

Zeitschrift:	Schaffhauser Beiträge zur Geschichte
Herausgeber:	Historischer Verein des Kantons Schaffhausen
Band:	96 (2024)
Artikel:	Weidlinge in Schaffhausen - Fähren am Hochrhein : der traditionelle Bootsbau für Fischerei, Verkehr und Freizeit
Autor:	Joos, Eduard
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-1075010

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: 05.01.2026

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

Weidlinge in Schaffhausen – Fähren am Hochrhein

Der traditionelle Bootsbau für Fischerei, Verkehr und Freizeit

Eduard Joos

Es ist überraschend, dass zu Weidlingen und zum Weidlingsfahren in Schaffhausen praktisch keine Literatur besteht. Abgesehen von einigen Zeitungsartikeln¹ zu den Weidlingbauern Mändli im Nohl,² Wanner in Neunkirch³ und Kohler in Thayngen⁴ findet sich praktisch nichts Fundiertes. Dasselbe lässt sich feststellen über die einst zahlreichen Fähren am Hochrhein. Hingegen erschien in Deutschland 2007 ein bemerkenswerter Aufsatz mit dem Titel «Weidling und Weidlingbauer am Hochrhein»,⁵ der aber hierzulande kaum in breiteren Kreisen bekannt geworden sein dürfte. Er enthält den bemerkenswerten Satz zu den Schaffhauser Weidlingen: «An etlichen Orten hatte der Besitz eines solchen hölzernen Bootes geradezu Tradition. Auffallend und herausstechend war in dieser Hinsicht die Stadt Schaffhausen, in der es bei Alteingesessenen offensichtlich zum guten Ton gehörte, ein Holzboot am Rheinufer liegen zu haben und dies auch regelmäßig zu benutzen.»⁶ Der Verfasser Hans Walter Keweloh umschrieb damit die Schaffhauser Weidlingstradition als das, was sie auch heute noch ist: ein lebendiges und gern gelebtes Brauchtum, das aus Schaffhausen nicht wegzudenken ist. Und es ist offensichtlich weltweit einzigartig. Fotos zu Schaffhausen zeigen daher oft als Wahrzeichen den Rheinfall, den Munot und die Lindlipromenade mit den Weidlingen, die an Pfosten gekettet im Rhein schaukeln.

Dass das Weidlingsfahren ein immaterielles Schaffhauser Kulturerbe ist, wurde immerhin erkannt, als das Bundesamt für Kultur die bedeutendsten lebendigen Traditionen der Schweizer Kantone zu identifizieren und aufzulisten begann und der Kanton Schaffhausen den Historiker Daniel Grütter beauftragte, das Weidlingsfahren und seine Umwelt zu beschreiben. Publiziert wurde die vorzügliche Zustandsbeschreibung von 2018 im Internet, sie geht auftragskonform aber nicht auf historische Gegebenheiten ein.⁷

1 Schaffhauser Zeitungen werden wie folgt abgekürzt: Schaffhauser Intelligenzblatt/Schaffhauser Nachrichten: SN; Schaffhauser Arbeiter-Zeitung: Schaffhauser AZ. Die SN können im Internet ab Jahrgang 1861 abgerufen werden (<https://archiv.shn.ch>), die Schaffhauser AZ ab 2003 (www.shaz.ch/archiv).

2 Hunkeler, Ernst: Über Generationen dem Weidlingsbau treu: die Mändlis im Nohl, in: SN, 15. Mai 1970. – Ders.: Die Rheinfallschiffer-Dynastie Mändli, in: SN, 5. Juli 1972, 11. Juli 1972. – Baumann, Max: High Tech auch im Weidlingsbau, in: SN, 30. April 1988, S. 17.

3 Thüler, Daniel: In der Halle 7 neu auch Weidlingsbau, in: SN, 14. März 2002, S. 25.

4 Nyfeler, Monika: 300 Kilo Holz für einen Weidling, in: SN, 9. April 2008, S. 25. – Wüger, Alfred: «Einen Weidling zu bauen, ist spannend», in: SN, 17. August 2010, S. 11.

5 Keweloh, Hans Walter: Traditionelle Boote in Deutschland, Teil 7: Weidling und Weidlingbauer am Hochrhein, in: Deutsches Schiffahrtsarchiv 30, 2007, S. 99–124.

6 Keweloh (vgl. Anm. 5), S. 116.

7 Grütter, Daniel: Weidlingsfahren, www.lebendige-traditionen.ch/tradition/de/home/traditionen/weidlingsfahren.html (Zugriff 31. Januar 2024).



1 Lindlipromenade in Schaffhausen. Im Vordergrund ein Kohler-Massivholzweidling, dahinter ein Sperrholzweidling von Mändli. Foto: Eduard Joos, 2020.

Keweloh hatte 1981 ein Projekt zur Erfassung der vorindustriellen Wasserfahrzeuge am Oberrhein und Hochrhein gestartet und den Bestand der noch vorhandenen hölzernen Boote und ihrer Erbauer dokumentiert. Was dem Verfasser trotz sorgfältiger Quellensuche nicht aufgefallen ist: Die in Schaffhausen, Diessenhofen und Stein am Rhein benützten Weidlinge wurden in keiner dieser am Rhein liegenden Städte gebaut. Es finden sich erstaunlicherweise bis heute keinerlei historische Nachrichten über Weidlingbauer zwischen Schaffhausen und dem Untersee, obwohl es das von den Weidlingen vor allem benützte Fahrwasser ist. Es stellt sich deshalb die Frage, woher alle die Transportweidlinge auf dem Untersee und dem Rhein stammten und wer sie gebaut hat.

Als letzte Weidlingbauer der ganzen Ober- und Hochrheinstrecke von Bingen (D) bis zum Bodensee beschrieb Keweloh die beiden 1981 noch bestehenden Schiffswerkstätten Mändli in Nohl/Neuhausen am Rheinfall und Waldmeier in Mumpf (AG). Beide Betriebe liegen unterhalb von Schaffhausen, und tatsächlich wird man nur unterhalb des Rheinfalls fündig, wenn nach Weidlingbauern am Ober- und Hochrhein geforscht wird.

Wie gelangt der Weidling rheinauf- und rheinabwärts?

Die Schaffhauser Weidlingstradition besteht darin, den Weidling zuerst am Doppelseil kunstvoll so entlang der Lindlipromenade aufwärtszuziehen («Treidle»), dass sich die Bordwand an den Ufersteinen nicht abscheuert. Beim alten Zoll am oberen Ende der Lindlipromenade besteigen alle Mitfahrenden das Holzboot, und ab jetzt wird gestachelt:

Mit einem rund vier Meter langen oval gerundeten Eschenstab, unten mit metallinem Zweizack versehen, wird der Weidling rheinaufwärts gestossen und beim Zurückholen des Stachels wie mit einem Ruder die Fahrtrichtung bestimmt. Gestachelt wird grundsätzlich auf der Uferseite des Weidlings. Beim Stacheln unter das Boot wird der Weidling in den Fluss hinausgetrieben, stachelt man gegen das Ufer, wird die Weidlingsspitze auch gegen das Ufer bewegt und man landet. Geschieht das unfreiwillig, spricht man von einem «Bahnhof», einem typischen Anfängerfehler. Wie weit rheinaufwärts gestachelt wird, hängt ganz von der Situation und der Kondition der Stachler ab. Beliebte Ziele ab Lindli Schaffhausen sind etwa das Paradies (Altparadies) (30 Minuten Stachelzeit), Büsingen, die Schaarenwiese (90 Minuten), die Loog, Katharinental, Diessenhofen (150 Minuten), der Schupfen oder Stein am Rhein. Gut trainierte Stachler bewältigen die gut 20 Kilometer lange Flussstrecke bis Stein am Rhein in sechs Stunden (reine Stachelzeit), es ist also durchaus möglich, an einem Tag nach Stein am Rhein und in den Untersee zu stacheln. Vor allem an Auffahrt und Pfingsten ist das ein beliebter Gruppenevent.

