Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift

Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich

Band: 46 (1942-1943)

Heft: 7

Artikel: Die alte Schweizer Schiffahrt

Autor: F.C.M.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-667295

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: 30.11.2025

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

Die alte Schweizer Schiffahrt

Seit siebenunddreißig Jahren tampft der Mordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen um die Verwirklichung der Schleppschiffahrt Bodensee-Basel. In shmbolischer Art bauen waadtländiche Burschen und Mädchen an der "Route des Jeunes", einem Teilstud des vom Rhone-Rheinschiffahrtverband in Genf erstrebten Schiffahrtskanals von der Rhone zum Rhein. Die Stadt Locarno hofft, daß sie der schweizerische Haupthafen für die Schiffahrt Langensee-Adriatisches Meer werde, welche durch die Erbauung des einzigen während des ganzen Jahres für die Schweiz benutharen Kanales Venedig-Langensee-Locarno verwirklicht werden soll. Eine neue Entwicklung der Binnenschiffahrt in der Schweiz bahnt sich damit an. Es ist ja nichts

durchweg Neues, das sich da verwirklichen möchte. Im Gebiete der heutigen Schweiz ist man seit dem Altertum auf Seen und Flüssen Schiff gefahren.

Die primitivste Form der Schifffahrt auf Schweizer Seen und Flüssen waren ohne Zweifel die Einbäume der Helbetier, Rätier und Vindelicier, von denen wir im Jahre 14 v. Ehr. erfahren, als der siebenundzwanzigjährige, römische Feldherr Tiberius, nachdem er von seinen Kriegern auf der Insel Reichenau große Boote hatte bauen lassen, eine Kriegsflotte der oft- und nordwärts des Bodensees wohnenden Vindelicier auf dem Bodensee vernichtete. Mehr als vier Jahrhunderte lang haben die Römer nachher eine Barkenflotte auf dem Bodensee unterhalten, die dem römischen Militärgouverneur für Rätien in Arbon unterstellt war. Daneben unterhielten die Römer aber auch gepflasterte Heerstraßen über die Alpenpässe bis zum Limes und benützten die Flüsse für den Warentransport, während ihre Heere marschieren mußten. Bregenz war in römischen Zeiten

der Zentralpunkt für die Bodensee-Rheinschifffahrt, Vindonissa dersenige für die Flußschiffahrt auf Aare, Reuß und Limmat.

Als nach dem Abzug der Kömer die Heerstraßen, die zwar bis in die Neuzeit hinein als sogenannte Reichsstraßen dem Verkehr gedient haben, langsam zerfielen und dann nur notdürftig ausgebessert wurden, blieb die Schiffahrt auf Seen und Flüssen unverändert weiter bestehen. Denn gerade für den Transport von schweren Handelsgütern, die unter dem Wasser wenig litten, war die Schiffahrt bevorzugt, während man die feine Leinwand lieber in Blachenwagen auf der Landstraße transportierte. Die Konstanzer und die St. Galler Leinenweber führten ihre seinen Textilprodukte immer auf solche Art nach



Segelichiff auf bem Burichfee. Bappenicheibe vom Sahre 1679. Schweizerifches Lanbesmufeum Burich,

Frankreich und Spanien und vertrauten sie nicht der Flußschiffahrt an.

Bei dem starken Sefälle unserer Sebirgsflüsse war die Schiffahrt schwierig. Von Chur bis Feldfirch wurde der Rhein nicht mit Kähnen befahren,
hingegen wurden große Holzslöße von Felsberg
und Chur nach Rheineck geführt, die die Bündner Flößer dort billig losschlugen, während sie
die Rheinecker Schiffer um so teurer in Stein am
Rhein und Schaffhausen verkauften, wohin die
Flöße im Schlepptau der Segelschiffe geführt
wurden. Was vom Arlberg her kam, sei es Salz
von Hall im Tirol oder anderes schweres Handelsgut, wurde von Feldkirch aus auf dem Rhein
bis Rheineck befördert.

