

Zeitschrift: Neujahrsblatt Wangen an der Aare
Herausgeber: Museumsverein Wangen an der Aare
Band: - (1998)

Artikel: Die ehemalige Flösserei auf der Aare
Autor: Hasler, Kurt
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1086765>

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: 17.01.2026

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

Die ehemalige Flösserei auf der Aare

Von Kurt Hasler

„Dr Lung isch us und s'Rad isch ab,
drum fahre d'Schelme d'Aare ab!“

So lautete einst der Spottvers der Jugend auf die Flösser, welche sich unter Einsatz aller Kräfte abmühten, ihr schweres Fahrzeug durch ein Engnis zu zirkeln oder zwischen die Joche einer Brücke zu steuern.

Das Wasser diente jahrhundertelang dem Waren- und Personentransport. Im schweizerischen Mittelland eigneten sich die Aare und ihre grösseren Zuflüsse ganz besonders für die Flösselei, die sich im allgemeinen unabhängig von der Schiffahrt entwickelte. Zum Flösserhandwerk taugten nur mutige, wetterfeste und starke Männer. In stetem Kampf mit den Tücken der Strömung verdienten sie in harter Arbeit ihr Brot. Sie waren selbständige

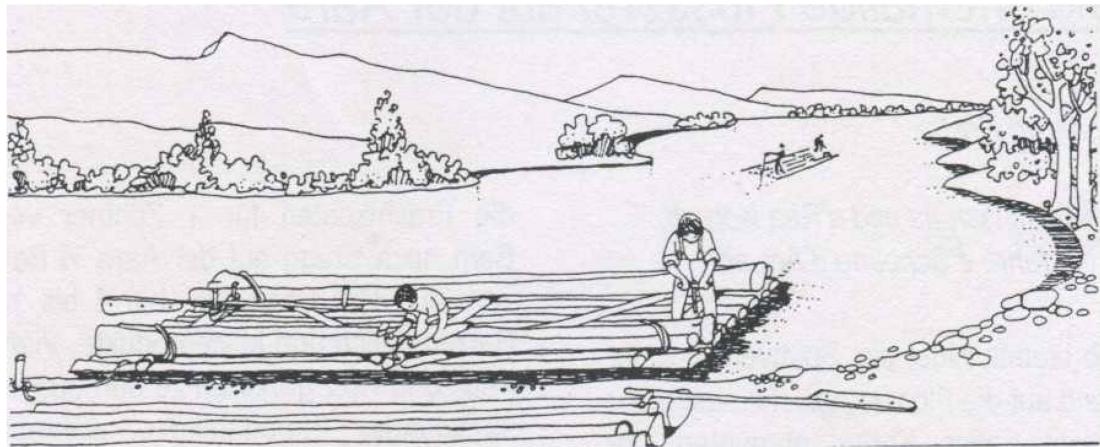
Transportunternehmer

und führten ihre schwere Fracht im Auftrage verschiedener Holzhändler. Die gefällten Tannen, die aus den in der Nähe der Wasserstrassen gelegenen Wäldern stammten, konnten nicht einzeln den Flüssen übergeben, sondern mussten zu Flössen „eingebunden“ werden. Der Transport auf dem Wasser war bekanntlich bedeutend billiger als auf der Achse. Im Jahre 1825 betrugen beispielsweise

die Frachtkosten für 1 Zentner von Bern nach Brugg auf der Aare % Batzen, auf dem Landweg aber 4 bis 10 Batzen. Milch und Milchprodukte, Vieh, Felle und Holz gehörten zu den ausgesprochenen Exportartikeln, während Korn, Salz und Wein eingeführt werden mussten. Im 12. und 13. Jahrhundert, zur Zeit der Städtegründungen durch die Zähringer, Habsburger, Kyburger und Froberger erfuhr die Flösselei von Nutzholz einen gewaltigen Aufschwung durch den Bau von Brücken, Kirchen, Rats- und Kornhäusern. Seit dem 17. Jahrhundert förderte der Aufstieg der niederländischen Seemacht mit dem grossen Verschleiss an Schiffen ganz erheblich die Holzausfuhr aus der Schweiz. In diesem Zusammenhang ist ein im obersten Zipfel des Kantons Aargau gelegenes Waldgebiet zu erwähnen, dessen Stämme wegen ihrer ausserordentlichen Länge, ihrer Biegsamkeit und Schlankheit schon vor 400 Jahren weitherum berühmt waren: der

Boowald bei Zofingen

Seine vielbegehrten Tannen reisten auf der Aare und dem Rhein bis Holland, wo sie zum Schiffsbau und als Mastbäume verwendet wurden.