Wo immer man auch wendet: Jetzt folgt die Fahrt in Fliessrichtung des Rheins. Kenner wissen die Strömung, die je nach Beschaffenheit des Flussbettes stark variiert, geschickt zu nutzen und Rückwärtsströmungen («Hinderwasser») zu vermeiden. Von Stein am Rhein trägt einen der Weidling in rund vier Stunden nach Schaffhausen zurück, vom Schaaren aus ist das mühelose Hinuntertreiben («Abetriibe») nach rund 80 Minuten zu Ende. Mit dem einzelnen Stehruder an Backbord kann die Fahrt gesteuert und beschleunigt werden. Die Ruderbewegung geschieht gleich wie bei den Gondeln in Venedig, die Gondoliere haben ihr Stehruder aber an Steuerbord. Die einzelnen Ruderschläge vorwärts müssen, damit sich der Weidling nicht im Kreis dreht, mit einem raschen Überschlag des Ruders um etwa 70 Grad und dem kräftigen Rückzug des Ruders ausgeglichen werden («Schwelle»). Durch das linksseitige Einruder vorangetrieben, gleitet der Weidling nicht völlig in Bootsrichtung senkrecht vorwärts, sondern driftet vom Ruderer aus gesehen leicht nach rechts.

Diese Beschreibung zeigt auf: Einen Weidling stacheln und rudern kann man nicht einfach, man muss es lernen. Die entsprechenden Techniken und Kniffe wurden und werden über Generationen weitervermittelt, sie sind aber durchaus von Mann und Frau erlernbar. Von Privaten und Pontoniervereinen werden auch Kurse angeboten. Ist die Fahrtechnik einmal eingeübt, wird man sie ein Leben lang nicht verlernen.

Noch ein Detail zum Westwind: Er trifft je nach Flusskrümmung auf die Weidlingsspitze und kann die Fahrtrichtung beeinflussen. Bei leichtem Wind dreht sich der Weidling in Querrichtung zur Strömung, man treibt einfach weniger rasch rheinabwärts. Ist der Westwind stark, braucht es viel Kraft beim Rudern, um ein Drehen des Weidlings in Querlage zu vermeiden. Bei sehr starkem Westwind kann es sein, dass man mit dem Ruder der Lage nicht mehr Herr wird. Dann gibt es den seltenen Moment, wo man Weidlingsfahrer rheinabwärts stacheln sieht.

Nicht zu vergessen: All die Mühen und Strapazen beim Stacheln und Rudern betreffen nur den Bootsführer. Die bis zu neun Mitfahrenden geniessen die Aufwärts- wie die Rückfahrt gänzlich mühelos, wenn sie mit dem Weidlingsführer nicht abwechseln oder ihn mit einem zweiten Ruder oder Stachel vorn im Boot ergänzen wollen. Weidlingsfahren ist darum auch für (Liebes-)Paare und Familien sehr beliebt. Ein Blick auf den Rhein

an einem Sonntagabend im Sommer zeigt: Da sind auf der Höhe Paradies gut und gern 25 bis 30 Weidlinge mit Familien beim ruhigen Hinuntertreiben zu beobachten.

Der Ursprung der Weidlingstradition

Die Jahre um 1900 zeichnen sich aus durch einen allgemeinen Aufbruch. In Kunst und Architektur löste der Jugendstil den Historismus ab. Die Wandervogelbewegung lockte Schüler und Studenten ins Freie, ihre Ortsgruppen organisierten gemeinsame Wanderungen und Ausflüge ohne Aufsicht der Eltern oder Lehrer. Die Jugendlichen strömten aus den bürgerlichen Behausungen, Schulen und Kneipen hinaus in die Natur. Es gab ein völlig neues Körpergefühl. Wandern und andere sportliche Betätigungen wurden zu breiten Modeströmungen.

Die jungen Schaffhauser, die am 15. Mai 1909 zur ersten Wandervogeltour aufbrachen, verbanden die Naturbegeisterung der Wandervogelbewegung mit den natürlichen Gegebenheiten in Schaffhausen, wie der publizierte Wanderbericht ausführt: «So marschierten wir, vollständig nach Wandervogelart ausgerüstet (sehr malerisch), nach Stein und fuhren abends singend und handorgeln in einem Waidling nach Schaffhausen. Diese Fahrt war geradezu klassisch, und mit grosser Begeisterung erklang von dem ruhig dahingleitenden Boot der stimmungsvolle Kantus: *An den Rhein ...».⁸* Das ist ein erster schriftlicher Beleg dafür, dass Weidlinge, ursprünglich Fischer- und Transportboote,⁹ nach 1900 auch in Schaffhausen zur Freizeitgestaltung und zur sportlichen Betätigung eingesetzt wurden.

Schon um 1880 trugen in Schaffhausen die Pontoniere wesentlich zur Verbreitung des Weidlingssports bei. Ähnlich wie die Schiessvereine entstanden zur Vorbereitung und Unterstützung von Militäreinsätzen private Pontoniervereine, in welchen die Handhabung von Weidlingen für den Ernstfall militärisch eingeübt wurde. Die Website der Pontoniere Schaffhausen enthält zur Gründungsgeschichte folgende Angaben: «Der Einfluss von Hauptmann Kuhn aus Zürich, bewirkte erstmals im Jahre 1877, dass zwei Mann, bei der Rekrutierung in Schaffhausen zu den Pontonieren ausgehoben wurden. In den folgenden Jahren muss sich das wiederholt haben, sodass die Anzahl Pontoniere im Kanton Schaffhausen stetig weiter anwuchs. Die Voraussetzung einer sicheren Handhabung, des Materials und der Boote, konnte jedoch in der kurzen Dienstzeit nicht recht gewährleistet werden, wenn sie nicht durch ständige Übungen ergänzt werden konnte. Diese Tatsache bewog Hauptmann Kuhn, in Zürich und in Schaffhausen Pontonierfahrvereine zu gründen. Am 5. Februar 1881 erschien sodann ein Inserat in den Zeitungen, mit der Einladung an sämtliche in Schaffhausen und Umgebung wohnhaften Pontoniere und Angehörigen der Genietruppen. Neun Mann folgten

⁸ Correspondenzblatt für studierende (Schweizer) Abstinente 1–24, 1896–1919, zitiert nach Eduard Joos: Verbindung Munot Schaffhausen 1908–1918, Schaffhausen 1966, S. 38.

⁹ Spycher, Albert: Der Weidlingbauer, Basel 1988, S. 5.

- 2 Inserat im Schaffhauser Intelligenzblatt vom 10. Mai 1900.