Am Bodensee hatten im Spätmittelalter auf der Schweizerseite Rheineck, Rorschach und Uttwil, am deutschen Ufer aber Lindau, Buchhorn, Ueberlingen, Meersburg und Langenargen als Geehäfen Bedeutung erlangt. Ueberlingen, Rorschach und Uttwil waren Kornmärkte. Zwischen diesen Häfen und densenigen am Rhein bestand ein reger Handelsverkehr. Die Rheineder Gegelschiffe fuhren bis Schaffhausen und an die deutschen Uferorte. Uttwil holte Korn von Lindau, und Ueberlingen unterhielt Verkehr mit Rorschach. Die Verbindungen waren, abgesehen von Unterbrechungen in Kriegszeiten, regelmäßig und entsprachen der Nachfrage nach Korn und Salz in der Innerschweiz und nach Stahl und Eisen im Zürcher Gewerbe.

Die Schiffahrt auf dem Bodensee und Rhein hatte mit mancherlei Störungen zu rechnen. Auf dem Bodensee behinderten Stürme, im Rhein Felsen unter dem Wasser die Schiffahrt. Wie manches Thurgauer Obstschiff zerschellte am "Spfelfresser", einem Felsen unter dem Wasser im Rhein bei Stein, der erst nach Inbetriebsetzung der Dampfschiffahrt gesprengt wurde. Da die Segelschiffe des Bodensees bis Schaffhausen fuhren, der Wasserstand des Untersees und Rheins aber stark wechselte und oft von geringer Tiefe war, so wurde beim Bau der Schiffe darauf gebührend Bedacht genommen. Auch die größten Bodensee-Segelschiffe hatten nur einen Tiefgang von 1,2 bis 1,5 Meter. Offenbar haben die Schiffsbauer des Bodensees ihre Kenntnisse dem Herzog Siegmund von Desterreich nicht verraten, der 1454 in Bregenz vier große Kriegsschiffe bauen ließ, eines so groß wie ein Meerschiff. Diese Schiffe hatten aber einen zu großen Tiefgang, so daß sie nicht weiter als bis Konstanz kamen. Hingegen hatte ein Schiffsbauer von Bregenz im Jahre 1445 zwei große Schiffe, von denen sedes 200 Mann fassen konnte, für die Zürcher gebaut. Diese Schiffe wurden von Dießenhofen zu Land über Winterthur nach Zürich geführt und dann gegen die Schwyzer eingesetzt.

Die Schiffsleute des Bodensees verwendeten drei Inpen von Segelschiffen. Sie hatten 33 Meter lange und 4,2 Meter breite Schiffe, die "Lädinen", also Ledischiffe, die einen 25 Meter hohen Mast und ein großes Segel hatten. Aber selbst diese großen Gegelschiffe, die mit 2500 Zentnern Ware beladen werden konnten, hatten feinen größern Tiefgang als 1,2 bis 1,5 Meter. Bu ihrer Bedienung waren 7—8 Schiffsknechte notwendig, die das Gegel, die Hilfsruder, das Steuerruder und den Anker zu bedienen hatten. Bis Mitte des 18. Jahrhunderts wurden auch Halblädinen, etwas kleinere Schiffe, verwendet. Die kleinsten Segelschiffe hießen Segner, wurden von 5—6 Schiffsknechten bedient, waren 21 Meter lang und konnten mit 200 Malter Korn oder mit 100 Fässern Salz beladen werden. Auf ein Ledischiff hingegen lud man außer 400 Salzfässern noch viele andere Waren. Im 18. Jahrhundert kostete eine Bodensee-Lädine 6000 Gulden. Die Gegner waren billiger. Auf einem Gegner fuhr der Schiffsmann Johann Ulrich Uhler am 4. August 1775 allein in nur drei Stunden den 25 Kilometer langen Weg von Uttwil bis Lindau. Sonst benötigte man für diese Strecke neun Stunden. Uhler stammte aus der Schifferfamilie der Uhler von Uttwil, die feit 1600 Galz und Korn über den Bodensee geführt und wohl auch ihren Teil dazu beigetragen haben, daß Uttwil 1699 in einer Zeit der Teuerung zum Kornmarkt erklärt wurde. Uhler hatte an jenem Tage teine Schiffstnechte auftreiben können, jedoch eine dringliche Schiffslast gehabt, und hatte dann das Steuerruder, das bei den Bodenfee-Segelschiffen seitwärts angebracht war, angebunden und die Gegel mit doppelten Geilen bedient.