Das Einbinden des Flosses ist eine schwere Arbeit. Der Flössermeister durchbohrt die quer zu den Stämmen verlaufenden Aufhölzer und vernagelt sie mit Holzstiften. Der Knecht sichert die Oblast des Flosses mit Bundhaken und Weidenruten.

r

In seiner „Cosmographia universa“ von 1550 berichtet Sebastian Münster, dass im Boowald die schönsten Bäume von ganz Europa stehen, mit Längen bis 130 Schuh. „Es kommen Genuesen aus Ligurien“, schreibt er weiter, „und kaufen diese Bäume, flössen sie den Rhein hinunter bis ans Meer. Dann schleifen sie die Stämme um Spanien herum, bringen sie durch das Mittelmeer bis nach Genua und verfertigen aus ihnen Mastbäume für ihre Schiffe. Man findet wohl auch im Schwarzwald so lange Tannen, sind aber zu feist und nicht so wehrhaft wie die vom Boowald“. Aus andern Aufzeichnungen kann entnommen werden, dass Holz aus dem Boowald auch in zahlreiche Orte am Rhein und an der Aare, vor allem zum Brückenbau, geflösst wurde. Wegen der wirtschaftlichen Bedeutung dieses Waldes und der Lage an der von der Natur wie zum Hafenplatz geschaffenen Waage wurde Aarburg zu einem der wichtigsten Flösserplätzen

an der Aare. Wie wickelte sich hier nun die Arbeit ab? Nachdem die von den Holzhändlern gekauften Tannen gefällt und an Ort und Stelle geschält waren, erreichten sie auf mehrspännigen Langholzwagen den Flösserhafen von Aarburg oder denjenigen von Murgenthal und wurden aufgestapelt. Vor dem

Einbinden des Flosses

mussten die Stämme mit dem Zeichen des Eigentümers - also des Flossherrn versehen werden. Mit mächtigen Haken zogen darauf die Flösser und ihre Gehilfen 10 bis 20 Tannen ins Wasser und fügten sie dicht nebeneinander. Ein Aufholz wurde quer über die ganze Reihe gelegt und bei jedem Stamm durchbohrt. Mit groben hölzernen Stiften vernagelten die Männer hernach Aufholz und Stämme zum Kopfstück des Flosses. Schliesslich schoben sie nochmals ein Dutzend Bäume zwi-

schen die Vordertannen und hielten die ganze Holzmasse wiederum mit Aufhölzern in der Mitte und hinten zusammen. Nun war der Boden des Flosses, der noch mit Weidenruten und Bundhaken gesichert wurde, fertig erstellt. 2 oder 3 Tannen, schräg darüber gelegt, gaben dem Fahrzeug seitlichen Halt. Die Oblast bestand aus 10 bis 15 Trämeln, und das Floss, das normalerweise zwischen 40 und 60 Stämmen zählte und ein Gewicht von über 10 Tonnen aufwies, stand zur

