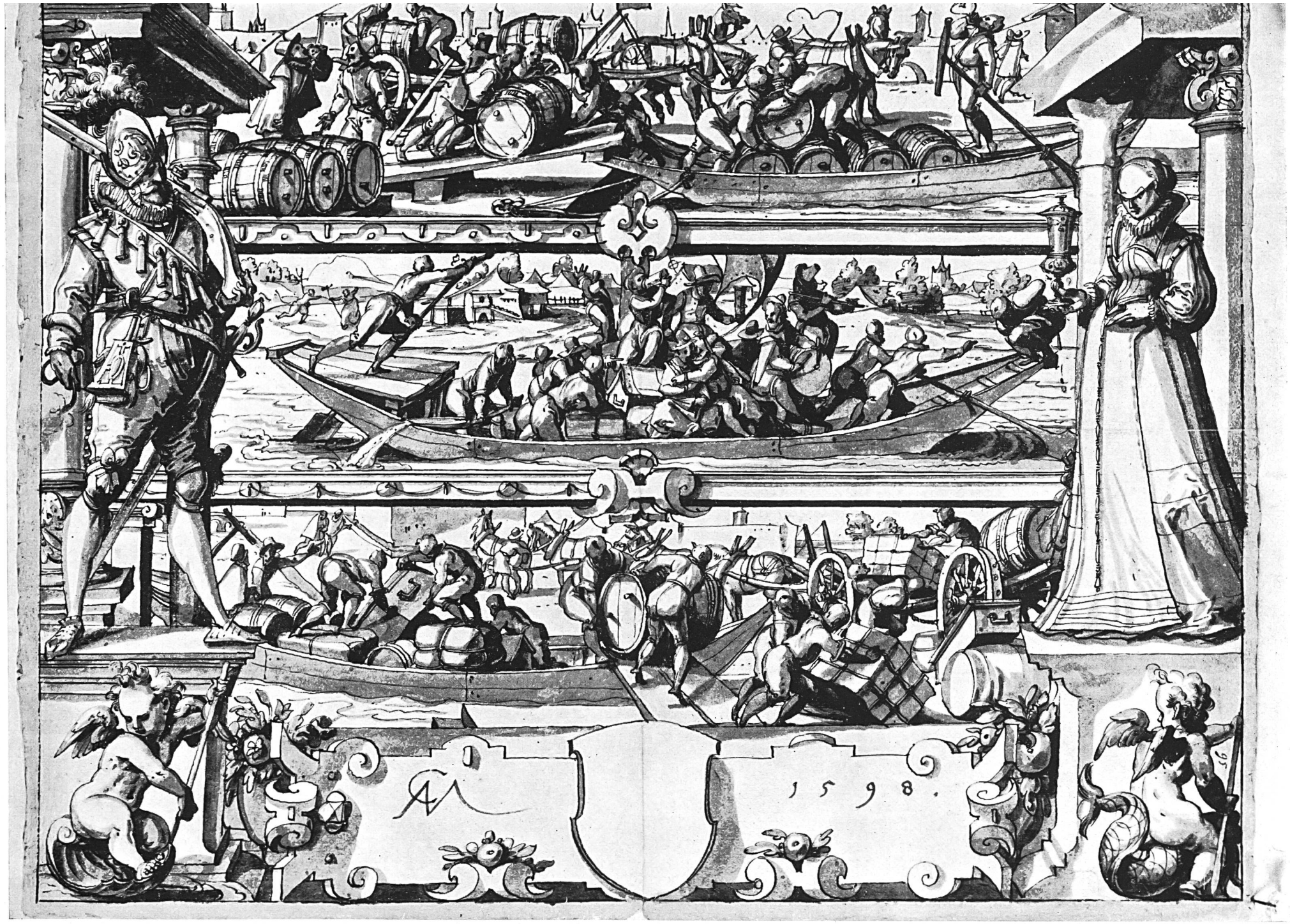
Die Entwicklung des Gewerbes, die Zunahme der Bevölkerung und die mit dem wachsenden Wohlstand steigende Nachfrage nach feinen und wertvollen Waren förderte auch den Handel außerordentlich. Der deutsche Kaufmann verdrängte die Fremden, z. B. Italiener, aus dem Lande und drang selbst in allen Richtungen über die Grenzen hinaus. Die Entwicklung ging so weit, daß der deutsche Handel ganz Nord- und Osteuropa beherrschte und auch nach Süd- und Westeuropa vordrang. Die wirtschaftliche Blüte brachte auch einen mächtigen Aufschwung von Kunst und Wissenschaft in unsern Städten.

Was hier von Deutschland im allgemeinen gesagt worden ist, gilt im besondern auch vom oberdeutschen Wirtschaftskreis, der von dem hansischen im Norden scharf getrennt war. Zu ihm gehörte das ganze Gebiet zwischen den deutschen Mittelgebirgen und den Alpen, d. h. ebenfalls Österreich und Böhmen, wie die gesamte deutsche Schweiz.

Hier lieferte die Metallindustrie, z. B. Nürnberg, weltbekannte Kleinwaren aller Art und Waffen. Hier wurden für die Ausfuhr alle möglichen Stoffe verfertigt: z. B. Wolltuche im Elsaß und in Freiburg i. Ue., Leinwand im Bodenseegebiet, besonders in Konstanz, Ravensburg und St. Gallen. Auch der Elsäßer- und Rheinwein wurden weithin ausgeführt. Unsere Kaufleute suchten das ganze damalige Europa auf. Ein bevorzugtes Handelsgebiet war auch Italien, Südfrankreich und selbst Spanien. In den Ländern älterer Kultur verfertigte das Gewerbe immer noch Waren von unerreichter Güte: Seide, Sammet, feine Metallwaren, Farbstoffe usw. Man holte auch die begehrten Südfrüchte und Erzeugnisse des Orientes, besonders Gewürze. Anderseits war in diesen reichen Ländern überall Absatz für das, was die Oberdeutschen selbst gut verfertigten. So vermittelten unsere Kaufleute die Waren von ganz Europa. Die Träger dieses ausgedehnten Handels waren die Reichsstädte. Aus der Schweiz beteiligten sich lebhaft St. Gallen, Basel, Freiburg und Bern, hie und da auch die meisten andern ansehnlichen Städte.

Die glänzende Wirtschaftslage Oberdeutschlands im 14. und 15. Jahrhundert schuf das Bedürfnis nach Austauschplätzen, nach Messen.

Die Straßen befanden sich damals in einem schlechten Zustand. Die Warentransporte auf Saumtieren oder den großen, schweren Frachtwagen kamen nur langsam vorwärts. Zudem traf der Reisende auf viele neue Landesgrenzen und Zollstellen, wo man wieder Geleitsgeld verlangte. Schließlich war der Kaufmann nie vor Überfällen sicher, die ihm nicht nur die gesamte mitgeführte Habe, sondern auch oft das Leben kostete. Selbst Gefangenschaft mit Lösegeld war gar nicht so selten. So war man natürlich bestrebt, an günstig gelegenen Orten Märkte zu errichten, wo sich Kaufleute und Handwerker aus weitem Umkreise zu einer bestimmten Zeit regelmäßig treffen und ihre Geschäfte auf einmal abwickeln konnten. Die Benützung der Wasserwege bot in der damaligen Zeit augenfällige


1598.

Vorteile, und so entwickelte sich auf allen größern und kleinern Flüssen eine rege Schiffahrt. Selbst ganz kleine Flüsse wurden befahren, bei denen uns das heute fast unmöglich scheint. So z. B. die Wigger, wo in Zofingen die Schifflände beredter Zeuge jener Zeit ist. (Die Wigger dürfte allerdings damals wesentlich mehr Wasser geführt haben, was auch bei andern Flüssen nachgewiesen werden kann.)

Manche Stadt verdankte ihren wirtschaftlichen Aufschwung der Lage an einem gut schiffbaren Fluß. Dies galt ganz besonders für Zurzach und begründete seine internationale Messe. Die Karte auf Seite 9 gibt ein gutes Bild über das Einzugsgebiet der Zurzacher Messen im 15. Jahrhundert. Für unsere Betrachtung von besonderer Bedeutung ist die Aufzeichnung der damals schiffbaren Flüsse. (Einige kleinere, wie z. B. Wigger und Emme, fehlen allerdings.)

Wenn wir Zurzach besonders hervorheben, so deshalb, weil die in den verschiedenen alten Archiven vorhandenen Notizen über Zurzach auch einen ziemlich guten Einblick in die Flußschiffahrt vermitteln.

Sehen wir uns die verschiedenen benützten Schiffswege etwas näher an.

Der RHEIN war von der Mündung bis in den Bodensee befahrbar. Es gab wohl einige Hindernisse, wie der Laufen in Laufenburg und der Rheinfall unterhalb Schaffhausen. Das große Becken des Bodensees war ein Dorado für die Schiffe. Wie der Laufen gemeistert wurde, werden wir noch aufzeigen.

Kurz unter Zurzach fließt die AARE in den Rhein. Sie konnte damals in der ganzen Länge bis zum Brienzersee hinauf mit Schiffen befahren werden. Schiffbar waren aber auch verschiedene Nebenflüsse der Aare. Der oberste davon war die SAANE, die bis Freiburg benutzt wurde; wenn man sie heute sieht, hält man dies kaum für möglich.

Vor der Juragewässerkorrektion mündete etwas unterhalb der Saane noch die Zihl in die Aare.

Die ZIHL stellte die Verbindung mit dem Bieler- und Neuenburgersee her, und erschloß somit eine sehr lange schiffbare Strecke. Auch mit dem Murtensee bestand wie heute eine Verbindung.

Größer als diese Zuflüsse sind die REUSS und die LIMMAT, die sich nur kurz vor der Mündung der Aare in den Rhein mit dieser vereinigen.

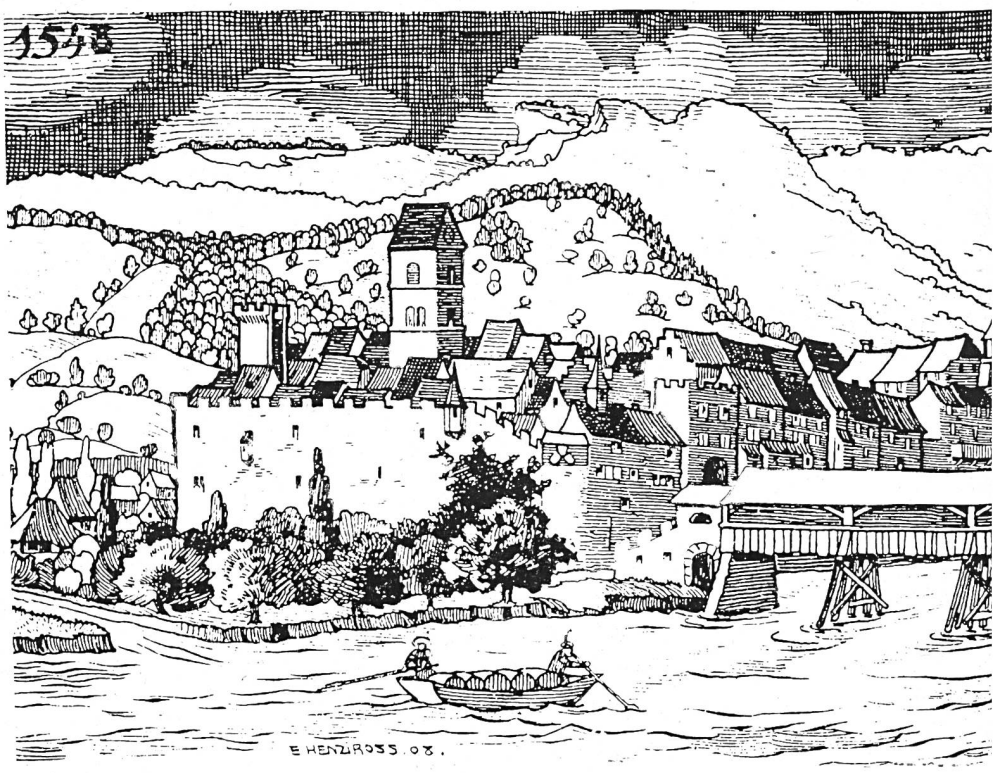
Die REUSS war bis zum Vierwaldstättersee schiffbar und fand dann eine Fortsetzung in diesem vielverzweigten und stark befahrenen Gewässer. Ob via Lorze eine Verbindung mit dem Zugersee bestand ist uns unbekannt.