Anzeige und Empfehlung.
 Unterzeichnete bringen den geehrten Gesellschaften, Vereinen und
 Privaten ihre auf best eingerichteten Schiffe für
Lustfahrten
 vom Rheinfall nach allen Stationen bis Zürich in gelt. Grinnerung.
 Unter Bezeichnung für gefahrlöse Fahrt, billigen Preisen und einer
 Bedienung, rechnen mit Hochachtung
Die Schiffleute am Rheinfall:
J. G. Mändli & Comp.

dieser Einladung und trafen sich im Restaurant Beckenburg an der Neustadt und gründeten den Pontonierfahrverein Schaffhausen.»¹⁰

In den Folgejahren spezialisierte sich der Verein auf vormilitärische Übungen auf dem Wasser und forderte alle über 17-jährigen Interessierten zum Vereinsbeitritt auf.¹¹ Bereits im Jahr der Gründung gehörten dem Verein drei im Nohl wohnhafte Männer namens Mändli an, wovon einer, Feldweibel Johann Mändli, zum ersten Präsidenten gewählt wurde.¹² Johann Mändli (1849–1916) war Lachsfischer und betätigte sich im aufkommenden Tourismus als Rheinfallruderer. Als der Pontonierfahrverein 1882 eine Weidlingsfahrt Rheinfall–Laufenburg unternahm, war er als Steuermann dabei.¹³ Als guter Schwimmer wurde er städtischer Bademeister. Um 1890 amtete er auch als Fischereiaufseher und Leiter der kantonalen Fischzuchtanstalt.¹⁴ In den Folgejahren übernahm er das Bierdepot und die Wirtschaft zum Cardinal. 1916 starb er 67-jährig an den Folgen einer Brustfellentzündung.¹⁵ Mändli darf als Initiant von privaten Weidlingsfahrten unterhalb des Rheinfalls angesehen werden, für die er bereits 1900 warb (Abb. 2).

Gab es das Weidlingsvergnügen schon um 1530?

Es gibt einen interessanten Einzelhinweis, dass das Schaffhauser Weidlingsfahren als Freizeitvergnügen wahrscheinlich sehr viel älter ist als die 100 bis 150 Jahre, die uns von der Gründung des Pontonierfahrvereins und der ersten Wandervogel-Weidlingsfahrt trennen.¹⁶ Um 1530 liess die alteingesessene Schaffhauser Familie Schalch-Murbach beim Goldschmied und Kupferstecher («Ysenschnider») Lorenz Rosenbaum einen Model aus Ahornholz für Marzipan-«Gueteli» schneiden, das einen kräftigen Weidlingsbesitzer zeigt, der gegen den Strom stachelt. Zwei Damen mit Kopfputz geniessen sitzend die Freizeit. Der Weinlängel im kühlen Wasser ist für das Picknick bestimmt. Die Grasbüschel am nahen Ufer unterstreichen, dass es sich um eine Weidlingsfahrt handelt. Dieser

¹⁰ Die Geschichte der Pontoniere Schaffhausen, www.pontoniereschaffhausen.ch/verein/geschichte/ver einsgeschichte.htm (Zugriff 11. Januar 2024).

¹¹ SN, 7. April 1894.

¹² Baumann, Max, in: SN, 30. April 1988, S. 17.

¹³ SN, 15. Juli 1882.

¹⁴ SN, 9. Juli 1890, 13. Oktober 1893.

¹⁵ Kurznachruf in SN, 28. und 30. Juni 1916.

¹⁶ Die folgenden Informationen verdanke ich Hans-Peter Widmer, der mich mündlich über seinen Fund orientiert hat. Zu Lorenz Rosenbaum (um 1500–1575), Schaffhauser Stadtbürger, Rüdenzünfter und Grossrat, siehe Stäheli, Cornelia/Widmer, Hans-Peter: Honig den Armen, Marzipan den Reichen. Schweizer Gebäckmodel des 16. und 17. Jahrhunderts, Zürich 2020, S. 16.

500-jährige Beleg ist einzigartig, er zeigt bildlich das Weidlingsfahren als Freizeitvergnügen, wofür es bislang keine so frühen Quellen gibt.

Studentenverbündungen verbreiten die Tradition

Die Schaffhauser Wandervogelgruppe war personell eng verknüpft mit der 1908 gegründeten Abstinentenverbündung Munot an der Kantonsschule Schaffhausen. 1916 bestellten die Munötler ihren ersten eigenen Weidling beim Bootsbauer Rudolf Hartmann in Eglisau,¹⁷ 1929 lieferte Hartmann auch einen Weidling an die Verbündung KTV (Kantonsschul-Turnverein),¹⁸ die Verbündung Scaphusia folgte 1932.¹⁹ Auch die Commercia, eine Verbündung für Schüler der Handelsschule des Kaufmännischen Verbandes, 1918 gegründet, besitzt seit langem einen Weidling. Und die Fortuna, die Verbündung der Schaffhauser ZHAW-Absolventen, betont noch heute auf ihrer Website ihre grosse Verbundenheit mit dem Rhein, die sich durch regelmässige Weidlingsfahrten äussere.²⁰ Weidlingsfahren wurde in Schaffhausen nicht nur für Kantonsschüler und Studenten zu einem beliebten Freizeitvergnügen, ihre Eltern und andere Schaffhauser Familien zogen nach. Die Bestellkalender von Rudolf und Hans Hartmann in Eglisau führen illustre Schaffhauser Namen auf wie Frey, Fröhlich, Grieshaber, Habicht, Joos, Lieb, Sigerist, Spleiss, Stokar und Ulmer, um nur einige zu nennen. Viele dieser Namen tauchen jeweils nach acht bis zwanzig Jahren wieder in den Eglisauer «Bestellbüchern» auf. Die Weidlingstradition hatte sich in wenigen Jahren stark in der Schaffhauser Gesellschaft verbreitet, und sie dauert bis heute an.²¹

Eglisauer Weidlinge in Schaffhausen

Die beiden letzten Weidlingshersteller, die Keweloh 1981 oberhalb von Basel noch vorauf, waren die Bootsbauer Mändli im Nohl/Neuhausen am Rheinfall und Waldmeier in Mumpf (AG). Für Schaffhausen ursprünglich bedeutsamer war aber die Weidlingbauerfamilie Hartmann in Eglisau, die aber 1981 nicht mehr existierte, da der letzte Eglisauer Weidlingbauer, Hans Hartmann, 1980 verstorben war. Dank eines Hinweises in Albert Spychers Schrift «Der Weidlingbauer»²² erfuhr ich von Hartmanns nachgelassenen Bestellkalendern. Von 1901 bis Ende 1977 führten Vater Rudolf Hartmann (1875–1949) und Sohn Hans Hartmann (1910–1980) sorgfältig Buch über alle ihre Weidlingsbestellungen. Dazu verwendeten sie gedruckte Taschenkalender in Postkartengrösse, wohl um Papier zu sparen. Spycher hat allerdings nur Einblick in zwei dieser Bestellkalender genommen. Bei meiner Nachfrage beim Sohn von Hans Hartmann, Dr. Hannes Hart-

¹⁷ Privatarchiv Hannes Hartmann (PA Hartmann), Bestellkalender 2, 73 [Hermann] Lieb [vulgo Bäusel] und [Jakob] Schalch [vulgo Salz].

¹⁸ PA Hartmann, Bestellkalender 2, S. 127.

¹⁹ PA Hartmann, Bestellkalender 2, S. 149.

²⁰ www.fortuna-sh.ch/startseite (Zugriff 31. Januar 2024).

²¹ Grütter (vgl. Anm. 7), S. 1.

²² Spycher (vgl. Anm. 9), S. 37–40.