Talfahrt

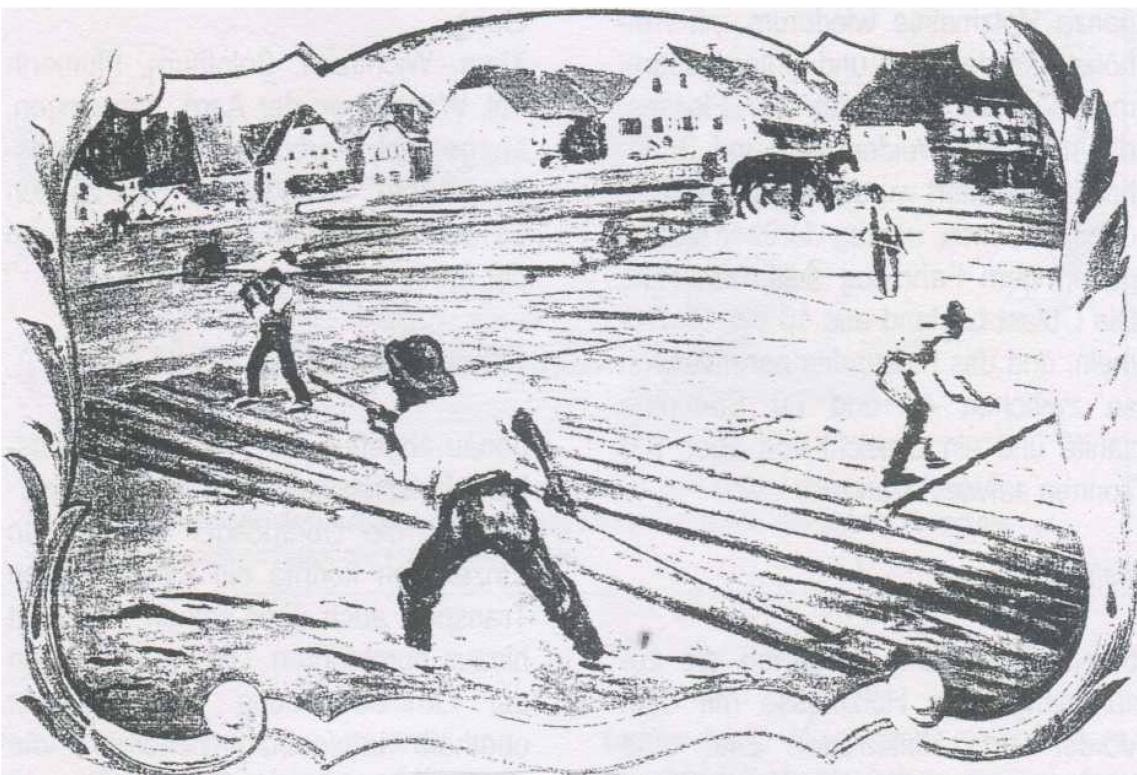
bereit. Zwei Mann steuerten die zusammengefügte Holzmasse mit dem Vorder- und Hinterruder. Eine gute Kenntnis der zurückzulegenden Strecke musste vorausgesetzt werden, wenn der Transport ohne unliebsame Zwischenfälle verlaufen sollte. Felsklippen, heimtückische Kiesbänke und Engpässe waren besonders gefürchtet. Fuhr ein Floss auf ein Hindernis auf, so brach es gewöhnlich auseinander/ und die Flösser versuchten, sofern sie nicht verletzt waren oder ertranken, die treibenden Stämme wieder einzufangen. Blieb ein Floss auf einer Kiesbank stecken, so griffen die Männer oft zu einer einfachen Methode, um die Holzmasse wieder in Fahrt zu bringen: Auf der der Hauptströmung zugekehrten Seite befestigte man vorne mit einem langen Seil eine Linde am dünnen Ende und liess sie mit dem Bodenstück voran in den Lauf hinausgleiten. Das plötzliche Straffen des Seiles bewirkte einen gewaltigen Ruck, und wenn das Glück den Flössern hold war,

kam das schwere Gefährt wieder in Gang.

Thun, Wichtrach, Solothurn, Flumenthal, Wangen an der Aare, Aarwangen, Murgenthal, Aarburg, Olten, Obergösgen, Aarau, Wildegg und Stilli zählten zu den wichtigsten Flösserplätzen an der Aare. Im allgemeinen waren die

Fahrstrecken

genau abgeteilt. Die Aarburger Berufe leute beispielsweise flössten bis Obergösgen, die Obergösser bis Stilli. In Einzelfällen konnte ein Flösser einen Transport auch über seinen Abschnitt hinaus durchführen. Die Frachten von der Limmatmündung bis Rheinsulz oberhalb Laufenburg besorgten die einst sehr bekannten Stillener Flösser, die übrigens auch in Luzern das von den Hängen des Pilatus stammende Holz übernahmen und auf der Reuss talwärts brachten. In Rheinsulz mussten die Flösser aufgelöst und die Stämme einzeln die Stromschnellen des Rheins hinabgeschickt werden. Unterhalb des „Laufens“ wurde das Holz wieder aufgefischt, nach den verschiedenen Zeichen oder Nummern der Holzhändler sortiert und neu eingebunden. Diese Arbeit verrichteten die Laufenknechte, welche die Flösser zudem noch bis Säckingen führten. Der Abschnitt von der Säckinger Rheinbrücke bis Basel wurde von den sogenannten Rheingenossen befahren, deren Kerntrupp aus Kaiseraugst stammte. Hier lassen sich übrigens gewisse Zusammenhänge feststellen zwischen den alten römischen Schiffsgesellschaften von Augusta Raurica



Mit langen Ländtehaken werden die Tannen ins Wasser gewälzt. Wandbild von Charles Welti im „Bären“ Aarburg (Foto: Adolf Gmunder Aarburg)

und der Rheingenossenschaft, die schon in Urkunden aus dem 15. Jahrhundert erwähnt wird.

