

Zeitschrift:	Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich
Herausgeber:	Antiquarische Gesellschaft in Zürich
Band:	46 (1972-1975)
Heft:	1
 Artikel:	Flösserei und Holzhandel aus den Schweizer Bergen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts
Autor:	Grossmann, Heinrich
Kapitel:	A: Allgemeines
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-378945

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

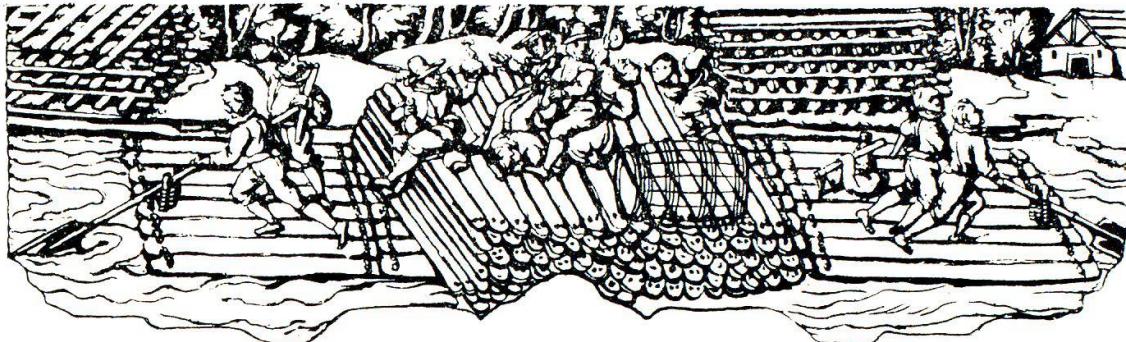
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 18.01.2026

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



Dielenfloss

A. Allgemeines

Wir befassen uns hier mit der eigentlichen, gebundenen Stammholzflösserei für Binnenversorgung und Ausfuhr wie mit der Trift auf den Wildwassern, dem «Schwemmen» oder «Klusen». Beide Transportarten auf dem Wasser waren für die konstante Versorgung unserer Städte mit Brenn- und Nutzholz, der Bergbaubetriebe und Glashütten mit Brennholz lebenswichtig, indem sie den damals wichtigsten Rohstoff vom Produktionsort an den Verwendungsort schafften. Denn Holz war in unserer alten Wirtschaft bis zum Bahnbau so wichtig wie Nahrung, Kleidung, Obdach und Metalle. Der Wald war der einzige Brennstofflieferant zum Heizen und Kochen, zum Gewinnen und Schmieden der Metalle, Nutzholzspender für den Bau von Häusern, Scheunen, Speichern, für die Herstellung von Verkehrsmitteln, Geräten und Werkzeugen.

Der uralte Transport des Holzes zu Wasser hat sich ergeben und gehalten, weil die Landwege sehr spärlich und schlecht und nach dem Zerfall der Römerstrassen für schwere Güter zeitraubend, mühsam, z. T. unpassierbar und auch gelegentlich unsicher waren. Erst in der zweiten Hälfte des 18. Jh. entstanden allgemein etwas bessere Wege.

Das Holz war wie Eisen, Metalle, Salz und landwirtschaftliche Produkte schweres, transportempfindliches und sperriges Massengut. Es ertrug den Landtransport nur auf ganz kleine Strecken und wurde überhaupt erst transportfähig auf grössere Distanzen auf dem Wasserweg, der besonders auf der mühelosen Talfahrt durch die eigene Schwerkraft «eine geradezu monopolistische Anziehungskraft ausübt» (GEERING 1886, S. 182). Holzhandel war überhaupt nur beim Vorhandensein möglichst ununterbroche-

ner Wasserwege möglich. Abgelegene Wälder konnten nur durch natürliche oder hergerichtete Wasserstrassen wirtschaftlich nutzbar gemacht werden. Daher waren diese trotz fehlender Korrektion und auch gelegentlicher Unterbrüche viel billiger als der Landweg. Betrugen doch z. B. noch 1825 die Frachtkosten von Bern nach Brugg pro Zentner auf dem Wasser einen halben Batzen, auf dem Landweg 4–10 Batzen (HBLS, Bd. I S. 18). Oder: Es zieht ein Pferd auf waagrechter Strasse 1,6 t, auf dem Wasser 60–100 t (VOLLENWEIDER). Zudem war der Wassertransport im Mittelalter bis weit in die Neuzeit hinein auch wegen der konstanteren Wasserführung der Flüsse und Bäche (günstige und längere Mittel- und weniger Hochwasser) infolge stärkerer und natürlicher Bewaldung ausgedehnter als später. Daher konnten auch die grossen Handelsstrassen für die übrigen Handelsgüter für das Holz keine Rolle spielen.