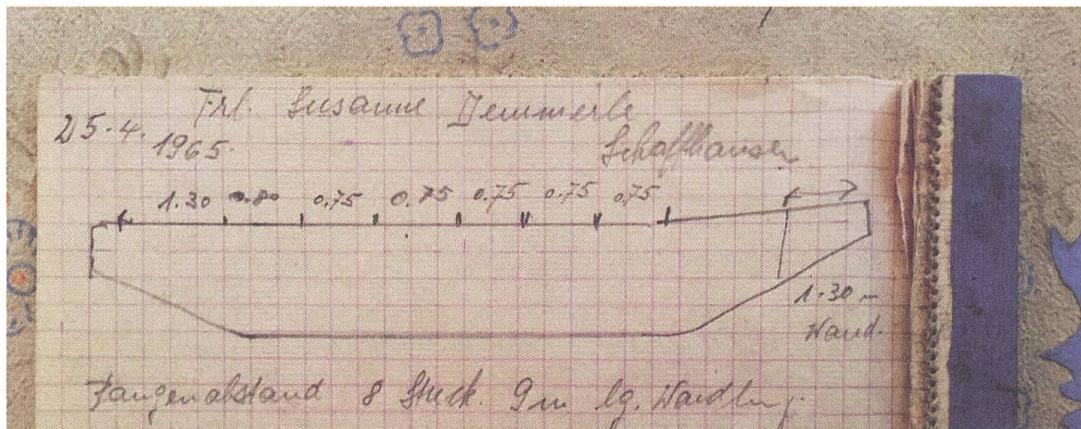
3 Der letzte Hartmann-Weidling in Schaffhausen, Bauwinter 1964/65. Foto: Eduard Joos, 2020.

mann in Eglisau,²³ stellte sich heraus, dass Vater und Sohn Hartmann in vier Kalendern, einem Durchschreibebuch und einem Kassenbuch rund 580 Schiffsbauaufträge verzeichnet haben, leider mit einer Lücke von 1958 bis 1965; durch Vergleich mit der Produktion in anderen Jahren kann geschlossen werden, dass in der Berichtslücke weitere 35 Bestellungen eingegangen sein dürften. Wir können daher von 615 Weidlingen ausgehen, die Vater und Sohn Hartmann in 78 Jahren gebaut haben, sieben bis acht Weidlinge pro Jahr. Hartmanns betrieben den Bootsbau neben der Landwirtschaft und dem Rebbau, meist als Zusatzarbeit im Winter und oft im Einmannbetrieb oder mit einer Hilfskraft.²⁴

Von den 615 Weidlingen wurden 154 nach Schaffhausen und Umgebung ausgeliefert, 59 in den unteren Kantonsteil Rüdlingen-Buchberg und einer nach Stein am Rhein. Von der gesamten Eglisauer Weidlingsproduktion gelangten also 214 Stück oder 35 Prozent auf den Rhein bei Schaffhausen. Die Eglisauer Weidlinge mit ihrer unverkennbaren Form sind heute (2024) mit einer Ausnahme auf dem Schaffhauser Rhein verschwunden. Ein letztes Exemplar, Bauwinter 1964/65, trägt das Kennzeichen «SH 317» und hängt im Lindli am Pfosten Nr. 121. Seine Langlebigkeit zeugt von der sorgfältigen Holzauswahl und einer guten Verarbeitung durch den Eglisauer Bootsbauer.

²³ Ich möchte mich an dieser Stelle bei Dr. Hannes Hartmann bedanken für die Auskünfte und das grosszügige Überlassen der Dokumente aus dem Privatarchiv. Die Bestellkalender, das Offertbuch und das Kassenbuch waren für mich Anregung, Ausgangspunkt und Grundlage für diesen Fachartikel.

²⁴ Hannes Hartmann erinnert sich an kalte Wintertage, an denen er seinem Vater Hans Hartmann in der ungeheizten Werkstatt neben dem Wohnhaus in der Burg Eglisau helfen musste.



4 Konstruktionsskizze von Hans Hartmann für den Weidling von 1964/65 für Susanne Demmerle. Foto: Eduard Joos, 2023.

Lange Eglisauer Weidlingbautradition

Rudolf und Hans Hartmann waren nicht die ersten Weidlingbauer in Eglisau. Aufgrund der Tauf-, Ehe- und Sterberegister der Kirchgemeinde Eglisau²⁵ und der Zivilstandsakten²⁶ lassen sich die «Waidlingmacher» bis ins 18. Jahrhundert zurückverfolgen. Zusätzliche Hilfe leisten auch die im Internet abrufbaren «Zürcher Ehedaten des 16.–18. Jahrhunderts».²⁷ Die urkundlich belegbare direkte Vorfahrenreihe von Hans Hartmann (1910–1980) beginnt mit Hans Ulrich Hartmann-Gantner (* 1754), der seine Weidlinge wie sein Sohn Hans Ulrich Hartmann-Bachmann (1799–1880) und sein Enkel Konrad Hartmann-Fehr (1838–1906) in Oberriet baute. Auch der Urenkel Rudolf Hartmann-Dünki (1875–1949), der uns seine Bestellkalender hinterlassen hat, produzierte noch in Oberriet, einem damals abgelegenen Weiler anderthalb Kilometer von der Altstadt rheinaufwärts am Rhein. Oberriet war einst ein ansehnlicher Ortsteil von Eglisau, in dem um 1800 noch 109 Fischer, Bauern und Weidlingmacher lebten.²⁸

Durch die Inbetriebnahme des Flusskraftwerks Rheinsfelden am 16. Januar 1916 und den dadurch bedingten Höherstau, der in Eglisau und Oberriet acht Meter ausmachte, mussten von den 17 Wohnhäusern und Scheunen alle bis auf zwei aufgegeben werden.²⁹ Auch die schöne alte Holzbrücke Eglisau–Seglingen³⁰ und die ansehnliche Rüdlinger Mühle³¹ wurden Opfer des Kraftwerks. Die entschädigten Oberrieter suchten sich neue Wohnlagen in Eglisau und Umgebung. Rudolf Hartmann verlegte seinen

²⁵ Staatsarchiv Zürich (StAZH), E III 32.1 bis 32.12 (Mikrofilme).

²⁶ StAZH, NN 341.1 bis 341.4 und NN 341.9 bis 341.11 (Papierform).

²⁷ www.archives-quickaccess.ch/search/stazh/edb (Zugriff 31. Januar 2024).

²⁸ Lamprecht, Franz/König, Mario: Eglisau. Geschichte der Brückenstadt am Rhein, Zürich 1992, S. 312, 313, 518, 576.

²⁹ Ausführlich in Hartmann, Sarah: Die Stauung des Rheins bei Eglisau um 1920 und deren Auswirkungen, Maturitätsarbeit Bülach 2009, Typoskript, Kantonsschule Zürcher Unterland, Bülach.

³⁰ Es gab 1918 einen Plan, die Holzbrücke in der Tössegg neu aufzubauen: Lienhard, Werner: Brücken in Rorbas-Freienstein-Teufen, S. 4, www.freienstein-teufen.ch/public/upload/assets/215/Bruecken_in_Rorbas-Freienstein-Teufen (Zugriff 31. Januar 2024).

³¹ Foto in Ullmann-Meyer, Adalbert: Rüdlinger Heimatbuch 827–1977, 2. Auflage, Schaffhausen 1981, S. 91.