Der ohnehin intensive

Flossverkehr auf der Aare

mit ihren zahlreichen anliegenden Städten und dem dicht bewaldeten Einzugsgebiet nahm in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch die Expansion der Eisenwerke Von Roll in Gerlafingen noch zu.

Für die Hochöfen und Hämmer mussten immense Holzmengen bereitgestellt werden. Der Hochofen in der Klus beispielsweise benötigte im Jahre 1820

bei einer Produktion von 700 Tonnen Roheisen 14000 Zentner Holzkohle. Die Firma von Roll kaufte daher ganze Waldungen in den Kantonen Freiburg, Luzern und Waadt. In den vierziger Jahren betrugen die Reserven 102000 Klafter, was dem fünffachen Jahresbedarf der Stadt Bern gleichkam.

Um diese enormen Mengen auf dem Wasserwege zu transportieren, wurden die einzelnen Trämel auf Saane, Sense und Emme getriftet, also frei dem Flusse übergeben, oder zu Trämelflössen von 3 bis 5 m Länge gebunden. Auf der Aare nahmen die grossen Flösse das für die Von Roll'schen Werke bestimmte Holz als Oblast auf.

In der Zeit von 1850 bis gegen 1890 passierten jährlich zwischen April und Oktober rund 4000 Flösse die Stadt Olten. Nach der Buchhaltung des letzten Flössermeisters in Aarburg, Samuel Hofmann, wurden von 1873 bis 1883 auf diesem Platz 1469 Flösse mit total 87000 Stämmen eingebunden. Es ist daher nicht verwunderlich, dass bei solch zahlreichen Holzfuhrten auf dem Wasser dann und wann durch ungeschicktes Manövrieren grosse

Schäden an Brückenpfeilern und Uferverbauungen entstanden. Die erste

Flossordnung

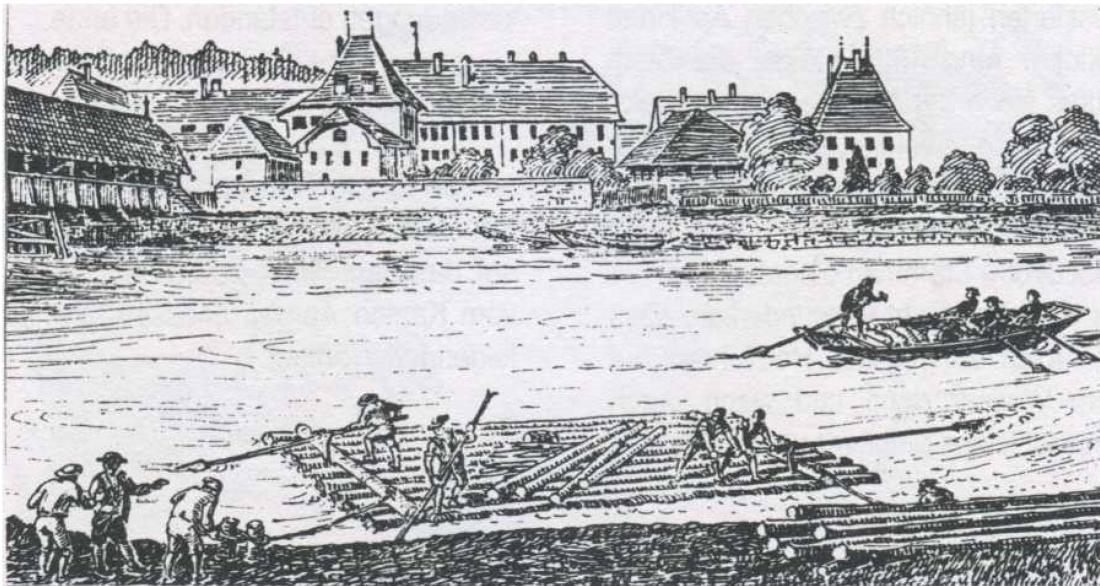
welche für die Transporte auf der Aare, Reuss und Limmat bestimmt war, geht auf das Jahr 1837 zurück und wurde vom Kanton Aargau erlassen. Sie hat folgenden Wortlaut:

Wir, Landammann und Kleiner Rath des Kantons Aargau thun kund hiemit:

Dass Wir, in der Absicht, an Brücken, Wasserwerken, Dämmen und Uferbefestigungen an der Aare, Reuss und Limmat durch die Flossschiffahrt entstehende Beschädigungen nach Möglichkeit zu verhindern, verordnen:

1. *Die Flösse, welche auf der Aare, Reuss und Limmat geführt werden, sollen, ob aus kurzem oder langem Holz bestehend, höchstens eine Breite von 15 Fuss haben.*
2. *Das Zusammenhängen von mehr als zwei Flössen in der Länge wird hiermit jedermann untersagt und das Zusammenhängen von zwei Flössen nur auf den Fall hin erlaubt, als die Länge des einzelnen Flosses höchstens 50 Fuss beträgt.*
3. *Zur Führung der Flösse müssen immer zwei kräftige, des Flusses und des Flössens kundige Männer bestellt sein.* i
4. *Auf jedem Floss soll zu dessen Leitung immer das nötige Geräthe vorhanden und in brauchbarem Stande sein.*
5. *Wo Flösse gelandet werden, sollen dieselben sorgfältig und sicher angebunden werden, so dass kein Losreissen stattfinden kann.*
6. *Wer diesen Vorschriften zuwider handelt, soll vor dem betreffenden Richter zur Verantwortung und Strafe gezogen und zum Ersatz des verursachten Schadens angehalten werden.*
1. *Für die Bussen, sowie für den allfälligen Schadenersatz haften nicht bloss die Führer, sondern auch die Besitzer und Eigentümer der Flösse und das geflöste Holz selbst.*
8. *Gegenwärtige Verordnung soll in das Kantonsblatt eingerückt, in die Sammlung der Gesetze und Verordnungen aufgenommen, besonders gedruckt und öffentlich angeschlagen werden.*

Gegeben in Aarau, den 28. April 1837



Flösser bei der Arbeit in Wangen aq der Aare

Durch dieses Gesetz wurde namentlich das gefährliche Zusammenhängen von mehreren Flössen zum Verschwinden gebracht und der Bequemlichkeit der Meister, die ungelenke Holzmasse oftmals nur einem einzigen Manne anzutrauen, Einhalt geboten.

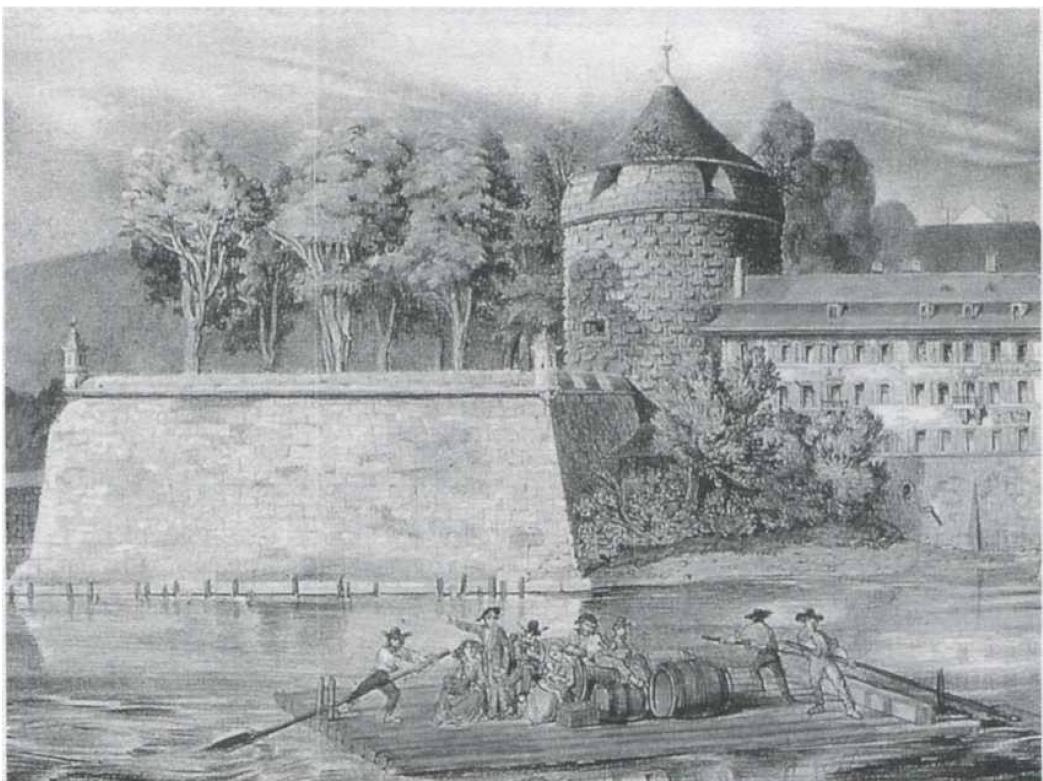
1853 folgte der Kanton Solothurn mit einer ähnlichen Verordnung über die Flossschiffahrt auf Aare und Emme.