Auf dem Rhein ging die Schiffahrt mit Segelschiffen nur bis zur Schiffsledi von Schaff-

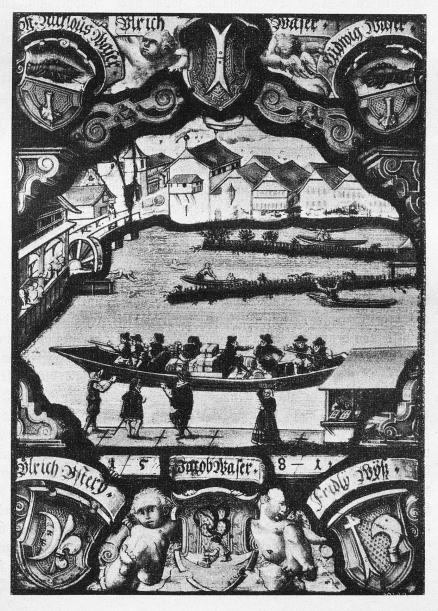
haufen. Dort mußten die Waren umgeladen und um den Rheinfall herum nach Laufen geführt werden, wo sie in große und starke Flußkähne verladen wurden. Im Jahre 1259 hatte der Erblehensträger der Schiffsledi Schaffhausen, Beinrich am Stad, genannt Brumfi, bor öffentlichem Gericht den Spruch erwirkt, daß niemand ohne seinen Willen vom Laufen bis zum Plumpen (Locum qui Plumpin vocatur) Waren auf Schiffe laden und führen noch über die Brücke schaffen und auf dem jenseitigen Ufer des Rheins verladen dürfe. Die Schiffahrts- und Stapelgerechtigkeiten waren im Laufe des Mittelalters in die Hände bestimmter Lehensträger und Zunftgenossenschaften gekommen und waren keineswegs zur Benützung für jeden frei.

Auf dem Rhein unterhalb des Rheinfalls ging dann die Schiffahrt bis Basel und Straßburg hinab und nahm auch diesenige von Nare, Reuß und Limmat auf. Bei den Flußschnellen von Waldshut und Laufenburg lud man die Waren aus, ließ die Kähne leer durch den Laufen schießen und belud sie unterhalb desselben wieder. Die Schiffer-Gesellschaft von Laufenburg fuhr mit fleinen Segelschiffen, den sogenannten Humpelnachen, bis Bafel.

Die Waren, die auf dem Vodensee und Rhein auf Schiffen transportiert wurden, waren die folgenden: Korn in Säcken, Salz und Vücher in Fässern, Obst, Wein, Fische, Stahl, Eisen, Sfen aus Backteinen, 3. B. die berühmten Pfauöfen von Winterthur, Wetzlierie, Wetallfabrifate, Textilprodukte und Spezereien. In Kriegszeiten hatten die Vodensee-Segelschiffe den Zwecken der Aus-

rüstung und Verpflegung der Heere zu dienen. Auf einem 1499 von den Eidgenossen auf dem Bodensee gekaperten Schiff waren geladen: Waffen, Munition, Schuhe, Mehl, Fleisch, Butter und Salz. Am 22. September 1799 versank bei Altenrhein bei heftigem Föhnsturm ein mit Mehlfässern für die österreichische Armee in der Schweiz beladenes, großes Segelschiff, welches von Bregenz nach Norschach unterwegs war. Für den Personentransport waren die Bodensee-Segelschiffe, da sie kein Verdeck hatten, eigentlich nicht gut geeignet; aber die Ansprüche waren bescheiden, und man fuhr eben wie man konnte.

Sewiß war die Schiffahrt Rhein-Bodensee-Rhein zu allen Zeiten die wichtigste, und keine Schiffahrt auf einem anderen Schweizersee oder



Schiffsleute und Bade-Fröhlichfeit im alten Zürich. Wappenscheibe vom Jahre 1581. Schweiz. Landesmuseum Zürich. Fluß konnte sich in der Größe der benutzten Schiffstypen und auch im Umfang des getätigten Kandels mit dieser Schiffahrt messen. Auch heute noch kommt der für die ostschweizerischen Berkehrs- und industriellen Interessen eminent wichtigen Bodensee-Rheinschiffahrt — die auf dem Rhein von Schaffhausen bis Rheinfelden allerdings erst zu verwirklichen ist — vor allen anderen erstrebten Schiffahrtsinteressen in der Schweiz das Primat mit ihrer eminenten Bedeutung für den inneren Wiederausbau der Ostschweiz zu.