Die LIMMAT wurde ebenfalls auf der ganzen Strecke von Zürich bis zur Mündung in die Aare befahren. Vom Zürichsee aufwärts war eine Verbindung durch die Linth bis zum Walensee, was wiederum eine sehr ansehnliche Strecke ergab. Wir können also feststellen, daß ein beachtliches Netz von Wasserstraßen bestand, das die verschiedenen Gebiete miteinander verband, und in dessem Zentrum praktisch Zurzach stand.

Nachdem uns aus der nachrömischen Zeit lange Nachrichten über die Schiffahrt fehlen, stoßen wir ab 1100 und 1200 wieder auf zahlreiche Berichte. Es begegnen uns Zürcher, Basler und Konstanzer in den Zolltarifen von Koblenz, also am Mittelrhein. Noch im 14. Jahrhundert fuhren fast alle unsere Schiffsleute bis Straßburg, Mainz, ja Köln! Da waren die Flüsse, wie auch der Rhein noch frei für alle.

Ende des 14. und anfangs des 15. Jahrhunderts beanspruchten aber einzelne Städte das ausschließliche Recht der Schiffahrt auf bestimmten Flußstrecken. Wir werden darüber noch zu berichten haben.

Auf dem Bodensee fuhren selbstverständlich die Schiffe aller Uferorte, und der Verkehr war sehr rege. Von Konstanz bis Schaffhausen war der Transport von Gütern und Personen fast ausschließlich in den Händen der Konstanzer Schifferzunft, und nur ein kleiner Teil stand den Schaffhausern zu. Von Schaffhausen bis Basel, vereinzelt auch bis Breisach und Straßburg, fuhren dagegen die Schaffhauser. In Basel war in der Regel der Endpunkt für die sogenannten Oberländer-Schiffe. Hier wurden die Schiffe an die Basler Schiffsmeister verkauft, die von hier bis Breisach und Straßburg das Fahrtrecht besaßen. Weiter hinunter fuhren dann die Straßburger. In kleinerem Ausmaß nahmen an der Schiffahrt auch die Orte Waldshut, Murg, Säckingen und Breisach teil. Eine ganz besondere Stellung hatten die Laufenburger, die alle Schiffe durch den schwierigen und sehr gefährlichen Engpaß des Laufen «zu seilen» hatten. Je nach Wasserstand wurden die Schiffe entladen und an Seilen durch die unbefahrbare Stromschnelle gebracht. — Die Floße wurden oberhalb des Laufens aufgelöst, und die Stämme einzeln durchgelassen. Unterhalb Laufenburg wurden die Sämme mit besondern Haken wieder aufgefischt und erneut zu Floßen geformt. Eine harte und gefährliche Arbeit! —

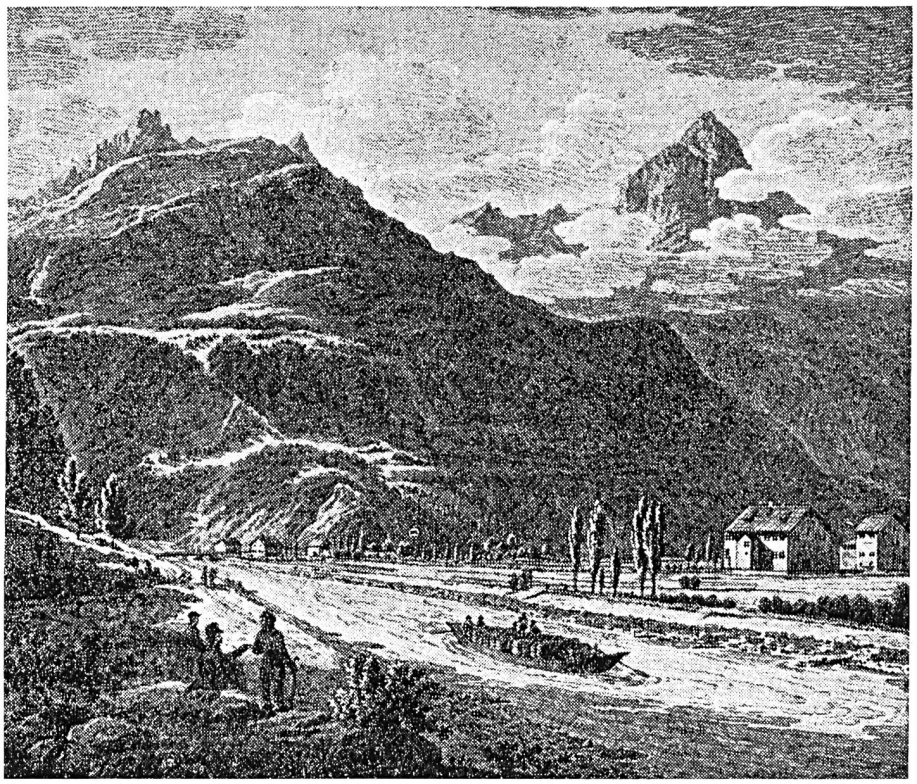


Die Laufenburger fuhren selbst auch bis Basel und ab und zu sogar bis Straßburg. — Mit den Floßen fuhr ab Laufenburg meist die gleiche Mannschaft bis zum Bestimmungsort, also auch bis ans Meer in Holland. Der Rückweg war damals zu Fuß zu machen. —

Bis nach Laufenburg oder Basel führten auch die Schiffleute der Aare und ihrer Nebenflüsse ihre Güter. Schiffsmeister gab es in Klingnau, Brugg, Aarau, Rupperswil, Olten, Aarburg, Wangen, Aarwangen, Büren, Aarberg, Thun und Unterseen.

Eine Reihe von Schiffleuten hatte Solothurn, die regelmäßig bis Basel fuhren. Sehr stark war die Aareschiffahrt in Bern. Die Schifferzunft zählte bis zu 30 Mitgliedern. Auch die Berner fuhren bis nach Basel. Vielfache Beziehungen hatten die Berner mit den Schiffern von Freiburg i. Ue., die die Saane, die Aare

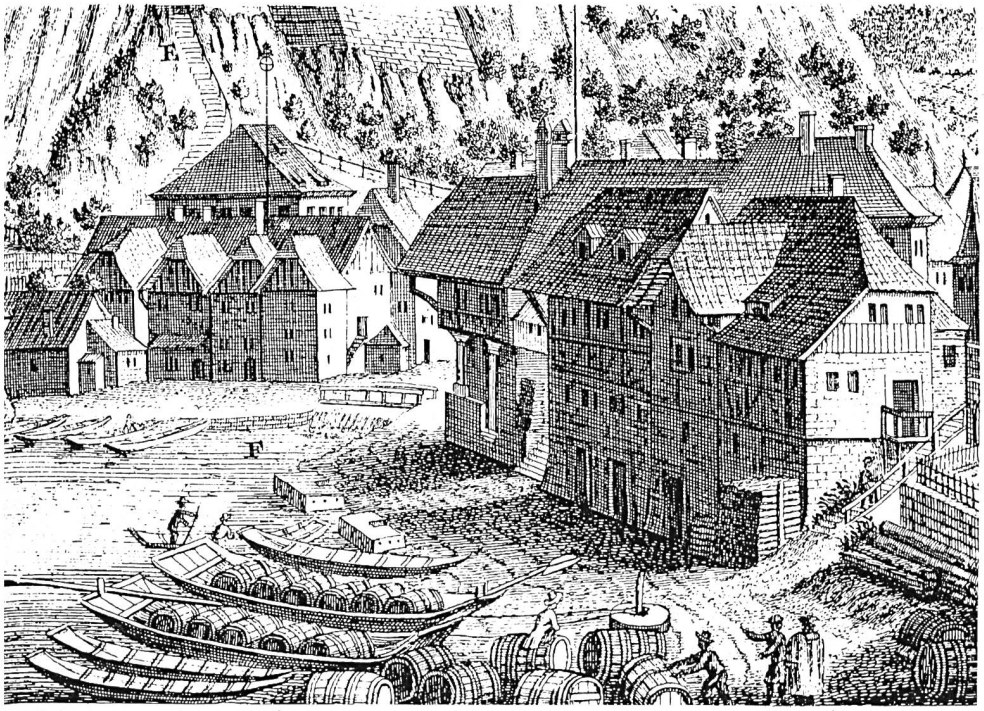
Links:
Federzeichnung vom ehemaligen Zeichenlehrer E. Henziross, Olten, nach dem Stich von Stumpf 1548 (Stadtarchiv Olten).



Rechts:
Linthkanal um 1824.
Solche Schiffe kamen von Wallenstadt und Glarus und fuhren bis nach Basel, wo sie von den dortigen Schiffleuten übernommen wurden.

Unten:
Schifflände von Aarburg 1756, Ausschnitt aus einem Stich von Emanuel Büchel, Basel (1707—1775), und David Herrliberger, Zürich (1697—1777), (aus dem Martin-Disteli-Museum, Olten).

und den Rhein bis Basel, ausnahmsweise bis Straßburg befuhren. Daß die Freiburger ihre Fahrten regelmäßig und in großem Umfang betrieben, geht schon klar daraus hervor, daß die Stadt darüber genaue Vorschriften erließ.
Über das Gebiet der Zihl haben wir nicht so umfangreiche Nachrichten. Immerhin wissen wir, daß 1481 der St. Galler Bürgermeister Ludwig Vogelweider, das Haupt einer großen Handelsgesellschaft, Waren aus Burgund nach Neuenburg bringen, und von dort durch Schiffer aus Hauterive am Neuenburgersee zu Schiff weiterführen ließ, um sie schließlich auf die Nördlinger Messe zu bringen. Es geht daraus hervor, daß also nicht nur Neuenburger und Neuenstädter diesen guten Schiffsweg benutzten. (Sicher auch die Bieler und andere.)
Auf der Reuß fuhren in erster Linie die Luzerner-Schiffer. Noch im 14. Jahrhundert kamen sie bis nach Köln, später ebenfalls nur noch bis Basel. Neben den Luzernern benutzten auch die Bremgartner und Mellinger die Reuß.

