

Zeitschrift: Brugger Neujaarsblätter
Herausgeber: Kulturgesellschaft des Bezirks Brugg
Band: 45 (1935)

Artikel: Von den Schiffleuten und Flössern in Stilli
Autor: Froelich, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-901179>

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: 08.02.2026

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

Don den Schiffleuten und Flößern in Stilli.

(Nach Angaben von Herrn Baumann, a. Ammann.)

Während unsere Landstraßen nach jahrzehntelanger Verödung wieder durch die Motorfahrzeuge zu neuem Leben gelangt sind, bleiben die noch ältern Verkehrswege, unsere Flüsse, wohl für immer vom Transport von Personen und Waren ausgeschieden. Sollten auch durch Kanäle die Flußläufe für den Verkehr neu dienstbar gemacht werden, so geschieht dies unter so völlig andern Bedingungen, daß von der frühern Art des Flußverkehrs sehr wenig übrig bleibt. Denn es werden vor allem die Maschinen sein, welche die Hauptrolle auf den neuen Wasserwegen spielen werden und nicht mehr die Menschenkraft, welche bei den Schiffleuten und Flößern auf Aare, Reuß und Limmat eine ausschlaggebende Bedeutung innehatte. Es ist nun leider nicht mehr möglich, eine eigentliche Darstellung dieses seit frühem Mittelalter bestehenden Erwerbslebens zu geben, denn Aufzeichnungen eingehender Art sind nicht bekannt. Viele Einzelheiten, welche uns sehr wichtig erscheinen, werden im Dunkeln bleiben. Wir können davon nur das noch festhalten, was einige Männer von Stilli uns erzählten — teils aus eigener Erfahrung, teils aus Gesprächen einer ins Grab gesunkenen Generation.

Es hat seine guten Gründe, daß der Flußverkehr so stark mit dem Dorfe Stilli verknüpft war. Zu dieser Arbeit brauchte es Männer, welche von Jugend an mit der Handhabung von Ruder und Stachel vertraut und unter sich genossenschaftlich zum gemeinsamen Zweck der Schifffahrt verbunden waren. Beide Voraussetzungen fanden sich in Stilli verwirklicht, denn dort befand sich seit dem Beginn des Mittelalters eine Fähre, die erst in unserem Jahrhundert durch eine Brücke ersetzt worden ist. Die Bedienung der Fähre war eine Angelegenheit des ganzen Dorfes und machte die Bewohner seit der frühesten Jugend mit dem Transport auf dem Wasser vertraut. Der gemeinsame Fährebetrieb leitete leicht hinüber zum gemeinsamen Betrieb der Schifffahrt auf den Flüssen. Es entstand so

in Stilli eine Arbeitsgemeinschaft von Männern, welche den gewaltigen Anstrengungen gewachsen waren und die immer wieder durch den Nachwuchs aus dem eigenen Dorfe sich ergänzen konnte. So bildeten sich eigenartige Sitten und Gewohnheiten, wie wir sie ja auch bei den Matrosen, dem Schiffsvolk des Meeres treffen. Die Fahrten auf Aare, Reuß und Limmat waren in keiner Weise Vergnügungsfahrten, sondern oft genug mit Lebensgefahr verbunden. Es war ein harter und rauher Erwerb, hart und rauh waren wohl auch die Mehrzahl der Männer von Stilli. Man konnte sie leicht an ihrer etwas knorrigen Art von den andern Leuten unserer Gegend unterscheiden. Man spürte bald ihre Unbekümmertheit gegen Gefahren und ihre Kameradschaft untereinander. Freilich waren ihre Reden nicht belastet mit Europas übertünchter Höflichkeit, sie nahmen kein Blatt vor den Mund, wenn ihnen etwas nicht in den Kram paßte. Sie waren auch keine großen Freunde landwirtschaftlicher Arbeiten; diese überließen sie lieber den Frauen daheim. Sobald ein junger Mann sich stark genug fühlte, ließ er den Karst liegen und nahm, wie es Vater und Großvater getan, Stachel und Ruder zur Hand. Ihr Besitz an Aedern und Wiesen war daher nicht groß und bis heute ist der Gemeindebann Stilli recht klein geblieben. Als am Ende des vorigen Jahrhunderts die Flußschiffahrt in unserer Gegend erlosch, entstanden für Stilli große Schwierigkeiten, bis das Erwerbsleben auf neue Wege umgestellt war.

Die Lage von Stilli unterhalb des Zusammenflusses von Aare, Reuß und Limmat gestattete mit der gleichen Leichtigkeit den Transport auf jedem der drei Flüsse. So wurde die Aare bis Aarburg befahren, die Reuß bis in den Vierwaldstättersee hinein und die Limmat bis Zürich. Eigentümlicherweise galt die Reuß als der gefährlichste Fluß; am wenigsten scheute man die Aare.

Außer Personen wurden jede Art von Waren transportiert, die überhaupt in Frage kommen konnte.