Tab. 1: Weidlingmacher in Eglisau

Vor-name	Name	Frauen-name	Wohnort	Beruf	Geburt	Ehe	Tod	Eltern	Quelle (StAZH)	Seite
Hans Jakob	Hartmann		Burg	Weidlingmacher			1766-04-25		E III 32.1	715
Hans Heinrich	Schneider	Hartmann	Oberriet	Weidlingmacher		1748-03-26			E III 32.4	215
Hans Jakob	Schneider	Läubli	Burg	Weidlingmacher	1748-11-10	1780-02-01			E III 32.5	236
Christoph	Hartmann	Bächtold	Burg	Weidlingmacher	1754-02-18	1787-10-02			E III 32.5	244
Johannes	Schneider	Koch	Burg	Weidlingmacher	1762-04-09	1791-04-12			E III 32.5	249
Hans Ulrich	Hartmann	Gantner	Oberriet 145	Weidlingmacher	1782-01-19	1799-09-17			E III 32.5	262
Hans Ulrich	Hartmann	Bachmann	Oberriet 145	Schiffmacher	1799-10-17	1823-12-08	1880-10-02	Hartmann-Gantner	NN 341.1-4	89
Heinrich	Hartmann	Häberlin	Oberriet	Weidlingmacher	1808-09-27		1848-03-26		E III 32.20-25	710
Rudolf	Hartmann	Helbling	Oberriet	Weidlingmacher	1816-11-20	1850-04-15			E III 32.7	47-48
Rudolf	Hartmann	Freitag	Oberriet	Schiffmacher	1816-11-20	1854-02-27			E III 32.5	54-55
Heinrich	Hartmann	Suter	Oberriet	Schiffmacher	1820-07-19		1881-07-16	Hartmann-Bachmann	NN 341.1-4	105
Heinrich	Hartmann	Bliggensdorfer	Oberriet	Schiffmacher	1828-07-15				E III 32.7	52-53
Konrad	Fehr	Landert	Oberriet	Schiffmacher	1831-10-31	1856-11-03			E III 32.5	57-58
Konrad	Hartmann	Fehr	Oberriet 189	Schiffmacher	1838-08-16		1906-10-19	Hartmann-Bachmann	NN 341.9-11	78
Rudolf	Hartmann	Dünki	Oberriet/Burg 34	Weidlingmacher	1875-11-09		1949-12-07	Hartmann-Fehr	Hannes Hartmann	
Hans	Hartmann	Schmid	Burg 34	Weidlingmacher	1910-11-23	1942-10-20	1980-03-01	Hartmann-Dünki	Hannes Hartmann	

Quellen: Zürcher Ehedaten des 16.–18. Jahrhunderts. StAZH, E III 32.1 bis 32.12; NN 341.1 bis 341.4; NN 341.9 bis 341.11, archives.quickaccess.ch/search/stazh/edb (Zugriff 31. Januar 2024).

Wohnort und die Weidlingswerkstatt 1917 ins Quartier Burg,³² auf halbem Weg von Oberriet nach Eglisau, wo er und sein Sohn Hans bis 1977 die Eglisauer Weidlinge zusammenbauten.

Die Bestellkalender als historische Dokumentation

Der erste Bestellkalender beginnt mit diversen Detailskizzen und Massangaben für verschiedene Typen von Weidlingen. Besonders stechen die Bauangaben eines Bootes «Zur Fellssenfahrt Rheinfall–Schlösschen Wörth»³³ heraus, die aufzeigen, dass die ersten Weidlinge, die im Rheinfallbecken von Johannes Mändli gerudert wurden, nicht im Nohl, sondern in Eglisau gefertigt wurden. Dann folgen chronologisch aneinander gereiht die Bestellungen, beginnend mit dem 29. Januar 1901: «Ein Schiff geliefert an ti koräktion nach Rüdlingen, Preis Frk 180.» Das Entziffern der Angaben, die bis 1909 wohl von Rudolf Hartmanns Frau, Luise Hartmann-Dünki (1875–1943), eingetragen wurden,³⁴ erfolgten in originell-sprechnaher Orthografie und deutscher Kurrentschrift, deren Entzifferung mitunter eine echte Portion an Fantasie und Sachkenntnis voraussetzen. Das eben genannte Schiff ging an «die Rheinkorrektion nach Rüdlingen», wo seit 1881 die Ufer gegen Erosion gesichert wurden.³⁵ Da ein Fischerweidling von 9,3 Meter Länge damals 70 Franken kostete, muss es sich bei dem an die Rheinkorrektion für 180 Franken gelieferten Exemplar um einen 14,4 Meter «grossen Weidling» oder «Steinweidling» gehandelt haben.

Hartmanns Weidlingstypen und ihre Verwendung

Grosser Weidling oder Steinweidling

Wurde ein Weidling für Kies- oder Steintransporte verwendet, wurde er normalerweise als Stein- oder als grosser Weidling bezeichnet. Weil manchmal in der Bestellung nur «Schiff» oder «Weidling» steht, muss über den Preis (1901: 130, 1950: 749 Franken) ermittelt werden, um welchen Weidlingstyp es sich handelt. Grosser Weidlinge gingen an Kraftwerke, Tiefbauämter und Wasserversorgungen, Bauunternehmer, Kieswerke, Materialverwaltungen und Gemeinden. Im Beobachtungszeitraum lieferten die Hartmanns 21 grosse Weidlinge aus.

Fischerweidling

Der anfänglich weitaus häufigste Bootstyp war der Fischerweidling, 9–10 Meter lang, ohne alle Zusätze wie Holzkufen, Schnürlatten, Blindböden, Streiflatten oder Kisten, die beim Netzfischen nur gestört hätten. Bezüger waren fischende Privatpersonen oder Fischereigemeinschaften. Die Preise beginnen 1901 bei 70 Franken und klettern bis in die 1960er-Jahre auf 800 Franken. Ausgeliefert wurden 150 Fischerweidlinge.

³² «4. December 1917 In der Burg der erste Waidling für Herrn Wäckerling zum Rheinhof Station Zwei-deln». PA Hartmann, Kassenbuch, S. 44.

³³ PA Hartmann, Bestellkalender 1, S. 12.

³⁴ E-Mail von Hannes Hartmann, 15. April 2022. Nach dem 26. September 1909 wechselt die Handschrift.

³⁵ Ullmann-Meyer (vgl. Anm. 31), S. 55–58 (neuhochdeutsche Übersetzung).

- 5 Die Familie von Hans Hartmann begleitet einen «Schnäbler» mit Naturspanten zur Jungfern fahrt.
Foto: Silvia Zwinggi, Eglisau 1988.



Gamper, Schnäbler, Einschnäbler, Ruderboote (später in Schaffhausen Fährboote genannt)

Die 49 ausgelieferten Gamper sind Weidlinge, deren Bodenplanken nur an einem Ende hochgezogen sind. Am anderen Ende haben sie einen senkrechten Spiegel, an dem zum Beispiel ein Aussenbordmotor befestigt werden kann. Erfolgt die Fortbewegung mittschiffs sitzend mit einem Doppelruder, spricht man von einem Ruderboot. Im Volksmund wurden solche Ruderboote auch als «Füdleweidlinge» bezeichnet.³⁶ Die Länge kann zwischen 7 und 9 Metern variieren. Gamper können als Fischer-, Transport- oder Freizeitboote eingesetzt werden. Abnehmer sind Fischer, Gewerbetreibende, Wasserbauämter, Bauinspektorate und Private. Der Preis stieg von 60 Franken (1901) auf 500 Franken (1968). Gamper wurden 49, Ruderboote 17 hergestellt.