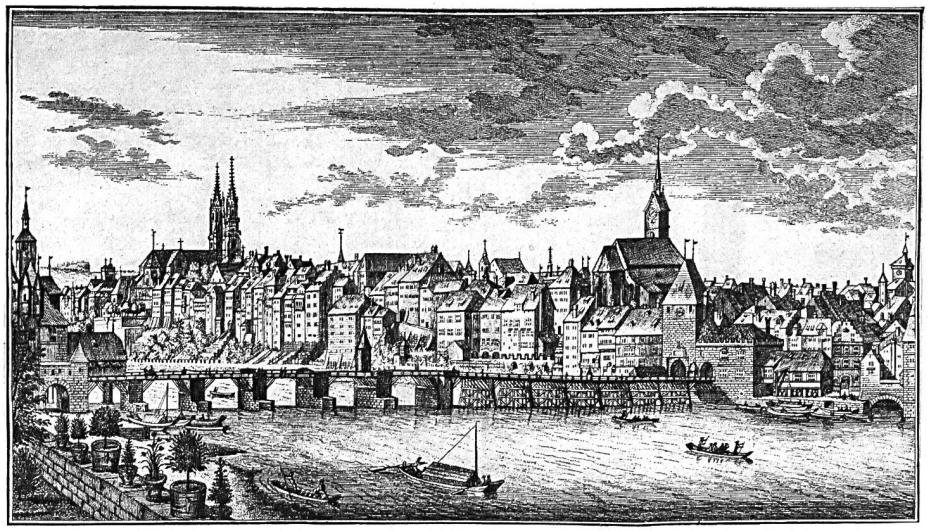


Die Limmat wurde von der Zürcher Niederwasser-Schiffergesellschaft befahren. In der Regel führten sie ihre Schiffe bis nach Basel, vereinzelt aber auch bis Straßburg.
Auf dem Zürichsee und weiter aufwärts oblagen die Zürcher Oberwasserschiffer und andere Seeanwohner ihrem Handwerk. Auch die Wallenstadter waren bekannte Schiffsleute.
Wie wir also sehen, wurde das vielseitige Wasserstraßennetz rege benützt, und fast alle Städte waren an der Fluß-Schifffahrt beteiligt. Es wurden aber nicht nur Waren transportiert, sondern auch sehr viele Personen, insbesondere Pilger. So war Zurzach vorerst ein stark besuchter Wallfahrtsort, wo die heilige Verena verehrt wurde. Auch Einsiedeln zog Pilger aus weiten Landen an.
Der Besuch der Zurzacher Messen stützte sich vorwiegend auf die Aareschiffahrt. In Bern finden wir hierüber besonders viele Nachrichten. 1438 z. B. verpflichteten sich 2 Berner Schiffmeister zusammen mit 2 Freiburgern die Ware von 5 Freiburger Gerbern vier Jahre lang regelmäßig nach Klingnau, resp. auf die Zurzacher Messe zu führen. Auch die Güter der ganzen Berner Gerberzunft wurden auf dem Wasserweg nach Klingnau gebracht. Die Fahrt war aber nicht ohne Gefahren, und wir lesen immer wieder von Unfällen, die dann zu langen Auseinandersetzungen zwischen den Schiffern und den Gerbern führten, und die meist erst durch den Entscheid der gnädigen Regierung beigelegt werden konnten. Daß die Messe immer von vielen Leuten besucht wurde geht auch daraus

hervor, daß in Bern einmal eine wichtige Ratssitzung verschoben werden mußte, weil zu viele Ratsherren an der Zurzacher Messe weilten. Die Wasserstraßen waren für die Berner Staatskasse zudem eine gute Einnahmequelle, denn in Brugg, Aarburg und Wangen mußten Gebühren entrichtet werden.
Freiburg im Uechtland zählte im 14. und 15. Jahrhundert etwa 5 000 Einwohner. Es war nicht so mächtig wie Bern, dafür eine ausgesprochene Industriestadt. Es verfertigte Wolltücher in verschiedenen Farben und Größen und dies in bedeutenden Mengen. Die Ausfuhr reichte bis in den Orient. Daneben war die Gerberei sehr stark entwickelt und konnte ebenfalls exportieren. Die Beschaffung der Rohstoffe und der Absatz der Fabrikate rief einem sehr lebhaften Handel. Der Wirkungskreis reicht vom Orient bis nach Spanien! — Auch die Farbstoffe, die ein Freiburger Färber herstellte, waren von Bedeutung. — Für die Zurzacher Messe wie auch für Exporte wurde der Wasserweg benützt. Auch aus dem Raume Luzern war die Messe immer stark besucht. Ein klarer Hinweis: 1425 ging

Fahrzeiten für Pontons und Weidlinge um 1900

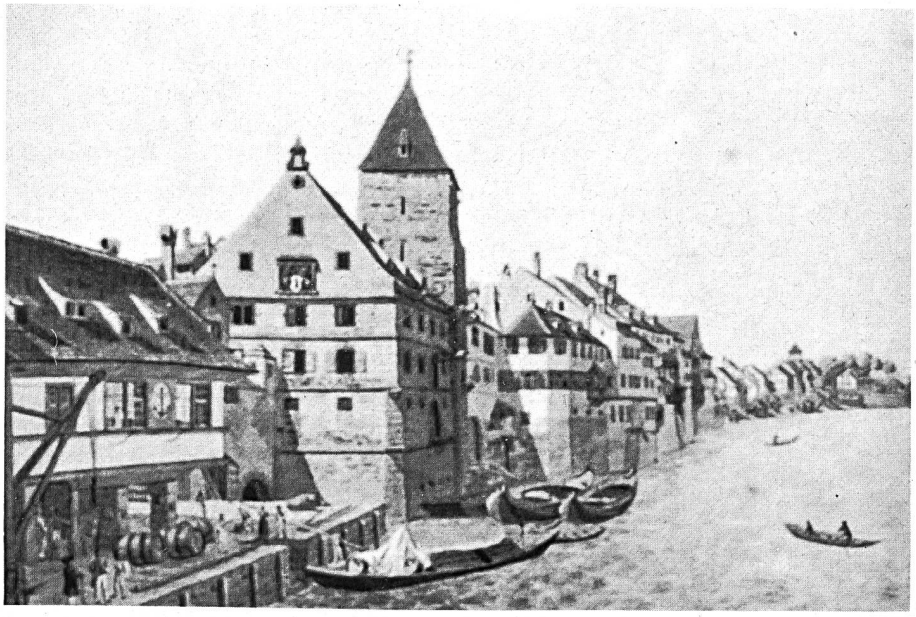
Flussstrecke	Distanz km	Zeit St. Min.	Mittlere Geschwindigkeit km pro Stunde
1. Rhein			
Chur—Bodensee	83,0	6.30	12,8
Konstanz—Stein	26,5	3.40	7,1
Stein—Schaffhausen	19,1	1.40	11,2
Schaffhausen—Zurzach	50,0	4,05	12,2
Zurzach—Aare	8,7	0.40	12,5
Aare—Laufenburg	17,6	1.10	14,5
Laufenburg—Rheinfelden	28,4	1.45	16,2
Rheinfelden—Basel	17,6	1.16	14,0
Basel—Strassburg	132,0	8.30	15,5
2. Aare			
Thun—Bern	26,5	1.55	14,0
Bern—Aarberg	57,7	3.30	16,5
Aarberg—Hagneck	6,3	0.47	7,9
Hagneck—Biel	9,5	1.45	5,4
Biel—Solothurn	30,0	3.25	8,8
Solothurn—Aarwangen	19,3	1.30	12,8
Aarwangen—Aarau	35,7	3.00	11,8
Aarau—Brugg	19,5	1.25	13,9
Brugg—Koblenz	17,6	1.25	14,0



chenden Hinweis, erließ doch das Stift St. Simeon zu Trier einen Tarif für den Schifftransit-Zoll zu Koblenz, aufgrund dessen Kaufleute aus Basel, Bayern, Schwaben, Zürich und aus den Gebieten bis Rom auf der Bergfahrt eine Geldabgabe für Schiffsladung zu entrichten hatten.
Güter, die von Yverdon nach Bern spediert wurden, kamen zuerst per Schiff nach Solothurn, wurden dort umgeladen und kamen flußaufwärts nach Bern. Über die «Bergfahrten» liegen in verschiedenen Schiffsmeisterbüchern genaue Abrechnungen vor, und wir werden hieraus noch einige Beispiele anführen.
Für die Bergfahrten eigneten sich nicht alle Schiffe. Die ungeeigneten wurden je-

Oben:
Das alte Basel, vom Kleinbasel aus gesehen (nach einer Zeichnung von E. Büchel, 1761).

Rechts:
Die Basler Schifflände mit Zunfthaus zu Schiffleuten. Lagerhaus und Salzturm um 1800. Hinten sehen wir zwei Schnabelschiffe, die sich zur Bergfahrt besonders eigneten. (Aus dem Buch: Die Basler Rheinschiffahrt, Seite 81.)



ein Luzerner Schiff, das mit 100 Menschen und vielen Waren beladen auf den Zurzacher Verenamarkt fahren wollte, bei Buchrain unter und 30 Menschen ertranken.
Diese wenigen Beispiele mögen genügen, um die lebhafte Benützung der Wasserwege vor Augen zu führen.
Die Flüsse wurden aber nicht nur abwärts befahren, sondern auch aufwärts. Schon im Jahre 1209 finden wir einen entspre-

DER ZURZACHER MESSEN
im 15. JAHRHUNDERT
NÜRNBERG
NÖRDLINGEN
Pfortzheim
STRASSBURG
ULM
AUGSBURG
Freiburg
Biberach
Memmingen
Schaffhausen
Lure
BASEL
Zurzach
Ravensburg
Kempten
Pfirt
Liestal
Baden
Konstanz
Lindau
Isny
Winterthur
St. Gallen
Aarau
ZÜRICH
Wil
Solothurn
Biel
Zug
BERN
Luzern
Staffis
FREIBURG
GENF
VENEDIG
Zeichenerklärung:
Schiffbare Flüsse
Haupthandelsstrassen
BERN = Die Zurzacher Messen besuchende Städte
FRANKFURT = Messplätze

weils an die weiter unten liegenden Schiffmeister verkauft, und diese übernahmen auch den Weitertransport der geladenen Güter.

Wie erfolgte die Bergfahrt auf der Aare? Auf dem rechten Aareufer befanden sich Schiffzieherwege, auch Reckwege genannt. 12 bis 16 Mann zogen die meist schwer beladenen Schiffe an einem langen Seil, das mit Lederschlaufen versehen war, die über die Schulter gelegt wurden. Nur der Steuermann blieb auf dem Schiff. Er mußte dasselbe in einem Winkel von zirka 10° gegen die Strömung halten. Das Schiffziehen, in gewissen Gebieten auch Treideln oder Trecken genannt, war eine sehr harte Arbeit, und es wurden in einem Tag Strecken wie von Olten nach Solothurn zurückgelegt. Dabei ist noch zu bedenken, daß diese Leute nicht auswärts übernachteten, sondern in der Regel noch am gleichen Tag an ihren Wohnort zurückkehrten. Zur Überwindung der da und dort auftretenden Hindernisse wurde auf dem Schiff das notwendige Material mitgeführt. Dazu gehörten u. a. lange Seile, Schiffshaken, Beile u. a. m. Wegen der vielen Hindernisse eigneten sich Pferde zum Ziehen der Schiffe nicht. Einzig beim Überqueren der Emmemündung wurde das Roß des Emmen-Fehr zu Hilfe genommen, wofür 1836 5 Batzen bezahlt werden mußten.