Aber auch auf dem Walensee und Zürichsee bis hinab zum Rhein wurde im Mittelalter Schiff gefahren. Ohne Zweisel haben schon die Nömer diesen Schiffahrtsweg benutzt, der auf ihre guten Seerstraßen über die Alpenpässe des Julier und Maloja einmündete. Die Franken haben an diese Tradition wieder angeknüpft, als sie im Jahre 831 zehn königliche Schiffe auf dem Walensee unterhielten. Das war ja der nächste Weg von Zürich aus zu den fränkischen Besitzungen in Graubünden. Wallenstadt besaß im 9. Jahrhundert einen Pferde- und Sklavenmarkt. Der Sklavenhandel ist übrigens aus mehreren karolingischen Kapitularien bekannt.

Die Schiffahrt auf dem stürmischen Walensee war recht gefährlich. 1570 ging dort ein mit Salz und mit 80 Personen zu schwer beladenes Schiff an derselben Stelle unter, wo im Mittelalter eine Prinzessin von Oesterreich, das "Fräulein von Oesterreich", mit ihrem ganzen Sefolge versunten war. Noch im 16. Jahrhundert benützte man auf dem Walensee ziemlich kleine, unverpichte Schiffe, von denen ein jedes ein paar Pferde mit ihren Reitern tragen konnte.

Der Schiffsverkehr auf dem Zürichsee und der Linth war nicht nur als Verbindung nach Graubünden, sondern auch für die Versorgung der Innerschweiz und des Slarnerlandes mit Korn und Salz notwendig. Allerdings mußten die Schiffe auf der Linth aufwärts von Pferden gezogen, "gestreckt" werden. Die Schiffahrt auf dem Obersee besorgten die Schiffsleute von Schmerison, die im 18. Jahrhundert zur Kerbstzeit ihre Schiffertänze auf den Brettern, die sie über ihre Schiffe legten, getanzt haben.

In Zürich bestanden seit dem 15. Jahrhun-

dert die Gesellschaften der Ober- und der Riederwasserschiffer. Die Oberwasserschiffer hatten den Verkehr mit Segelschiffen auf dem Zürichsee in Händen. Den Niederwasserschiffern kam die nicht leichte Aufgabe zu, ihre schwer beladenen Weidlinge die Limmat hinab bis zum Rhein zu steuern. Die Oberwasserfahr-Gesellschaft beförderte das Salz und Korn, das von Eglisau her, bis wohin man es mit Schiffen geführt hatte, auf der Achse gekommen war, in die Inner-Beide Gesellschaften dienten auch dem schweiz. starten Pilgerverkehr, der nach Einsiedeln ging. 1466 follen 130 000 Pilger Einsiedeln befucht haben. Diese kamen zu einem großen Teil allerdings zu Fuß von Konstanz her durch den Thurgau und über das Hörnli und die Geebrücke von Rapperswil. Die westdeutschen und holländischen Pilger aber waren von Basel oder Laufenburg herauf bis Zürich gewandert. Die Oberwasserschiffer von Zürich pferchten sie in ihre Segelschiffe, denn die Fahrt mußte billig fein. Im "Goldenen Engel" zu Richterswil speisten die Pilger an einem langen Sichentisch, in dessen Tischplatte in der Mitte Vertiefungen, die als Teller dienten, ausgehöhlt waren, mit Holzlöffeln, welche mit Retten am Tisch befestigt waren. Übernachtet haben die Pilger meist im Freien und auf Kirchhöfen. Sie waren zum Wandern gezwungen wie die armen, italienischen Arbeiter, die bis ins 20. Jahrhundert den Simplon überschritten haben und dort zu Zehn-, ja Hunderttausenden von den Augustinermönchen im Hospig unentgeltlich und reichlich verköstigt wurden. Waren die Pilger dann auf dem Ruchweg nach Laufenburg gekommen, dann verfrachteten die Laufenburger sie in ihre Humpelnachen, und hinab ging's bis Basel, von wo die Pilger auf dem Rhein in ihre Heimat zurückfuhren.

Die Pilger, die nach Rom wollten, fuhren mit den Nauen des Vierwaldstättersees nach Flüelen. Diese Nauen mit ihren kurzen Masten und breiten, rechteckigen Segeln haben dem Transport von Personen, Vieh und Waren ebenso gedient, wie in Kriegszeiten den Kriegern.