Fahrweidlinge, Weidlinge

Fahrweidlinge sind im Gegensatz zu Fischerweidlingen speziell für den Personentransport gedacht, der Begriff dürfte von der «Far»³⁷ im Sinn von Fähre abgeleitet sein. Sie dienen der Freizeitgestaltung und haben mit der nach 1900 aufkommenden Sporttradition eine grosse Verbreitung gefunden. Dieser Bootstyp hat denn auch die aufwendigste Ausgestal-

³⁶ Spycher (vgl. Anm. 9), S. 37.

³⁷ «1. concr. a) Fähre, Ort, wo man über einen Fluss (oder See) gefahren wird, das hiezu dienende Fahrzeug. [...] b) Fahrstrasse, resp. Wasserstrasse. [...] 2. abstr. a) das Recht, Privilegium, Personen und Waaren überzusetzen [...].» Schweizerisches Idiotikon. Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache, Bd. 1, Frauenfeld 1881, Sp. 886–887, www.idiotikon.ch.

tung erfahren. Die 9–10 Meter langen Fahrweidlinge (später schlicht Weidlinge genannt) wurden gegen Aufpreis bald einmal mit Omegol imprägniert und nach und nach ausgestattet mit Schnürlatten (ursprünglich um Waren festzubinden, jetzt als Ablageflächen für die quer liegenden Sitzbretter), Blindböden, Holzkufen, Streiflatten als oberem Abschluss der Bordwände, (Fisch-)Kisten mittschiffs, vorn oder hinten, eventuell Querbrett samt Loch hinten für Außenbordmotor, in Einzelfällen sogar mit Segeleinrichtung. Fahrweidlinge kosteten 1901 noch 75 Franken, 1977 bereits 2400 Franken. Abnehmer waren ursprünglich vor allem private Fahrgemeinschaften (Limmatclub Zürich, Rheinclub Eglisau, Nautischer Club Bern, Schwimmclub Schaffhausen, Studentenverbindungen usw.), später durchwegs Privatpersonen. Hartmanns haben 1901 bis 1977 332 Fahrweidlinge ausgeliefert.

Notweidlinge

Rettungsboote wurden ursprünglich als Notweidlinge bezeichnet, als Typ und im Preis unterscheiden sie sich nicht von Weidlingen. Abnehmer waren Clubs, Badeanstalten, Gemeinden und Kraftwerke. Bei Hartmanns sind neun Boote als Notweidlinge bestellt worden.

Fährschiff, Fährboot

Nur je einmal tauchen in den hartmannschen Bestellungen ein «Fährboot» (1974) und ein «Fährschiff» (1910) auf. Jenes wurde nach Thayngen (SH) ausgeliefert. Dabei dürfte es sich um einen Weidling mit einem senkrechten Abschluss hinten gehandelt haben, damals im Schaffhauser Volksmund Fährboot oder Gamper genannt. Der Begriff Gamper verschwand um 1950 und wird nicht mehr gebraucht.

Interessanter ist der Begriff «Fährschiff». Ein Boot mit dieser Bezeichnung wurde 1910 nach Rheinsfelden unterhalb Eglisau ausgeliefert. Wofür es verwendet wurde, ist im Wort enthalten: als Fähre für den Querverkehr über den Rhein. Im Vergleich zu einem grossen oder einem Steinweidling ist der Preis leicht erhöht, es dürften längsseitige Sitzbänke in den 260 Franken eingeschlossen gewesen sein. Heute bietet das Kraftwerk Eglisau-Glattfelden in Rheinsfelden Fussgängern einen bequemen Rheinübergang. Vor seiner Inbetriebnahme am 16. Januar 1916 war diese Fähre jedoch die einzige Möglichkeit, dort den Rhein zu queren. Auch wenn der Begriff «Fährschiff» bei Hartmann nicht mehrfach erscheint, ist offensichtlich, dass er auch an andere Orte Weidlinge zur Flussüberquerung ausgeliefert hat.

Bevor im Weiteren die Fährorte und die Verwendung von «Fahrweidlingen» als Fährboote am Hochrhein und seinen Zuflüssen thematisiert werden, soll zunächst die Machart eines Weidlings im Zentrum stehen.



6 Das beschauliche Fährboot Zurzach–Kadelburg. Hersteller: Waldmeier Mumpf AG. Foto: Eduard Joos, 2023.

Die Herstellung eines Weidlings

Die Machart eines Weidlings ist relativ einfach, sie verleitete schon einzelne Nichtschiffbauer, sich an eine Herstellung zu wagen.³⁸ Ein Weidling besteht aus dem Boden («Sohle») und den beiden Seitenbrettern aus Tannenholz, je einem Joch («Schoo») vorn und hinten als Abschluss sowie sieben oder acht³⁹ Spanten («Rungen») aus Föhren oder Eichenholz, welche Boden und Seitenwände zusammenhalten.

Sehr stark vereinfacht erfolgt die Herstellung so:⁴⁰ Mehrere Längsbretter werden, wenn sie nicht breit genug sind, gefast und die Schnittflächen mit breiten Agraffen «zusammengenäht». Die Naht wird durch trapezförmige «Schienchen» abgedeckt, unterlegt werden als Dichtmaterial ursprünglich Binsen, heute eine saugfähige Schaumschnur

³⁸ Private Weidlingbauer waren unter anderen Roger Ballmer, Paul Hänni, Hans Wahlen und Caro Stemmler 1994/95. Einen zweiten Weidling bauten Roger Ballmer, Paul Hänni und Caro Stemmler 2015/16, er besteht noch und trägt das Kennzeichen SH 338 (Mitteilung Caro Stemmler, 25. August 2022).

³⁹ Hartmann- und Mändli-Weidlinge haben sieben Spanten, Waldmeier- und Wanner/Kohler-Weidlinge acht.

⁴⁰ Ausführlich mit Fotos bei Spycher (vgl. Anm. 9), S. 44–51.



7 Waldmeier-Weidlingswerkstatt: Die vorn und hinten verjüngten Bordwände werden in der Mitte mit den Rungen fest verbunden. Der Boden liegt noch flach. Schweizerische Nationalbibliothek, Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege: Sammlung Rosmarie Spycher-Gautschi, 1985.



8 Waldmeier-Weidlingswerkstatt: Das Bodenbrett wird in der Mitte mit Stipfern an der Decke abgestützt und vorn und hinten mit dem Wagenheber hochgewuchtet. Nun werden die Bordwände angeschraubt. Schweizerische Nationalbibliothek, Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege: Sammlung Rosmarie Spycher-Gautschi, 1985.



9 Der Weidlingbauer Hans Hartmann in seiner Eglisauer Werkstatt. Im Vordergrund ein Wagenheber, womit der Weidlingsboden hochgewuchtet wurde. Foto: Silvia Zwinggi, Eglisau, 1988.

oder Moosgummibänder. Die vorbereiteten Spanten, die dem Ganzen die nötige Stabilität verleihen, werden anschliessend auf den Boden montiert (Abb. 7).

Der Boden wird vorn und hinten auf das richtige Mass verjüngt und durch Winden so weit hochgewuchtet, dass die vorher in die richtige Form gesägten und gehobelten Seitenwände angeschraubt werden können (Abb. 8). Früher geschah die Verbindung durch handgeschmiedete, kantige Nägel.