Die Schiffzieherwege mußten von jeher offengehalten werden, und noch im Schweiz. Zivilgesetzbuch sind die Reckwege namentlich festgehalten. (Art. 702 ZGB). Im Einführungsgesetz des Kanton Solohturn steht in Art. 273: «Eigentümer, deren Grundstücke an schiff- oder floßbaren Flüssen liegen, haben den nötigen Reck- oder Schifferweg unentgeltlich einzuräumen.» Andererseits waren die Schiffer immer verpflichtet, die Flüsse in ihrem Wirkungsbereich regelmäßig von sich besonders nach Hochwasser ergebenden neuen Hindernissen zu befreien und auch die Flußufer von die Schiffahrt behinderndem Gehölz zu säubern.

Zur Sicherstellung der Aarebörder von Staad bis Olten erliess der Kleine Rath des Kantons Solothurn am 20. Hornung 1810 einen detaillierten Beschluss, aus welchem wir 2 Artikel anführen, die für unsere Betrachtung von besonderer Bedeutung sind:

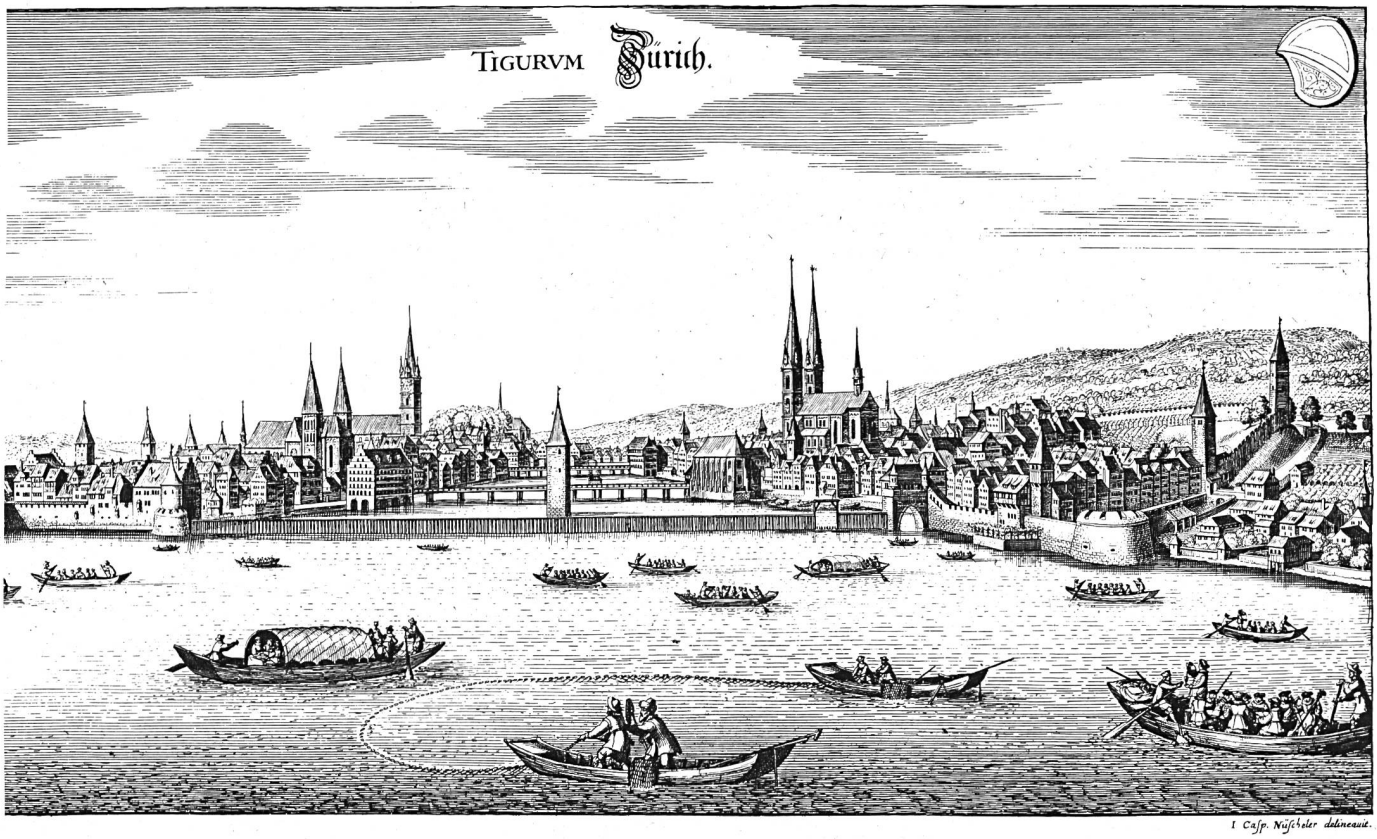
Art. 5: An den Ufern der Aare, wo der erforderliche und bisher übliche Schiffzieherweg durchgeht, soll derjenige Teil der Äste, welche weder zu den Verpfählungen benutzt, noch auf das Ufer hingeneigt werden können, von den betreffenden Landanstössern auf 3 Schuh Höhe abgestutzt werden, um das Ziehen der Schiffe durch allzu hohes Aufwachsen der Gesträuche nicht zu erschweren oder gar unmöglich zu machen.

Art. 15: Um die pünktliche Befolgung der Vorschriften zu erzwecken, muss alle Jahre zweimal, nämlich im Früh- und Spätjahr, die Besichtigung der Aare ihrem ganzen Laufe nach durch den Kanton vorgenommen werden: bei der ersten sind die erforderlichen Arbeiten den Gemeinden aufzutragen, bei der zweiten aber die Befolgung dieser Aufträge einzusehen.

Analoge Beschlüsse bestanden im Kanton Bern. Die urspünglich den Schiffern obliegenden Arbeiten wurden somit den Gemeinden übertragen.

Das Benehmen der Schiffleute, resp. der Schiffzieher, gab oft Anlass zu Klagen. So klagt Solothurn unterm 29. August 1689 über die Schiffleute von Aarburg, Rupperswil, usw. Bern antwortet, nachdem die Amtleute von Lenzburg und Aarburg ein Verhör aufgenommen und es sich ergeben hat, «dass ihnen mit keinem Fug die geklagte Niederreissung der Häge, Ausziehung der Bäume, Niederhauung der Wöhrungen und Verderbung der schönsten Früchte und Krautgärten, sondern wenn dergleichen je begegnet, ihren Schiffleuten imputiert werden könne, wobei sie erbietig sind, wenn durch genugsame unparteiische Kundschaft möge bescheint und dargetan werden, etwas dergleichen von ihnen oder den ihrigen geschehen zu sein, nach Ehrenleuten Erkenntnis den zugefügten Schaden abzutragen, was sich aber nicht befinden werde, zumal sie soweit immer den äussersten Rändern und Borten nachgehen. Ebensowenig möge ihnen die Schuld beigemessen werden, wenn ihnen bei heuriger vieler Wassergrösse von der Aare viel ihrer Güter, wie anderswo auch geschehen, weggeschwemmt werden.»

Oft war man sich über den angerichteten Schaden nicht einig, und es kam auch zu handgreiflichen Auseinandersetzungen zwischen den Landeigentümern und den Schiffleuten. Von einem solchen Fall wissen wir 1710 in der Gegend von Schönenwerd/Gretzenbach. Solothurn war der Auffassung, dass seine Untertanen, die



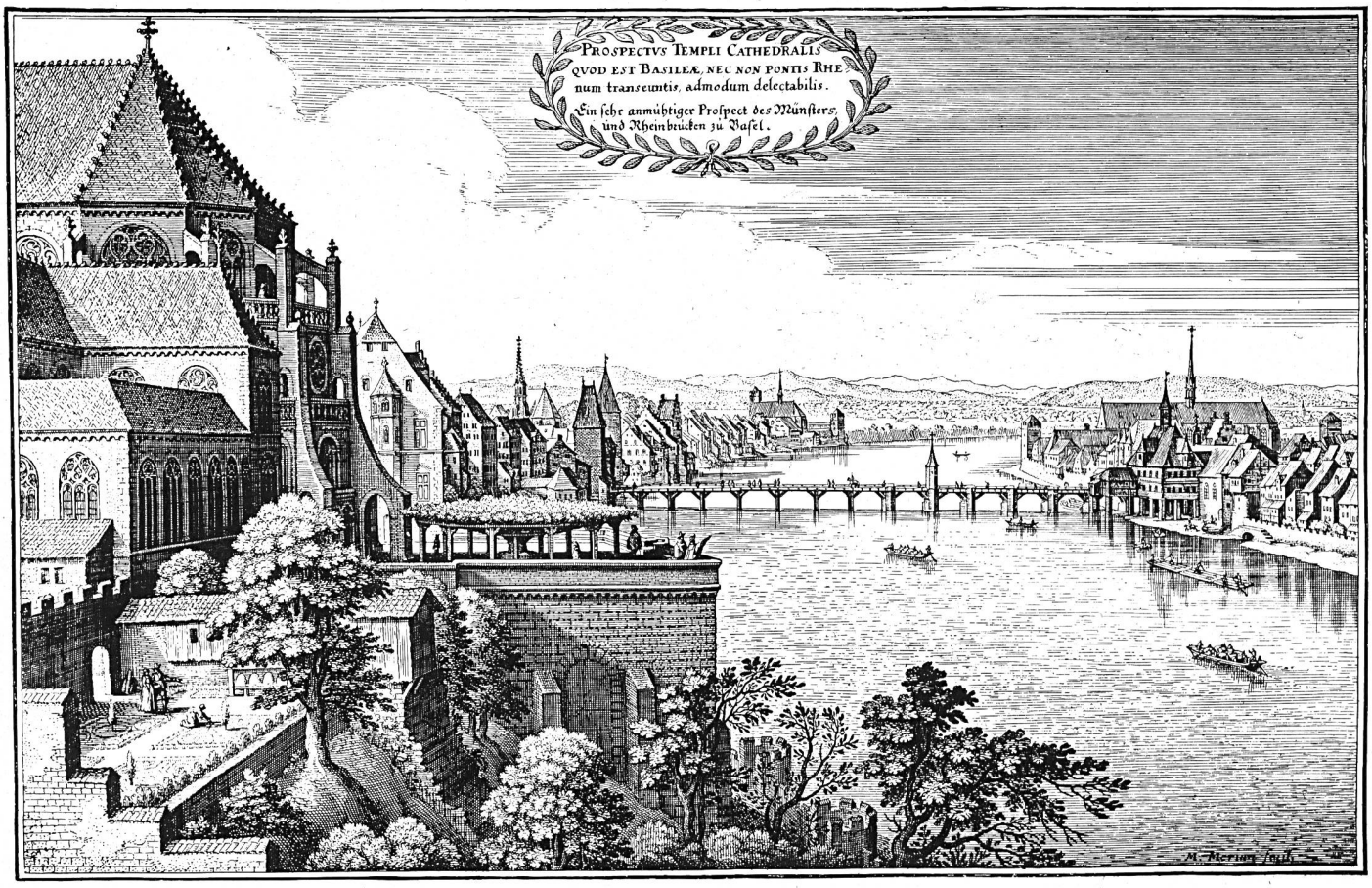
I Casp. Nüscheler delineavit.