Das Wasser war jahrhundertelang das einfachste und bequemste Transportmittel.

Als nicht immer gefahrlose Unterbrüche in den Flossstrassen waren von besonderer Bedeutung der Rheinfall, der Kadelburger Laufen (*summa rapida* der Römer), der Laufenburger Laufen (*media rapida*) (SCHIB 1950) und der Höllhaken bei Rheinfelden (*infima rapida*), in der Rhone die Schnellen beim und unter dem Fort de l'Ecluse, so dass die Flösse dort erst wieder bei Seyssel (saxellum, wie Sisseln AG) gebunden werden konnten.

Den Schweizer Bergen und z. T. dem Jura war es wegen ihrer zentralen Hochlage und des Abflusses ihrer Wasser nach allen vier Himmelsrichtungen möglich, den Überschuss ihrer land- und forstwirtschaftlichen Produkte nach Österreich, Italien, Frankreich und Deutschland, über den Rhein sogar nach Holland und England auszuführen. Sie hatten genug Vieh, Milch und Milchprodukte (Zieger hauptsächlich aus dem Kanton Glarus), Felle (vor allem aus Freiburg) und Holz, während sie Brot aus den grossen Kornmärkten der Städte, Salz aus Bayern oder Burgund und Wein aus dem Elsass und Italien einführen mussten.

Dieser gegenseitige Verkehr von den Überschuss- in die Konsumgebiete ging nicht wie der Landverkehr dem Alpenfuss parallel, sondern in der Richtung des Gefälles der Wasser, ähnlich wie der Passverkehr. Den Wasserscheiden kam dabei entscheidende Bedeutung zu.

An diesem *Austausch* hatte in ausgesprochenem Sinne das Holz teil, und zwar hauptsächlich am Export. Denn die Holzeinfuhr war zur Zeit der Flösserei sehr bescheiden und wurde erst nach dem Bau der Eisenbahnen auf dem Brennholzsektor bedeutend. Diese ging in die städtischen Wirtschaftsgebiete über den Bodensee aus dem Bregenzer Wald, aus Bayern, Württemberg nach den Uferorten und Schaffhausen, über die Wutach

(hauptsächlich Rebstecken) in den Kanton Schaffhausen, über Alb, Wera und Wiese aus dem Schwarzwald nach Basel, aus Savoyen und dem Pays de Gex nach Genf.

Wann die ersten Flosse auf den Schweizer Flüssen und Seen fuhren, wissen wir nicht, ebensowenig wie sie ausgesehen haben. Ob die beiden römischen Flosse in Strassburg die ersten waren (FORRER 1939), entzieht sich gleichfalls unserer Kenntnis. Aus dem Vorhandensein von Flössen statt Schiffen oder Einbäumen bei heutigen Primitivvölkern dürfen wir annehmen, dass mindestens schon die Kelten Flösse bauten, wenn auch eher als Transportmittel als zum Austausch von Holz. Denn damals war wohl kaum ein Bedarfs-Gefälle zwischen Wald und Holz-Verbrauchsort vorhanden. Die primitive Erkenntnis, dass trockenes Holz auf dem Wasser schwimmt, ist wohl sehr alt und kann an den verschiedensten Orten der Welt unabhängig voneinander praktisch nutzbar gemacht worden sein. Auch wird der massive, unbearbeitete Stamm vor dem durch Beil oder Feuer ausgehöhlten als Transportmittel bestanden haben. Auch beim Bau der prähistorischen Ufersiedlungsbauten unserer Seen und Moore war das Bauholz leichter auf dem Wasser als auf weiteren Landstrecken zu beschaffen.

Die ältesten schriftlichen Nachrichten von der Verwendung von Flössen (JÄGERSCHMID 1827, Bd. I, S. 5) gehen auf das Jahr 1000 v. Chr. zurück und betreffen die Erbauung des Tempels von Jerusalem (1. B. der Könige Kap. 5, V. 6), dessen Bauholz vom Libanon ans Meer transportiert und von dort nach Jaffa geflösst wurde.

Der lateinischen Bezeichnung für Flösse, *rates*, werden wir später, bei den Texten Aare und Rhone betreffend, begegnen. PLINIUS (Buch VI, 56) sagt, nachdem er vorher von Schiffen gesprochen: *antea ratibus navigabatur* (vorher wurde mit Flössen Schiffahrt getrieben) und FESTUS bezeugt: *rates vocant ligna colligata, quae per aquam aguntur* (sie nannten zusammengebundene Hölzer Flösse, welche durch das Wasser trieben) (JÄGERSCHMID Bd. I, S. 4).