Ist das Joch (Schoo) vorn und hinten eingepasst, ist der Weidling im Rohbau fertig, die Kufen, Schnür- und Streiflatten und eine Kiste usw. können nach Wunsch des Bestellers noch angebracht werden. Als Fortbewegungselemente braucht es noch das «Geschirr», einen etwa 275 Zentimeter langen Stachel aus Eschenholz mit Eisendoppelzack und quer gestelltem Griff («Schwirbel») sowie das 260 Zentimeter lange Stehruder aus Esche mit angeleimtem Ruderblatt, auch mit «Schwirbel». Zum Ausschöpfen des Wassers dient die «Schapfi» oder «Sasse», heute oft ergänzt durch eine sonnenlichtgespeiste automatische Elektropumpe.⁴¹

Für die einfache Weidlingswerkstatt genügten Böcke, Stiper, Axt, Säge, Hobel und Wagenheber, Maschinen gehörten ursprünglich nicht dazu. Eine Bandsäge hatten die Hartmanns auch erst, als elektrischer Strom zur Verfügung stand. Zuvor war alles Handarbeit.

41 «Rudolf Stamm hat vor rund 25 Jahren eine automatische Weidling-Pumpe, die „Schöpfi“ erfunden, die mit Fotovoltaik funktioniert.» SN, 27. Oktober 2022, S. 19.



10 Der letzte Naturspanenweidling von Hans Hartmann,
gebaut 1967, Zustand 1990. Besitzer: John P. Naegeli.
Foto: Eduard Joos, 1990.

Der archaische Weidling mit Naturspanen

Die heute üblichen Kunstspanten mit Winkeleisen wurden von Hans Hartmann erstmals 1946 für einen Weidling verwendet, der von Max Bachmann für den Christlichen Verein junger Männer Schaffhausen bestellt wurde.⁴² Bis zu diesem Zeitpunkt wurden alle Weidlinge nach althergebrachter Weise mit Naturspanen erstellt und sahen sehr viel archaischer aus.

Ein Naturspant war ein Stück Föhrenstamm mit einem Aststück, das genau im richtigen Winkel aus dem Stamm gewachsen sein musste. Das aus dem Stamm geschnittene Teilstück wurde an den Boden genagelt, das Aststück hielt die Weidlingswand. Bei einem Weidling wurden meistens zehn Naturspanen eingebaut, je fünf stabilisierten die linke und die rechte Bordwand. «Der Schiffsbauer ging selbst in den Wald, um nach geeigneten Föhren Ausschau zu halten. Sie durften nicht zu jung und nicht zu alt sein, da sonst der Winkel entweder zu steil oder zu stumpf gewesen wäre.»⁴³

Traditionsbewusste Stachler zogen diesen archaischen Naturspanenweidlingstyp daher noch lange der Kunstspantenvariante vor. Die Hartmann-Kunden konnten von 1946 bis 1967 zwischen Natur- und Kunstspanten wählen, Kunstspanten waren teurer, weil dazu mehr Winkeleisen zugekauft werden mussten. Der letzte von Hartmann ausgelieferte Naturspanenweidling ging 1967 an den bekannten John P. Naegeli (1936–2009), Maschineningenieur bei Sulzer in Winterthur.⁴⁴ Naegeli war in Schaffhausen aufgewach-

42 PA Hartmann, Bestellkalender 3, S. 36.

43 Furrer, Gertrud: Der Weidlingsbau – ein traditionsreiches Eglisauer Handwerk, in: Zürcher Chronik 3, 1967, S. 64.

44 PA Hartmann, Offertbuch 4, S. 3.

sen. Als Mitglied der Kantonsschulverbindung Scaphusia mit dem Cerevis «Bison» war er mit der Weidlingstradition bestens vertraut.⁴⁵ Sein Weidling mit dem Kennzeichen SH 362 war noch 1990 in Betrieb und tadellos erhalten. Heute existieren in Schaffhausen und wohl auch anderswo keine Naturspannenweidlinge mehr.

Von der Furt zur Fähre und zur Brücke

Weidlinge wurden bis an die Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert zum Fischen und für den Personen- oder Materialtransport verwendet, aber nicht für den privaten Wassersport, den es in dieser Form noch gar nicht gab. Erst allmählich wurden «Fahrweidlinge» vor allem für Wassersportvereine und einige private Stachler für die Freizeitbetätigung hergestellt. Die Typenbezeichnung «Fahrweidling» war eine Abgrenzung vom Fischer- oder Steinweidling.⁴⁶ Der Ausdruck «Fahrweidling» wurde aber offensichtlich sowohl in Eglisau wie von den Bootsbauern in Stilli (AG) auch für Fährboote verwendet.⁴⁷ Oft waren Fähren an Orten errichtet worden, wo früher eine Furt für die Flussquerung bestand. Eine Furt ist eine seichte Flussstelle, bei der Fuhrwerke dank niedrigen Wasserstands durch den Fluss gezogen werden konnten. Manchmal ist die Existenz einer ehemaligen Furt noch in Städte- oder Flurnamen enthalten: Stettfurt, Frankfurt, Klagenfurt. Jeder ältere Schweizer Artillerist kennt die «Ochsefur» hinter dem Zielhang auf dem Waffenplatz Frauenfeld. Wurde der Verkehr über die Furt dichter, folgte oft am selben Ort ein Brückenschlag. Eine zeitliche Abfolge von Furt zu Fähre und zu einer Brücke lässt sich an vielen Orten beobachten, das Paradebeispiel ist der Rheinübergang Schaffhausen–Feuerthalen: Die ehemalige Furt ist im Ortsnamen Feuerthalen (1302 fūrtal) enthalten.⁴⁸ Die spätere Fähre lässt sich zwar nicht urkundlich beweisen, wird aber seit Carl August Bächtold zu Recht vorausgesetzt.⁴⁹ 1259 stand an dieser Stelle bereits die erste Rheinbrücke Schaffhausen–Feuerthalen.⁵⁰

Bestehende und ehemalige Fähren am Hochrhein

Auf der Hochrheinstrecke zwischen Stein am Rhein und Basel haben bis in unsere Tage einige wenige Personenfähren überlebt. 2024 existieren noch die Personenfähren Paradies (Altparadies), Rheinfall, Ellikon (ZH), Tössegg, Waldshut, Kadelburg, Mumpf, Kaiser-

⁴⁵ John P. Naegeli war auch Initiant der Neuaufstellung der Francis-Turbine im Klosteramt Paradies (SN, 18. Juni 1999, S. 19).

⁴⁶ Siehe S. 190.

⁴⁷ Spycher (vgl. Anm. 9), S. 32.

⁴⁸ Feuerthalen, www.ortsnamen.ch (Zugriff 18. Januar 2024).

⁴⁹ Bächtold, Carl August: Wie die Stadt Schaffhausen ihre Landschaft erwarb, in: Festschrift der Stadt Schaffhausen zur Bundesfeier 1901, Schaffhausen 1901, Kapitel 3, S. 7.

⁵⁰ Urkundenregister für den Kanton Schaffhausen. Schaffhausen 1906, Nr. 143, S. 19. Lateinischer Text in: Die Rechtsquellen des Kantons Schaffhausen I 1045–1415, Aarau 1989, S. 45.

augst und die fünf Basler Stadtfähren,⁵¹ alle andern sind verschwunden. Suchen wir nach ausgelieferten «Fahrweidlingen» von Hartmann, lohnt es sich, nebst den bestehenden auch die ehemaligen Fährenorte abzuklopfen. Gehen wir in Flussrichtung von Stein am Rhein rheinabwärts vor.