sich gegen die Übergriffe der bernischen Schiffleute zur Wehr gesetzt hatten, darin zu weit gegangen waren. Bern und Freiburg verlangten einen Augenschein, der mit den Solothurner Abgesandten vorgenommen wurde. Die Abgeordneten der verschiedenen Kantone stiegen in Olten in ein Schiff und fuhren bis gegen Geissberg, wo der grosse Schaden entstanden war, mehr als der bernische Gesandte angenommen hatte. Auf der im Anschluss daran im September 1710 in Schönenwerd abgehaltenen Konferenz kam ein Vergleich zustande, der folgendes festlegte:

1. Die allzugrosse Last der Schiffe ist an dem Schaden schuld. Die Salzschiffe, welche bisher 34 Fässli führten, sind bis künftiges Frühjahr abzuschaffen. Es dürfen nur Schiffe mit 25 Fässli Gehalt fahren.
2. Statt bisher 300—400 Centner Waren dürfen in Zukunft nicht mehr als 150 Centner auf ein Schiff geladen werden.
3. Die Schiffleute sollen alle hohen Borden und Orte, wo sie Schaden tun können, schonen und zu dem Zwecke die Schiffzieher auf die andere Seite des Gestades, da es nichts schadet, hinüber führen.
4. Solothurn wird durch Wegräumen von Kiesbänken die Schiffahrt erleichtern.
5. Wenn Schaden an Bäumen, Früchten, Gärten, Feldern, Wiesen zugefügt werden, sollen nicht die Schiffleute, sondern die Schiffspatrone darum angefragt werden.
6. An Sonn- und Feiertagen ist das Schiffziehen während des Gottesdienstes verboten. (Ratsmanual Solothurn 1710.)

Dieser Abschied vermochte aber die Ruhe nicht herzustellen, da er von den Schiffleuten nicht immer eingehalten wurde. Vor allem wurden die Schiffe auch weiterhin schwerer als erlaubt beladen. Welcher Anstrengung es bedurfte, um ein Schiff mit 300—400 Centner Ware durch 14—16 Mann die Aare hinauf zu ziehen, kann man sich heute kaum mehr vorstellen. Dabei ist zu bedenken, dass der Fluss damals noch viele Stromschnellen und andere Hindernisse aufwies. So musste zum Beispiel in Aarburg immer abgewartet werden, bis die Waage einlief, damit der «Postecken» gemeistert werden konnte. (Es wäre sicherlich interessant, einmal Studien über das Ein- und Auslaufen der Waage zu machen.)

Einige Beispiele, die wir dem Schiffmeisterbuch von Frantz und Johann Meyer in Olten (1771—1850) entnehmen, mögen zeigen, was für Güter auch bergwärts geführt wurden, und was dies in jener Zeit kostete.

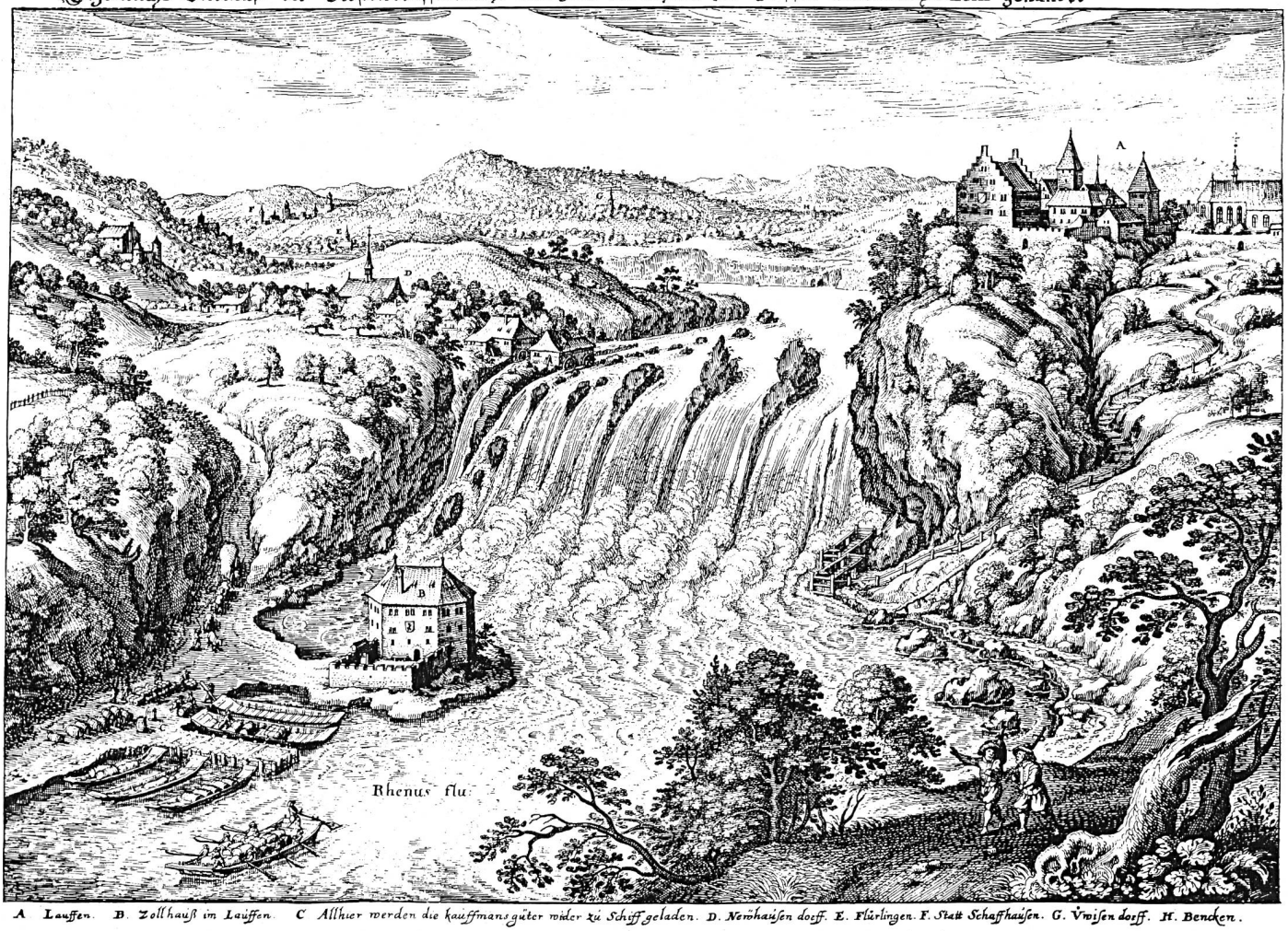


Oben:
Basel mit Rhein um 1650.
Neben den beladenen Schiffen sehen wir auch ein Floss. Flosse waren normalerweise nur von 2 Männern geführt.

Links:
Zürich um 1650.
Wir sehen hier verschiedene Schiffstypen, die teilweise auch zur Talfahrt Limmat-Rhein verwendet wurden. Die Männer an den Rudern schauen gegeneinander, was natürlich falsch dargestellt ist. Richtigerweise stehen beide in der Fahrtrichtung.

	Fr.	Bz.
1819		
12 lähre Fass Olten—Solothurn	6	
13 Mann von Olten—Solothurn	41	6
Beim Fass-Einladen Uerte		6
Uerte in Solothurn	7	5
1819		
Am Meyen-Markt		
Fuhr von Brugg—Wangen		
34 Fass Salz, Fracht	112	2
16 Mann von Brugg—Olten	45	9
16 Mann von Olten—Wangen	33	6
3 Meister	3	
Meisterknechte	2	5
Wächterlohn und Sagerjogeli (Joggeli)		2½
1832		
Von Brugg nach Solothurn		
78 Mütt Kärnen, Fracht	128	
Vorross (bei der Emme)	1	
1833		
Freiburgerschiff des Hindenlang verkauft, dafür erhalten	4	
1833		
Olten—Solothurn		
42 Land-Fass und 16 Boller herunter eine Ladung Stein	37	5
15 Mann Olten—Solothurn	48	

Eigentliche Bildtnüß des Groß̃en Wasserbruchs oder Falls des Rheins zu Laüffen Cataracte Rheni genandt.



A Lauffen. B. Zollhauß im Laüffen. C Allhier werden die kauffmansgüter wider zu Schiff geladen. D. Nerrhausen dorff. E. Flürlingen. F. Statt Schaffhausen. G. Vwisen dorff. H. Bencken.

	Fr.	Bz.
Hälsig, Vorross, Sagerjoggeli		
und Emmenfehr	1	½
Uerte in Solothurn	10	8
1833		
Aarburg—Solothurn		
mit 2 lähren Schiff		
herunter eine Ladung Wein		
dem Hr. Taler		
10 Mann von Aarburg—Solothurn	30	
Hälsig, Vorross, Sagerjoggeli,		
Emmen-Fehr für beide Schiff	1	3½
In Aarwangen für Brod		5
Trinkgeld in Arishof		2
Uerte in Aarburg	3	7
für 10 mahl der Weidlig	3	
Vater zu Fuss auf Solothurn	2	5
ich mit Schiff	2	2
1834		
Dem Abraham Hofmann		
(Aarburg) ein Schiff abgekauft	76	

Einige weitere Beispiele mögen auch gleich die Talfahrten veranschaulichen.

	Fr.	Bz.
1833 Februar		
15 Fass Huberten (Hupper)		
von Büren nach Waldshut		
geführt, Fracht	24	
noch 1 Stein von Solothurn		
geführt	1	5
Schiff verkauft	4	6
1836 Herbstmonat		
Johann & Josef Meyer		
2 Floss von Meyenried		
bis Laufenburg	32	
Zoll in Solothurn und Olten	2	7
Zoll in Döttingen	2	4
Darauf 5½ Mäss Holz		
von Rid (Altreu) auf Aarau	22	7
1836		
Floss Nidau—Laufenburg	30	
Floss Solothurn—Laufenburg	14	
1837		
Von Solothurn nach Zofingen		
44 Zt. Eisen und 48 Pf.	28	9
2 Kisten roten Wein		
von Solothurn—Aarburg	5	1
2 Kistli Liqueur		8
(Wein für Hr. Taler in Olten)		
1832 April		
Habe ich den Gebr. Meier eine		
Ladung Wein in ihrem Schiff von		
Solothurn—Aarburg geführt für		
Hr. Taler		
Uerte zahlt in Solothurn		
und Aarburg	3	4
Für mich und der Vater den Lohn	4	
1833		
Bot verkauft	40	
Fisch verkauft (kein Betrag)		
1833		
Studenten auf Aarau geführt,		

Oben:
Rheinfall.
Besonders gut sind hier die Lastschiffe dargestellt, die 8 bis 12 Fuss breit waren.