Die Helvetier setzten bei ihrem Auszug mit Schiffen und Flössen (*rates*) über die Rhone und dann auf Flössen und zusammengebundenen Weidlingen über die Saône (CÄSAR, De bell. gall. I, 8). LIVIUS sagt dazu (Buch 21, Kap. 27 und 28), dass sie mit hastig geschlagenem Holz und hergestellten Flössen Pferde, Mannschaft und andere Lasten übersetzten. Diese Flösse sollen 60 m lang und 15 m breit gewesen sein. Das waren sicher keine Neuheiten, sondern bekannte und wohl oft geübte Methoden.

Über die ältesten Angaben über eine in Deutschland geübte Flösserei verbreiten sich JÄGERSCHMIDT (Bd. I, S. 10–20) und HILF (S. 143).

Wenn wir feststellen können, dass um 1220 der Gotthard geöffnet (die

«stiebende Brugg» erstellt), um 1200 das Oberwallis besiedelt, in Bünden die Walsersiedlungen konsolidiert wurden, um 1300 der Bergbau in Aufschwung kam, die Landeshoheit der weltlichen und geistlichen Fürsten sich festigte (SCHULTE 1900), die zahlreichen Städtegründungen der Zähringer, Kyburger, Habsburger, Froburger u. a. erfolgten, die Brücken für die Straßen über den Rhein ebenfalls im 13. Jahrhundert entstanden (Rheinau 1247, Eglisau 1249, Kaiserstuhl 1294, Laufenburg 1207 erwähnt, Basel 1225 gebaut), so dürfen wir mit dem Aufschwung des Fernhandels nach dem Interregnum (1250 bis 1273) in Deutschland wohl auch den Anfang einer bescheidenen Flösserei in diese Zeit ansetzen.

Die Wasserzölle, ursprünglich als Gebühr erhoben für den Unterhalt der Wasserwege (Entfernung von Hindernissen, Anlage und Unterhalt von Treidelwegen), Hilfe beim Navigieren oder bei Unglücksfällen und für sicheres Geleite, waren königliches Regal und zwar zuerst kraft Grundherrschaft (SOMMERLAD 1894, S. 27) und vom 12. und 13. Jahrhundert an kraft Landeshoheit. Dann folgten die üblichen Verleihungen und Schenkungen an lokale Herren, Diözesen oder Klöster, die daraus einträgliche Einnahmequellen zu machen verstanden. Dagegen richtete sich unter andern die erste grössere Bewegung deutscher Städte, der Rheinische Bund, 1244 und auch später, als die Zölle der Fürsten den Rheinverkehr erschwerten (GEERING 1886, S. 183).

Zollstreitigkeiten, -freiheit und anderes sowie die Vereinheitlichung der Zölle durch die Bundesverfassung von 1848 interessieren uns hier nur insoweit, als sie uns Kunde von der Flösserei, den Holzmengen oder Exportsperrern wie z. B. Zürich 1508 (SCHNYDER 1938) via Zoll geben.

Unterhalt und Offenhaltung der Wasserwege und Flössanstalten, Wuhrpflicht, Strandrecht, Grundruhr (Heimfallrecht gestrandeten Holzes), Nachflössen (Sandholz), Eigentumsmarken gemäss gegenseitiger Verträge oder behördlicher Erlasse können wir hier nur streifen (siehe darüber HEROLD 1965, KREBS 1934, WEISZ 1924).

Diese rechtlichen Grundlagen mussten oft über weite Strecken und verschiedene Hoheitsbereiche geordnet werden, wie z. B. die Vereinbarung von 1456 zwischen den Herzögen von Savoyen und Mailand über die Haftpflicht oder die Rheinschifffahrtsakte von 1869 und spätere.

Für Zürich war die Hoheit über die für die städtische Trift wichtige Sihl der Grund zur Erwerbung der Vogteien an der Sihl.

Die Menge des ins Ausland geflösssten Holzes war nicht nur durch die Bedürfnisse des Bezugslandes, sondern auch durch politische, militärische und wirtschaftliche Bedingungen bestimmt. Politische Veränderungen wie sie z. B. um Genf mehrmals erfolgten, konnten tiefgreifende Folgen für die

Holzversorgung haben. So förderte auch die Entdeckung Amerikas mit ihrem Schiffsverschleiss und andern neuen Bedürfnissen oder der Bau der schiffbaren Kanäle in Frankreich den Export (Quellen 22, S. 34), während ihn Kriege, Wirren, unsichere Zeiten, Pest, Cholera im Inland verminder-ten. Das stark agrarisch betonte Bern und das industrielle Zürich betrieben nach der Reformation stärkere Konsumentenpolitik und hielten mit dem Holzexport eher zurück, vor allem Zürich, während von den Handelsstädten Basel und Genf am Wasserweg, St. Gallen im Waldland lagen.

Während früher eher nur die oberrheinischen Städte und vor allem Basel ihre Holzbedürfnisse zu decken suchten, erstreckte sich das holländische Interesse seit dem 17. Jh. und mit dem Emporkommen der niederländischen Seemacht und das französische im 19. Jh. weitgehend auf Schweizerholz und trieb damit die Waldausbeutung von den flussnahen Gebieten weit in die Alpentäler hinein.