Als die Flösser nach und nach die Konkurrenz der Eisenbahnen zu spüren bekamen, gestatteten ihnen die beiden Kantone, grössere Flösse zu binden, nämlich mit einer Höchstlänge von 30 m und einer Breite von 7½ m. Meistens waren es

alteingesessene Familien

welche die Flösserei betrieben: die Blaser in Aarwangen, die Hofmann in

Aarburg, die Meyer in Olten, die Spielmann in Obergösgen, die Hässig in Aarau, die Lehner in Stilli oder die Fehr in Luzern. Unter der Obhut ihrer Väter lernten die Söhne das Flösserhandwerk früh und gründlich. Es war ein besonderer Schlag von Menschen. Kraft und Geschicklichkeit zeichneten sie aus. Auf ihren Mut und ihren Einsatz konnte sich bei den damals ziemlich häufigen Schiffskatastrophen jeder Mann verlassen. Die Härte ihres Berufes verlieh ihnen ein rauhes Gepräge. Hatten sie ein Floss abgeliefert, so traten sie mit dem schweren Seil, der Axt und dem Näpper (Bohrer) den Heimweg an, von der Landbevölkerung, deren Grundstücke sie durchquerten, nicht besonders gern gesehen.



Die Flösserei und der Gütertransport nahmen im Mittelalter eine hervorragende Stellung ein. „Charge pour Soleure“ war das Motto, wenn die Weinfässer aufgeladen wurden!

Vielfach dienten die Flösse auch dem Warentransport. Es wurden Bretter, Stangen, Schindeln, Ziegel, oft sogar Wein und Getreide als Oblastgüter mitgegeben. Auch Reisende vertrauten sich hin und wieder den Flössen an. Während der Zurzacher Messe zum Beispiel fuhren auf diese nicht besonders bequeme Art stets zahlreiche Besucher aus der Zentral- und Westschweiz nach Klingnau, dem Hafenort Zurzachs. Für Pilger, die nicht selten ansehnliche Strecken zurücklegten, war das Floss das billigste Transportmittel.

Als im Jahre 1841 in Olten ein kantonales Schützenfest stattfand, wurde den

Schützen von Solothurn und Umgebung täglich Gelegenheit gegeben, den Festort mit dem Floss zu erreichen. Die Fahrt dauerte 3 Stunden. Das ausgehende 19. Jahrhundert brachte das

Ende der Flösserei

Sie ging immer mehr zurück, weil ihr auf die Dauer in der Eisenbahn eine allzugroße Konkurrenz erwuchs. Nachdem Frankreich im Jahre 1893 seine Holzeinfuhrzölle ganz wesentlich erhöht hatte, konnte auf vielen kleinen Plätzen schlagartig kein Stamm mehr abgeflossen werden. Dazu setzte weiterum der Bau von Elektrizitätswerken ein, deren Schleusenanlagen einen

durchgehenden Flossverkehr verunmöglichten.

Damit war das Schicksal dieser uralten Transportart endgültig besiegelt: 1891 wurden in Bern, 1897 in Aanwangen und 1899 in Aarburg die letzten Flösse eingebunden. Abschliessend darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Folgen des jahrhundertelangen ununterbrochenen Holzexportes mit seinen Kahlschlägen in unsren Wäldern da und dort geradezu verheerend waren! Trotzdem immer wieder Ausfuhrverbote erlassen wurden, blieben - vor allem im Jura - weite Flächen ehemals prächtiger Waldungen verwüstet.