	Fr.	Bz.
daran verdient	3	
1833		
5 Lachs gefangen	18	

Der letzte Hinweis zeigt, dass die Schiffleute ihre Zeit auch mit Fischfang ausfüllten und ihr Einkommen damit ergänzten. In gewissen Städten, wie zum Beispiel Basel und Zürich, gab es aber schon früh «Berufsfischer». Die Regierungen erliessen hier jeweils Gesetze, die die Tätigkeit der Fischer und Schiffer genau abgrenzten. Die Schiffer konnten dort meist nur für den Eigengebrauch fischen. Andererseits waren die Fischer immer gehalten, die Flüsse für die Schiffahrt frei zu halten. Ausgelegte Netze usw. sollten kein Hindernis bilden. Die Fischer durften sich ferner nicht für Warentransporte anbieten. Lediglich während Pilgerfahrten, wenn die üblichen Schiffleute wohl dem Andrang nicht gewachsen waren, war ihnen erlaubt auch Personen auf ihren Schiffen zu führen.
Im Interesse der Sicherheit der Schiffsgäste wie auch der geladenen Güter wur-

den schon sehr früh «Ordnungen» erlassen. Wir verweisen auf solche der Städte Bern, Freiburg, Solothurn, Zürich und Basel. 1412 erliess Bürgermeister und Rat von Zürich für die Niederwasserschifffahrtsleute eine Ordnung betreffend die Betreibung der Schiffahrt bis nach Basel hinunter. Jeder Schiffmann hatte sein geladenes Schiff vom Schiffbeschauer kontrollieren zu lassen, bevor er abfuhr. Dafür waren 6 Pfennige zu bezahlen. Ferner musste der Schiffer einen Knecht mitnehmen, der ebenfalls von den Beschauern zu genehmigen war (nur geübte Leute wurden zugelassen). Ferner musste ein Beil, ein negber (Bohrer) und ein neueres Seil mitgeführt werden, welche ebenfalls geprüft und genehmigt werden mussten (die Schauer gut dunken). Bis nach Baden durfte keine weitere Ware zugeladen werden und weder der Meister noch der Knecht durften das Schiff verlassen, und zwar bis zur Mündung der Limmat (Lindmagspitz = Zusammenfluss von Limmat und Aare). Wollte dann der Meister von hier ohne Knecht weiter gegen Basel fahren, so musste er bei Säkkingen einen ortskundigen Steuermann mitnehmen. Busse bei Verstoss: «Ein halb march silbers.» Die Schiffer waren auch verpflichtet, von ihnen beobachtete Verstösse der Regierung oder den Schauern zu melden. Die Schiffleute hatten beim Laden des Schiffes persönlich anwesend zu sein und durften nicht in die Wirtschaft gehen. Die Pilger durften nicht auf der Strasse oder im Wirtshaus angeworben werden. Der Schiffsmann musste in seinem Schiff stehen und hier auf die Pilger warten. Diese konnten so besser den ihnen zusagenden Schiffer und das Schiff auslesen. Der Entgelt, der gefordert werden durfte, war genau geregelt. Von bessern Kunden durfte aber (freiwillig) mehr entgegengenommen werden. Wer Pilger an einem nicht von ihnen gewünschten Ort auslud, wurde gebüsst. Es galt ferner als Regel, dass Schiffsführern, die Schiffbruch erlitten, die Bewilligung zum Fahren während eines Jahres entzogen wurde. So büsste zum Beispiel der Rat von Zürich 1425 Ruedi Pfister und Hans von Lindau wegen verschiedener auf der Talfahrt unterhalb Dietikon, Wettingen und zu Baden bei der Brücke zuschulden gekommener Ungeschicklichkeiten, je mit einer Mark Silber und mit dem Entzug des Fahrrechtes auf zwei Monate.

Wohl dem Meister, der nach einem Schiffbruch durch Zeugen erhärten konnte, dass er das Beste versucht hatte und ehrbar auf seinem Posten am Ruder gestanden. Ihn traf weder Strafe noch war er zu Schadenersatz verpflichtet; als aufrechter Mann genoss er fürderhin seiner Redlichkeit.

Wie ernst das Schiffer-Handwerk genommen wurde, geht auch aus der langen Lehrzeit hervor. Wer sich zum Schiffmann ausbilden wollte, musste mindestens zwei Jahre als Schiffsknecht dienen, damit er das Fahren erkunden mochte. War er nach dieser Zeit noch zu wenig fahrsicher, so hatte er weiterhin als Knecht Arbeit zu tun. Bewies er seine Tüchtigkeit, so durfte er als Steuermann Schiffe talwärts und bergwärts geleiten. Bewährte er sich auch während einiger Jahre als Steuermann, so konnte er sich als Schiffmeister betätigen und um Aufnahme in die Zunft ersuchen. (Über die Schiffleutenzünfte in den an der Aare gelegenen Städten soll in der nächsten Schreibmappe berichtet werden.)

Schiffstransporte durch den Laufen

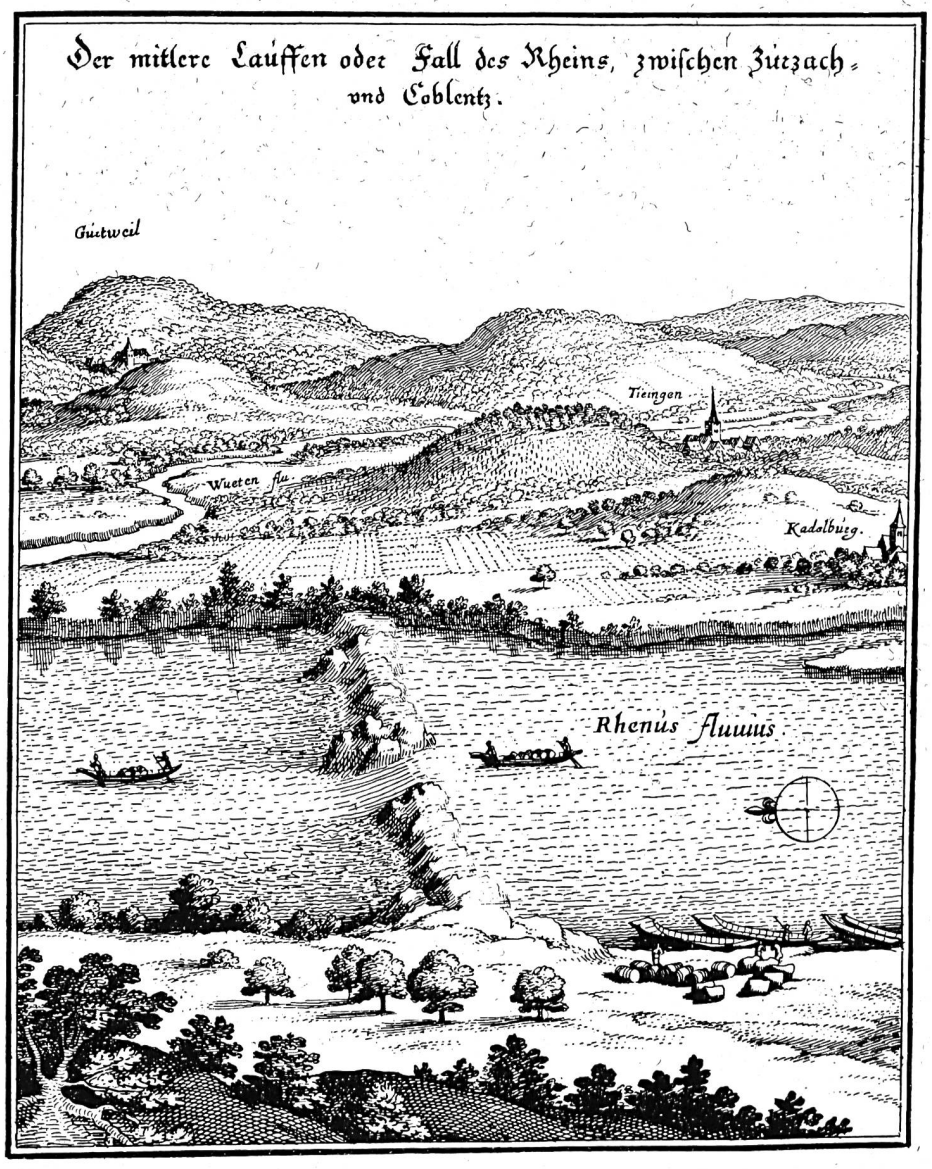
Wie das Bild unten deutlich vor Augen führt, konnte der Laufen mit den Schiffen nicht durchfahren werden. Diese wurden vielmehr oberhalb Laufenburg entladen und dann durch die Laufenknechte an Seilen am Rande der Stromschnellen durchgezogen.

1441 vereinbarte der Rat von Laufenburg mit den Zürcher Schiffleuten und den Laufenknechten auf die Dauer von 10 Jahren eine neue Ordnung betreffend den Schiffstransport durch den Laufen. Für Schiffe, ob gross oder klein, bis zu «nuen schuoch wit und vier finger breit» 16 Schilling stebler. «Was Schiffen aber über nün schuoch und vier finger breit witer sind ungevarlich, von denen iegklichem söllent sy ein pfunt stebler geben sy ritent oder seilent das selb schiff.»

Wer zuerst in Laufenburg eintraf und durch den Laufen begehrte, der sollte auch zuerst bedient werden. Schadhaft gewordene Schiffe wurden von den Laufenknechten wieder geflickt und zwar zu einem bescheidenen Lohn. Kamen Pilgerschiffe, so konnte man die Bänke im Schiffe belassen, sofern der Wasserstand günstig war. In diesem Fall musste aber den Laufenknechten ein Gulden zusätzlich geschenkt werden.

Gleichlautende oder ähnliche Vereinbarungen dürften auch mit den Schiffleuten anderer Städte abgeschlossen worden sein. Die Laufenknechte waren ehrbare Bürger, und keine «Knechte».

Der mittlere Lauffen.
Um solche Stellen mit schwer beladenen Schiffen zu passieren, bedurfte es grosser Steuerkunst.



Schiffskauf und -verkauf

Wichtige Bestimmungen galten schon früh dem Schiffskauf und -verkauf. Der wechselnde Stand des Fahrwassers erheischte je nach den zu befahrenden Strecken Schiffe verschiedener Form und Grösse; uralte Erfahrung zeigte hier das Zweckmässige. Vielfach bediente man sich im Mittelalter zwischen Basel und Strassburg grosser, roh aus Balken gezimmerter Schiffe, die ohne Anwendung von Eisen nur mit hölzernen Pflöcken zusammengefügt waren. Diese Art war nur zur Talfahrt tauglich. Am Orte angelangt, wurden sie als Bau- oder Brennholz verkauft, oft einfach im Stich gelassen.