Die Verner unterhielten, wie die Senfer und Savoher, hochgebaute, große Saleeren auf dem Senfersee. Sie fuhren aber auch mit Weidlingen auf der Aare. Die Verner, Zürcher und Schaff-

hauser Weidlinge waren im Bau sehr ähnlich. Auf dem Senfersee verwendete man im 16. bis ins 18. Jahrhundert drei Schiffsthpen: die langen, schmalen Barken mit großen Dreiecksegeln, die gedrungener gebauten Nauen, die einen längeren Mast und größere Segel als die Urner Nauen hatten, und die großen Saleeren, die meist zwei Masten besaßen. Alle diese Schiffe waren hauptsächlich für den Warentransport bestimmt.

Die Verwendung von See- und Flußschiffen in Kriegszeiten war recht vielseitig. Im alten Zürichrieg wurden auf dem Zürichsee Seeschlachten geschlagen, wie zu der Kömer Zeiten auf dem Vodensee. Im Jahre 1646 ließen die Zürcher eine Kriegsflotte von 50 Schiffen bauen. Davon besassen sie 1783 noch 31. 1655 hatte Seneral Werdmüller mit sechs Kriegsschiffen erfolglos Rapperswil belagert. Und als die Oesterreicher, Russen und Franzosen 1798 die Schweiz verheerten, kämpsten auf dem Zürichsee und Vodensee die beiden Parteien mit wechselndem Slück gegeneinander. Zürich takelte seine Kriegsschiffe erst nach 1810 ab.

Die alten Schiffahrtsrechte hielten sich noch ein Viertelsahrhundert länger. Erst in den Dreißigerjahren des 19. Jahrhunderts wurden sie auf dem Rhein und anderen Gewässern aufgehoben. Nun konnte sich jedermann frei am Schiffsgewerbe beteiligen. Jett begannen aber die Dampfschiffe ihren Siegeszug, der zur Aufhebung der Segelschiffahrt führte. Am 26. November 1824 landete der erste Dampfer auf dem Bodensee, das württembergische Dampfschiff "Wilhelm", in Rorschach. 1831 fuhren drei und 1839 schon sechs Dampfschiffe auf dem Bodensee. Auch auf den anderen Schweizerseen wurden jett Dampfer in Betrieb gesett. Der Flußschiffahrt bereitete die Entwicklung der Eisenbahnen ein Ende. Am 9. August 1847 fuhr die erste Schweizerbahn von Zürich nach Baden. Nach und nach wurde die Schweiz mit einem immer dichteren Eisenbahnnet überzogen. Für die Flußschiffe blieben einfach keine Ladungen mehr.

Heute aber ist das Problem wieder anders geworden. Die Schwergüter Kohle, Stahl, Eisen, Korn, Holz usw. sollten mit möglichst billigen



Berner Schiffsleute des 17. Jahrhunderts. Scheibenriß im Historischen Museum Bern.

Frachten und in großen Mengen mit Schleppschiffen und -Kähnen an die Landesgrenze und auf Binnenschiffshrtskanälen in das Landesinnere geführt werden. Die Industrie erhielte dadurch billigere Rohstoffe, und der Arbeitslosigkeit nach dem Kriege würde auf eine bessere Weise gesteuert als mit Unterstützungen. Die Sisenbahnen, die nach dem Krieg ganz elektrisiziert werden sollen, würden dadurch nicht oder nur wenig beeinträchtigt. In den Nachbarländern bestehen die Bahnen und die Binnenschiffahrt seit langer Zeit nebeneinander.

Für die Ostschweiz würde die Schleppschiffahrt auf dem Rhein bis in den Bodensee den notwendigen Aufschwung bringen und sie vor dem Schicksal einer toten Insel bewahren. Senf und Locarno aber würden, wenn die Rhone-Rheinschiffahrt und der Benedig-Langensee-Kanal verwirklicht werden sollten, einen bedeutenden Fortschritt erreichen, der, wie wohl niemand bestreitet, auch ihnen zu ihrem Wiederaufschwung nötig ist. Das geslügelte Wort der Kömer "Navigare necesse est" (Schiffahrt ist notwendig) ist wohl hier wie dort auf die beste Art bewiesen.