So wurde von Koblenz her Salz vom Rhein bis Brugg gestachelt, um dann in das Salzmagazin in Königsfelden zu

gelangen. Diese Arbeit wurde in etwa 6 Stunden bewältigt; hiebei kam es regelmäßig zwischen den einzelnen Lastschiffen zu einer Wettfahrt. Viel Getreide wurde nach Zürich verfrachtet und in mühseliger Fahrt die Limmat hinauf gebracht; viel Schweiß kostete jeweilen die reißende Stelle beim Kloster Wettingen. Oft bedienten sich die Eisenwerke von Albbruck des Wassertransportes nach Zürich. Dabei kam während der badischen Revolution 1848 ein Zwischenfall vor, der politische Verhandlungen hervorrief. Die revolutionären Gewalthaber hatten eine Menge Eisen in die Schweiz verkauft; als aber die Regierung siegreich blieb, wollte sie diesen Handel nicht anerkennen und verlangte dessen Ungültigkeit, allein das Eisen war schon von den raschen Schiffleuten von Stilli die Limmat hinaufgebracht worden. Wenn solche Transporte ausgeführt waren, so kehrten die Mehrzahl der Mannschaft zu Fuß nach Stilli zurück; nur wenige brachten das Schiff flußabwärts nach Hause. Auf diesen Rückmärschen zu Fuß herrschte die eigenartige Sitte, daß man im Gänsemarsch, einer hinter dem andern ging; jeder trug ein Stück der Schiffsgeräte mit sich (Seile, Aerte, Stachel usw.).

Durch verschiedene Jahrhunderte hindurch bildete der Transport von Personen, welche zur Zurzacher Messe reisten, eine wichtige Angelegenheit für Stilli, denn sowohl von Zürich als von Solothurn und Luzern her anvertrauten sich die Kaufleute der Erfahrung und Kenntniß der Schiffleute dieses Dorfes. Trotzdem ist doch manches Unglück dabei zu verzeichnen, so daß die Berner Regierung sich zu genauerer Kontrolle des Schiffsmaterials genötigt sah.

Eine ganz besondere Stellung nahm der Transport von Langholz ein, das ist die Flößerei. In diesem Erwerbszweig standen die Schiffleute von Stilli an erster Stelle. Es wurden Flöße auf Aare, Reuß und Limmat heruntergebracht. Die an den Abhängen des Bierwaldstättersees gefällten Tannen wurden meistens in Hergiswil zusammengebunden und bis Stilli geführt, und aus den Kantonen Solothurn und Bern übernahmen die Flößer von Stilli in Aarburg und Zürich die

Flöße, welche die Sihl heruntergeschwommen kamen. Es waren manchmal bis gegen 85 Flöße in Stilli versammelt, die dann weiter rheinwärts schwammen. In Laufenburg wurden die Bänder und Klammern, welche die Stämme verbanden, gelöst und die einzelnen Tannen ließ man den Lauf hinuntergleiten, um sie dann im ruhigeren Wasser wieder zu größern Flößen zu verbinden. Nach Basel nahmen die meisten den Weg durch die Kanäle nach Frankreich und ein Rest gelangte den Rhein hinunter bis Holland.

Der einzelne Floß bestand aus drei bis vier Lagen von Stämmen, welche 4 Meter breit übereinander gelagert und je nach der Länge der Tannen bis 40 Meter lang waren. Vorn am Floß befand sich ein Ruder und hinten zwei, mit denen das schwere Fahrzeug gesteuert wurde. Die oberste Balkenlage ragte aus dem Wasser, aber in den Stromschnellen tauchte oft der ganze Floß in das Wasser, so daß nur ein Paar bis über die Oberschenkel reichende Stiefel vor Nässe zu schützen vermochten. Es war nun die große Kunst, die ungefüge Holzmasse durch all die Krümmungen, durch die engen Stellen, an Felsen und Brücken hindurchzusteuern; dies ist mit einem Floß bedeutend schwieriger als mit einem Boot, weil der Floß nicht größere Geschwindigkeit besitzt als das Wasser. Oft genug kamen Mißgeschicke vor, die stets gefährlich waren. So war die Durchfahrt von Brugg besonders gefürchtet. Es konnte vorkommen, daß ein Floß auf die Felsen stieß, dann quer sich in die Aare stellte und die nachfolgenden Flöße mit voller Wucht auf den gestrandeten Floß aufzuhren. Solcher Wirrwarr war nur durch das Zerhauen der Bänder zu lösen, was nur mit gewaltigen Anstrengungen möglich war. Verüchtigt waren auch die Stellen bei Wettingen und bei der Eisenbahnbrücke von Koblenz.

War dann das Holz in Frankreich oder Holland abgeliefert, begaben sich die Mannschaften zu Fuß auf den Heimweg, marschierten auf altgewohnten Wegen in die Heimat zurück, wobei immer wieder in den gleichen Herbergen übernachtet wurde. Es müssen dies mühsame Märsche gewesen sein,

wenn man bedenkt, daß viele Geräte wieder heimgetragen werden mußten, wie große Aerte, lange Seile und dergleichen. — Zudem waren eine Menge Wirtshäuser am langen Wege, die manch blanken Taler verschlangen und den Flößern oft mehr zu schaffen machten als die schlimmsten Strudel! Als die Eisenbahnen gebaut waren, wurden diese zur Heimkehr benützt. Es sind noch einige Namen von Flößern erhalten, welche so bis nach Holland gelangten; so z. B.: Hirt Jakob, der Steigerjogg; Finsterwald Jakob, der Bonapart; Müller Heinrich, der Burgunder, und Johann Finsterwald.

Die Verhältnisse der innern Organisation der Flößer-
genossenschaft und eine Reihe anderer wichtiger Angelegenhei-
ten dieses Erwerbszweiges müssen im Dunkel der Vergessen-
heit bleiben, so daß das Bild von den Schiffleuten und
Flößern in Stilli historisch wohl unvollkommen bleiben wird.

E. Froelich, Pfr.



Wenn die Welle singend flieht,
Ist's als höre man Geschichten,
Was im Oberland geschieht,
Weit ins Niederland berichten.

Gottfried Keller.