Oberhalb Basels bedurfte es dagegen stark gebauter und gut steuerbarer Schiffe, welche imstande waren, den Felsen und Stromschnellen zu widerstehen. Dieser Art waren die in Basel eintreffenden Glarner-, Wallenstadter-, Berner- und Freiburgerschiffe. Sie besassen eine Länge von 70 bis 80 Fuss bei einer Breite von sechs bis acht Fuss und einer Tiefe von fünf Fuss. Ihre Tragkraft betrug drei- bis fünfhundert Zentner. Boote dieser Grösse hiessen auch einspannige Schiffe. Zweispannige Schiffe, wie sie hauptsächlich zur Fahrt nach den Frankfurter Messen in Gebrauch standen, wiesen eine Länge von 90 bis hundert Fuss auf und waren acht bis 10 Fuss breit mit einem Tiefgang von 6 bis sieben Fuss; sie besassen eine Ladefähigkeit von etwa 1000 Zentnern. Sie erforderten eine Bemannung von 4 bis 6 Gesellen, wovon 2 Steuerleute. Zur unerlässlichen Ausrüstung jedes grossen Schiffes gehörte nebst Rudern und Schalten ein 50 Klafter langes Seil, mit welchem die Fahrzeuge beim «lenden» ans Ufer gezogen wurden. Die grossen, dem Waren- und Personentransport gleichzeitig dienenden, teils offenen, teils gedeckten Schiffe wurden gewöhnlich nach vollbrachter Fahrt als Nutzholz verkauft. Schiffe, die auch zur Bergfahrt benützt wurden, wiesen meist eine besondere Bauart auf.

Für kleinere Transporte wurden auch Weidlinge verwendet, die anderseits auch den grossen Schiffen als Rettungsboote angeseilt wurden.

Die stete Erneuerung des Schiffsbestandes drückte dem Geschäft des Schiffskaufes und -verkaufes den Stempel einer bedeutenden Funktion auf. Dies wurde noch ausgeprägter, als die Städte auf gewissen Strecken für sich das alleinige Fahrrecht beanspruchten. Die Schiffe wurden vorwiegend in den Orten am Oberlauf der Flüsse gebaut, so in Bern, Freiburg i. Ue., Solothurn, Zürich, Luzern, Schaffhausen und Laufenburg. Wir wissen aber, dass auch die Schiffleute in Olten und Aarburg mit der Kunst des Schiffbaus vertraut waren.

Verschiedene Städte hatten zum Beispiel mit den Baslern Vereinbarungen getroffen, wonach die Basler sämtliche eintreffenden Schiffe zu einem bestimmten Preis übernehmen mussten. So zahlten die Basler den Zürchern 1435 für einen acht Schuh weiten Seenauen fünf Gulden. Beschädigt eingetroffene Schiffe wurden durch drei ehrbare Männer geprüft und eingeschätzt. Diese sogenannten «bösen» Schiffe gingen oft zu nur 10 bis 12 Schillingen weg.

Mit dem Schiffsverkauf wurde auch der Weitertransport der geladenen Güter geregelt.

Transportierte Personen und Güter

Schon in den frühesten Nachrichten finden wir die Pilger, die den Flussweg in beiden Richtungen benützten. So teilt 1496 der Bürgermeister und Rath von Zürich einer ganzen Reihe von Orten mit, dass ihre Schiffsleute am 4. Juli morgens 5 Uhr von Zürich zur Aacher (Wall-) fahrt wegfahren, und bitten um Bekanntgabe an alle, welche diese Gelegenheit benützen wollen. Kosten der Fahrt bis Köln ein Gulden pro Person.

Wichtige und regelmässig besuchte Wallfahrtsorte waren auch Zurzach und Einsiedeln.

Ebenso wurde zum Besuch der verschiedenen Messen vorwiegend der Wasserweg bevorzugt. An die Frankfurter Messe organisierten die Zürcher und Basler einerseits, und die Berner, Freiburger und Solothurner anderseits meist gemeinsame Schiffe. Über die Messen konnten oft keine Ratssitzungen stattfinden. Regelmässig benutzten auch Studenten bei Semesterschluss eine romantische Schifffahrt zur Heimkehr. Ebenso stossen wir auf Transporte von Soldaten. Nicht selten befanden sich in solchen Schiffen zweihundert und mehr Personen. Leider ereigneten sich immer wieder schwere Unfälle.

An Waren wurde so ziemlich alles spediert. An erster Stelle ist hier das S a l z zu nennen. Dieses wurde aus Burgund oder Bayern eingeführt. Frankreich lieferte das Salz vertragsweise zu billigen Preisen, um als Gegenleistung Söldner anwerben zu dürfen. Fast alles Salz, das für die Innerschweiz bestimmt war, erreichte diese über Aarburg. Das französische kam von Grandson über die Jurarandseen und wurde in Nidau von den verschiedenen Aare-Schiffleuten übernommen und zum Teil nach Aarburg gebracht. Das bayrische wurde von unsern Leuten in Brugg übernommen und erreichte in Bergfahrt den Umschlaghafen Aarburg. Wie wir aber gesehen haben, gingen diese Transporte auch bis nach Thun.

Über die jährlich grossteils Aarburg passierenden Salzlieferungen an die innern Stände erhalten wir durch folgende Zahlen eine Vorstellung:

1674

Stand	kg	Zahl der Salzschiffe	Landfuhren
Luzern	734 000	100	500
Uri	882 000	12	60
Schwyz	235 000	32	160
Unterwalden	132 300	18	90
Zug	176 300	24	120
	2 159 600	186	930

Neben dem Salz spielte der Wein für den Flusstransport eine Hauptrolle. Die Eidgenossenschaft war wohl ein weinarmes Land, aber der Genuss «eines guten Tropfens» war weit verbreitet. Auf dem Wasserweg litt die Qualität des Weines weniger als auf den langen holprigen Wegen aus den weit entfernten Produktionsgebieten. Wie beim Salz wurde das Weingeschäft eine Spezialität Aarburgs. Nach der Eroberung der Waadt besteuerten die Berner die Importe von Elsässer und Burgunder Weinen, um den Absatz der Weine aus dem Seeland und dem Waadtland zu fördern. Dies hatte zur Folge, dass schliesslich zwei Herkunftsbezeichnungen vorherrschten:

Land- oder Seewein
(Bieler- und Neuenburgersee)
Ryffwein aus dem Lavaux (Rylfftal)

Um den unteraargauischen Weinbau zu schützen, verordnete die bernische Regierung, dass die westschweizerischen Weine zeitweise nur bis Aarburg geführt werden durften. Dadurch wurde Aarburg zum ersten Weinhandels- und -lagerplatz der Gegend. Über das Ausmass des blühenden Gewerbes im 18. Jahrhundert gibt ein Auszug aus der Landhausrechnung von 1769 Aufschluss.

	Ryffass	Liter
Total des herbeigeführten Weins	687,75	459 747
In den Kellern gelagert	42,76	28 600
Transitwein (69%)		317 194
Durch die Weinsteuer erfasste Weinmenge inkl. Lagerwein	213	142 553

Davon Landfuhren: 344
Schiffe zu 6 Ryffass: 115
Anzahl der Firmen, die Wein eingelagert hatten: 6

Für den Weitertransport wurden zahlreiche Fuhrwerke benötigt. Ein Wagen sollte nicht mehr als 2 tannene Ryffässer oder ein eichenes Landfass laden. Für andere Waren durfte zur Schonung der Strassen die Last nicht mehr als 30 Zentner betragen. Es ergaben sich somit pro Jahr mindestens 500 Weinfuhren.

Als weitere auf dem Wasserweg beförderte Güter seien genannt: Eisen in Masseln und Eisenguss, Getreide, Kolonialwaren, Wolle, Stoffe, Leder, Papier, Farbhölzer, Steine, Gips, Knochenmehl, Stahl, Kleider, Wachs, u. a. m. Besonderer Erwähnung bedarf noch der Holztransport in Form der Flösserei. Als letzter prominenter Flössermeister amtete in Aarburg Samuel Hofmann, genannt «Flösser-Sämi».

Die Flösserei

Die Flösserei hatte sich mehr oder weniger unabhängig von der normalen Schiffahrt entwickelt. Mit den Flossen konnte nur zu Tal gefahren werden, und aus alten Schiffmeisterbüchern ersehen wir, dass oft auch andere Waren, die sich eigneten, mitgeführt wurden. Bei unserer Betrachtung wollen wir uns auf die Emme und Aare beschränken, wo die Flösserei ein sehr grosses Ausmass hatte. Die schönen Tannenwälder im Bereich dieser Flüsse schufen die nötige Voraussetzung. Es entstand mit der Zeit ein richtiger Raubbau und die Regierungen mussten Schutzbestimmungen erlassen.

Die Tannen dienten dem Baugewerbe wie dem Schiffsbau und erreichten auf dem Wasserwege sogar weite Teile Frankreichs und gelangten bis in die Niederlande. Fuhren nach Frankreich erfolgten meist durch die Vermittlung der Firma Belart in Olten, die im Bowald die hochgewachsenen Tannen kaufte, und sie durch die Aarburger Flösser zu Flossen zusammenstellen und transportieren liess. Die Tannen wurden wechselweise zusammengelegt und mit 3 Aufholzen gut gesichert (siehe Abbildungen). Mit einem speziellen Bohrer, Näpper genannt, wurden durch Aufholz und Stämme Löcher gebohrt und durch Holzzapfen ineinander verankert. Die Flosse erreichten eine Breite von 17 bis 25 Fuss und eine Länge von 140 bis 150 Fuss. Zum Steuern dieser grossen Gefährte wurden zwei grosse Ruder benötigt, wovon je eines vorn und eines hinten in einer soliden Führung befestigt war. Im Gegensatz zu den Schiffen, wo das Steuerruder hinten ist, bediente beim Floss der Vordermann das wichtigere Ruder.

Zur weitern Ausrüstung gehörten ein Reserve-Ruder, 40 Meter Seil, 1 Näpper und 1 Beil.

Die Aarburger Flösser übernahmen auch Flosse ab Flumenthal (Emmemündung) sowie im Rank zwischen Murgenthal und Rothrist. Die Aarburger übergaben ihre Flosse teilweise schon im Obergösger-Schachen (Flösser-Familien Spielmann) oder in Stilli bei Brugg an die dortigen Berufskollegen. Weiter als bis Laufenburg waren die Aarburger nicht im Einsatz. Zu Fuss wurde der Rückweg gemacht, wobei Seil, Bohrer und Beil mitgenommen wurden.

Mit dem Aufkommen der Eisenbahn wurde die Flösserei stark gefährdet. Dies umsomehr, als die Regierung versuchte, die Ausmasse der Flosse stark einzuschränken. Bei der Beratung der neuen Vorschriften wurde auch Herr Spielmann von Gösgen zugezogen, welcher erklärte: «Ich bin mit der Vorschrift über Länge und Breite einverstanden, doch nicht damit, dass man für die grössern Flösse 3 Flösser beigeben müsse. Wenn ein einziges Stück vom Floss 120 Fuss lang wäre, müsste man diesen dritten beigeben, während für den schwersten Floss 2 Mann genügen, was soll dann der dritte? 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 . . .