Das mittelalterliche und nachmittelalterliche Chaos in Zoll, Gewicht, Mass und Münze (bedingt durch die weitgehende Zersplitterung der Staatsgewalt in die vielen Herrschaften), erschwerte mit dem übrigen Han-del auch denjenigen mit Holz, gab es doch im 15. Jh. für die 100 km lange Wasserstrasse von Zürich bis Basel 5 Zölle, am Rhein von Germersheim bis Rotterdam 29 Zollstätten, am Po (im Jahre 1319) von Mantua (Borgoforte) bis Pavia 11 Zölle (SCHULTE 1900, S. 590).

Allgemein muss noch festgehalten werden, dass die grössern Schweizer-städte, deren Eigenwaldungen den Holzbedarf nicht deckten, das Floss- und Triftgut vorab für ihren Eigenverbrauch reservierten, so dass talwärts dieser Städte weniger Holzverkehr herrschte und dass Flüsse ohne Stadtbarriere mehr Exportholz lieferten. Natürlich spielten dabei Grösse und Bewaldung, Holzvorrat und Produktivität der Standorte des Einzugsgebietes eine we-sentliche Rolle. Auch wurden bei uns im 18. und 19. Jh. die durch mehrere Jahrhunderte angehäuften Urwaldvorräte bis zur Neige ausgeschöpft.

Bei uns war der Flösser selbständiger Frachtführer, vor 1798 gelegent-lich in Zünften oder Gesellschaften für die Holzhändler tätig, z. T. mit dem Privileg von Generationen von Flösserfamilien. Er war in den wenigsten Fällen zugleich Waldbesitzer, während im benachbarten Baden (z. B. Schwarzwälder Murgschifferschaft) die aktiven Flösser zugleich Waldbesitzer und Säger waren (WIMMER 1908, S. 7). In Württemberg und andern deutschen Staaten waren Flösserei und Trift landesherrliches Regal und die Holzexporte den Untertanen verboten, während die Landesherren einen weitgehenden Holländerholzhandel betrieben. In Bayern waren Trift und Flösserei frei wie bei uns (ENDRES 1888, S. 185).

Im Ausland fand eine weit stärkere Benützung der Wasserwege statt als

bei uns. Es sei nur an Rhein, Main, Neckar, Donau, Waag und Inn erinnert. So grosse, ausgeklügelte Triftanstanlten wie der 51 km lange Schwarzenberkanal, durch den Fürst Johann Nepomuk Schwarzenberg einen Teil der frisch übernommenen böhmischen Hochwälder im Ausmass von ca. 24 000 Joch unangetasteten Urwaldes 1789–1791 und 1820–1822 erschloss und der bis nach dem 2. Weltkrieg in Betrieb war (HAFNER 1969, S. 134), gab es in unserem Lande nicht. Auch die grossen bayerischen oder steierischen Triftklausen, die Rechen im Murgtal oder grosse Kompanien wie die Murgschifferschaft oder die Calwer Compagnie fehlten auf Schweizerboden.

Bescheidene Klusen, meist aber nur kleine Holzschwellen mussten das Wasser stauen, um bei plötzlicher Öffnung tragfähige Wassermengen zu erhalten; die grösste und bekannteste Klus in unserem Lande ist die schwere Steinsperre in der Eau froide ob Bex.

B. Die Schweizer Flossstrassen

Die *Wasserwege* für die Ausfuhr waren

- der Rhein als wichtigste Sammelschiene mit seinen Zuflüssen in Graubünden, Vorarlberg und Baden, mit der Thur bis Weinfelden, mit der Töss, der Wutach, der Birs und der Wiese,
- die Aare mit Limmat, Reuss, Emme, Saane, Sense, Zihl und Broye,
- der Doubs als zu einem grossen Teil jurassischer Grenzfluss,
- die Rhone mit Zuflüssen im Wallis, in den Leman und mit der Arve,
- der Tessin mit Brenno, Moesa, Verzasca und Maggia,
- der Inn aus dem Engadin.

Die bedeutenden *Ausgangstore* waren

- Rheineck am Bodensee und Basel für den Rhein und für die Aare mit Zuflüssen,
- Genf für Rhone und Genferseegebiet,
- Locarno für Tessin und Misox,
- Martina für den Inn.

Die *Absatzländer* wechselten zeitlich und örtlich. Auf Rhein und Doubs wurden das holzarme Frankreich mit seinen Meerhäfen, Holland und England, ja sogar Russland, auf dem Tessin die Poebene und auf dem Inn die Salzpfanne im tirolischen Hall beliefert. Kanalbauten und Wasserwege