Ich habe 600 Flösse nach Laufenburg geführt. Für vier wurde ich gestraft, weil ein Polizeier Gelegenheit gefunden, zu sehen, dass sie ½ Schuh über die vorgeschriebene Länge waren; die 596 andern aber, von denen vielleicht mancher 6 Fuss zu lang war, konnte ich ungestraft führen. Jetzt haben sie im Aargau für die Aare keine Flösser mehr. Die Eisenbahnen machen bedeutende Konkurrenz, und wenn Sie bedenken, dass ich allein in den 50er Jahren Fr. 60 000.— Knechtlöhne bezahlte, werden Sie alles meiden, was uns schädigen kann.»

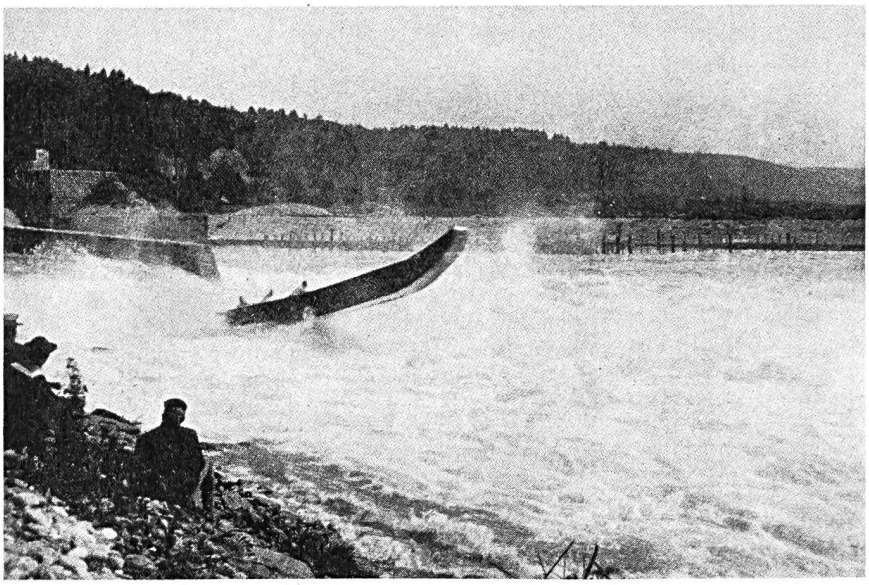
Die Eisenbahn, aber auch die nach und nach erstellten Flusskraftwerke versetzten der Flussschiffahrt wie auch der Flösserei den Todesstoss. Mit Beginn des 18. Jahrhunderts hatten die Berner zudem begonnen, die wichtigsten Strassen auszubauen, so dass auch von dieser Seite eine grosse Konkurrenz erwuchs.

Das letzte Floss wurde 1902 von der Rankwaage in Olten nach Stilli bei Brugg geführt. Es war von Samuel Hofmann, genannt Flösser-Sämi, und Eugen Spielmann gesteuert. Der erstere aus Aarburg, der letztere aus dem Obergösger-Schachen. Als Letzte ihres Gewerbes waren sie wohl zur Arbeitsgemeinschaft veranlasst worden. Flösser-Sämi lebte von 1856 bis 1914. (Diese Angaben stammen von seinem Nachkommen Eduard Hofmann.)

Laufenburg.
Der Laufen bei Mittelwasser.

Wasserfahrten um die Jahrhundertwende

Nachdem die Flussschiffahrt und die Flösserei eingegangen waren, finden wir auf den schweizerischen Flüssen nur noch die Wasserfahr- und Pontonierfahrvereine, meistens Gesellschaften mit militärischem Charakter. Nach grössern Fahrten erstellten diese Vereine gewöhnlich Fahrtberichte, aus welchen wir interessante Details entnehmen können. Immer wieder wird darauf hingewiesen, dass die neu angelegten Wehrbauten und Schiffspässe nicht zweckmässig wären und erhebliche Hindernisse darstellten. So wurde u. a. auch die Schiffsschleuse in der Zentrale Ruppoldingen verflucht. Doch überwogen bei einer Talfahrt Freude und Glücksgefühl im Genuß der prächtigen Landschaftsbilder. Aber auch das Wasser allein bietet schon eine Reihe von Anziehungspunkten. Das Beobachten des Wellenschlages und der Wirbelbildung, das Ausfindigmachen der Strömung und felsigen Grundes, das Rauschen des Gerölles auf der Flussohle, kurz all das, was eben den Reiz der Wekkung der Sinne ausmacht. Daneben das herrliche Gefühl als Bezwinger des Elementes.



Links:
Talfahrt Thun—Olten 1909, Passage Hagneckkanal (Wasserfall zirka 9 m). Pontonierfahrverein Olten, 3-teiliger Ponton.

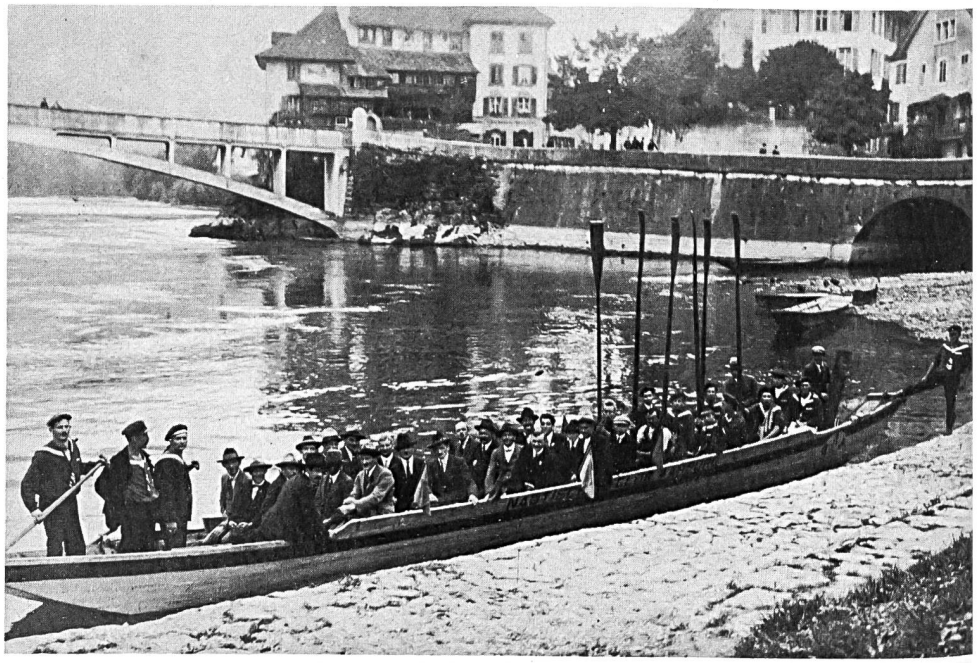
Neben den rein geistigen Genüssen einer Wasserfahrt ist die erzieherische Wirkung also wertvoll, wie sie der immerwährende Kampf gegen Gefahren aller Art und die Übung strammer Disziplin ausübt.
Interessieren dürfte sicherlich noch, wie lange ein Schiff zur Bewältigung einer bestimmten Strecke benötigte.
Die Strecke Zürich—Köln legte der Pontonierfahrverein Zürich im Jahre 1903 in vier Tagen zurück. Mit einem Langweidling wurde die zirka 632 km lange Strecke in 57 Stunden 43 Minuten zurückgelegt, was einem Durchschnitt von 10,95 km entspricht.
Am 5. Juli 1884 hatte der gleiche Verein die Strecke Zürich—Strassburg in 18 Stunden, das heisst in einem Tag bewältigt.
Eintägige Fahrten, ausgeführt von den Oltner Pontonieren mit Pontons, waren beispielsweise:
1888 Talfahrt Biel—Olten (Weidling)
1899 Talfahrt Olten—Rheinfelden
1905 Talfahrt Olten—Basel
1919 Talfahrt Zürich—Basel
1922 Talfahrt Luzern—Brugg
6tägige Fahrt:
1912 Olten—Köln mit Langweidling

Zum Glück waren damals die Flüsse noch nicht verschmutzt, und alte Wasserfahrer wissen zu berichten, dass sie den Durst ab und zu mit Aarewasser gelöscht hätten. Auf allen diesen Fahrten lernten die Teilnehmer die Schönheiten unserer Heimat und ausserhalb unserer Landesgrenzen auf eine besonders eindrückliche Weise kennen, wie es nur auf dem Wasserwege möglich ist, wo genügend Zeit vorhanden ist, die vielfältigen Eindrücke der durchfahrenen Landschaften in sich aufzunehmen.

Zeugnis von hoher Steuerkunst legte jeweils das Passieren von Stauwehren ab. Die Passierschleuse wurde auf die vorteilhafteste Höhe eingestellt, und der Schleusenwärter liess auch dann nur ihm als tüchtig bekannte Steuerleute mit dem Schiff durchfahren. Passagiere hatten das Hindernis meistens zu Fuss zu umgehen, da man sie keinem zu grossen Risiko und auch keiner kaum zu vermeidenden «Wassertaufe» aussetzen wollte.
Noch vieles wäre zu berichten gewesen, aber der zur Verfügung stehende Raum zwingt uns, unsere Betrachtungen hier abzubrechen. Wir hoffen jedoch, einen Querschnitt durch die frühere Flussschiffahrt vermittelt zu haben, die unsern Vorfahren viel bedeutet haben dürfte.
Die vorliegende Arbeit will aber nicht etwa der gegenwärtig von gewissen Kreisen propagierten Schiffahrt auf unsern Flüssen das Wort reden. Wir sind vielmehr der Ansicht, dass seit dem guten Ausbau unserer Bahnen und Strassen die Schiffahrt keine Vorteile mehr bieten kann. Sie wäre unwirtschaftlich und würde gleichzeitig unsere Flusslandschaften nachteilig beeinflussen, ja gar zerstören. Tragen wir vielmehr Sorge zu den wenigen uns noch verbliebenen Naturschönheiten.

Literaturverzeichnis

Appenzeller, Gotthold:
Geschichte der Schweiz. Binnenschifffahrt. 1922.
Ammann, Hektor:
Die Zurzacher Messen im Mittelalter. 1923.
Härry, A.:
Die historische Entwicklung der schweiz. Verkehrswege. 1911.
Koelner, Paul:
Die Basler Rheinschiffahrt vom Mittelalter zur Neuzeit. 1954.
Frantz & Johann Meyer:
Schiffsmeisterbuch. 1798 / 1850.
Disteli, Max:
Aarburg, Ein Beitrag zur Geographie einer Schweizer Kleinstadt. Diss. 1954.
Jubiläumsschrift:
Hundert Jahre Dampfschiffahrt auf dem Zürichsee.
Merian, Matthäus:
Topographia Germaniae. 1654.
Haffner, Franciscum:
Der klein Solothurner allgemeine Schaw-Platz. 1666.
Staehelin, Felix:
Die Schweiz in römischer Zeit. 1948.
Mittler, Otto:
Die Geschichte der Stadt Klingnau. 1967.
Mittler, Otto:
Geschichte der Stadt Baden. 1962.
Schnyder, Werner:
Quellen aus Zürcher Wirtschaftsgeschichte.



Rechts:
Nautischer Club Aarburg mit Langweidling. Ein solcher wurde 1922 in Leissigen (Thunersee) gekauft und gleich zu einer Fahrt nach Aarburg benützt.