Rheinklingen–Bibermühle

Der in Rheinklingen verbreitete Familienname Fehr geht auf die Fähre (das Fahr) zurück, Fehr bedeutet Fährmann.⁵² Linksrheinisch gibt es im Rhein einen Fischzug mit dem alten Namen «Faar».⁵³ Dass an dieser Stelle noch vor zwei Generationen eine Ruderfähre Bestand hatte, bezeugen die Anwohner. Brücken gab es damals zwischen Stein am Rhein und Diessendorf nicht, die Eisenbahnbrücke bei Hemishofen entstand erst 1875, die Strassenbrücke 1980.⁵⁴ Am 1. März 1791 beklagte sich der Stadtrat von Stein am Rhein, die Fähre bei Rheinklingen werde für den Transport von Diebesgut und Räuberbanden benutzt.⁵⁵ Bezeugt ist auch ein «Schiffsmann» Konrad Vetterli aus Rheinklingen, der kurz vor dem 28. Februar 1914 verstarb.⁵⁶ Ob er für den Querverkehr über den Rhein besorgt war oder allenfalls für den Längsverkehr, bleibt unklar. Der 1948 in Rheinklingen geborene Historiker Hans-Jürg Fehr erinnert sich noch gut an den letzten «Fährimaa» namens Eugen Vetterli, der den Fährbetrieb mit einer Gondel betrieb, und an die einfachen «Holüber»-Rufe, mit denen der Ruderer jeweils auf die andere Flusseite gerufen wurde.⁵⁷ Wer die eingesetzten Fährboote lieferte, ist nicht bekannt.

Diessendorf–Laag

Die seit 1292 urkundlich bezeugte Rheinbrücke Diessendorf–Gailingen heisst herkömmlich Laagbrücke⁵⁸ und diente ursprünglich offensichtlich der Verbindung der linksrheinischen Diessendorfer zu ihren rechtsrheinischen Besitzungen in der Laag und in Obergailingen.⁵⁹ Der rheinquerende Verkehr muss bereits vor dem Brückenbau Bestand gehabt haben,⁶⁰ Quellen dazu gibt es bisher keine.

⁵¹ Liste der Rheinfähren, Wikipedia (Zugriff 4. Mai 2023). In der Liste der Fähren am Hochrhein fehlt die Fähre Kadelburg–Zurzach.

⁵² Fehr, www.familiennamen.ch. – Idiotikon (vgl. Anm. 37), Sp. 904.

⁵³ Joos, Eduard/Halytskyj, Joseph: Die Orts- und Flurnamen des Kantons Schaffhausen, Schaffhausen 2018, S. 398.

⁵⁴ Etter, Alfred: Brücken und Fähren im Thurgau, Weinfelden 1982, S. 12–14.

⁵⁵ Staatsarchiv Thurgau (StATG), o'oz'zo, LVIII/II.

⁵⁶ StATG, 5'8, II.5.0/19.

⁵⁷ E-Mail von Hans-Jürg Fehr vom 8. Mai 2023.

⁵⁸ Laagbrücke, www.ortsnamen.ch (Zugriff 31. Januar 2024).

⁵⁹ Die Kapelle St. Niklaus in Obergailingen gehörte seit 1282 dem Dominikanerinnenkloster St. Katharinenthal bei Diessendorf: www.alemannische-seiten.ch (Zugriff 18. Januar 2024).

⁶⁰ Davon geht auch aus Raimann, Alfons: Die Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau 5. Der Bezirk Diessendorf, Basel 1992, S. 60. Eine Furt oder einen Fährbetrieb vermutet er beim Kloster St. Katharinenthal, im Bereich des Unterhofs, wo der Geisslibach tatsächlich Geschiebe bis weit in den Rhein hinaus ablagerte, oder bei der Kapelle St. Niklaus in Obergailingen: «Das Patrozinium des Meerheiligen Niklaus von Myra eignet häufig Heiligtümern, die an Flussübergängen liegen.»

Paradies (Altparadies)-Stemmer, Büsingen

Die heute noch bestehende und rege benützte Schifffähre beim Paradies (TG) ist seit alters im Besitz des Klostergutes Paradies, zuvor des Klosters selbst. Wir haben es hier also mit einer uralten «Far» zu tun, die in die Gründungszeit des Klosters um 1257 selbst zurückreichen und ursprünglich ein gräfliches Privileg der Kyburger gewesen sein dürfte. Der Fährbetrieb wird heute über den Sommer mit motorisierten Aluminiumbooten bewerkstelligt. Ich kann mich aber gut erinnern, wie noch in den 1960er-Jahren der Paradies-Wirt Heiri Beyerle die Holzweidlinge eigenhändig über den Rhein ruderte. Von wem Beyerle die Weidlinge bezog, ist nicht mehr zu eruieren. Unter einem seiner Nachfolger als Fährmann, Roland Walter, wurde 1986 ein Fährboot von Rolf Waldmeier aus Mumpf gewassert.⁶¹

Langwiesen-Stemmer

Von einer bisher unbekannte Fähre zwischen Langwiesen und dem Stemmer berichtete kürzlich aufgrund mündlicher Überlieferung Werner Wocher in den «Schaffhauser Nachrichten».⁶² «Vor und nach dem Ersten Weltkrieg bediente Susanne Hangartner (1878–1962) die Bootsfähre von der Anlegestelle untere Rhygasse in Langwiesen über den Rhein zum Zoll an der Grenze Schaffhausen–Büsingen, dem Stemmerquartier.» Ein Grossteil der Kunden aus dem Thurgau wollte zu den billigeren Zahnärzten in der deutschen Enklave Büsingen. Von wann bis wann dieser Fährbetrieb aufrechterhalten wurde, ist nicht bekannt, auch nicht, welche Fährboote benutzt wurden.

Feuerthalen-Lindli

Wenig Nachrichten gibt es auch über die ehemalige Fähre vom Lindli hinüber zum Restaurant Warteck auf der Feuerthaler Rheinseite. Als Fährmann diente der legendäre Pontonier Adolf Baggenstoss (1898–1957).⁶³ Hände wie Suppenteller habe er gehabt, ein Riese von Statur sei er gewesen, dabei aber eher eine ängstliche Natur, die letztlich tragisch im Rollstuhl endete.⁶⁴ Die Legende berichtet: Er habe allein einen dreiteiligen Ponton (Militärübersetzbboot) rheinaufwärts stacheln können, und einmal habe er in höchster Wut einen unliebsamen Zechkumpanen durch das geschlossene Wirtshausfenster vom Restaurant Eckstein auf den Schaffhauser Kirchhofplatz hinausgeworfen. Ein Zeitungsinserat von 1942 hat sich erhalten, in dem sich Pontonier Adolf Baggenstoss für Rheinüberfahrten Lindli–Restaurant Warteck und Talfahrten Paradies–Lindli anbietet.⁶⁵ 1946 war er bereits mit einem Motorweidling unterwegs, mit dem er 1.-August-Feiernde vom Paradies nach Schaffhausen führte.⁶⁶ Noch in den 1950er- und 60er-Jahren konnte man Adolf Baggenstoss durch kräftiges Läuten an der Glocke im oberen Lindli – damals endete es bei der Abzweigung der Felsgasse von der Rheinhaldenstrasse – aus dem Restaurant Warteck auf die Schaffhauser Seite holen und sich über den Rhein setzen lassen.

61 SN, 18. Juli 1986, S. 11.

62 SN, 17. August 2023, S. 21.

63 Adolf Baggenstoss starb am 6. März 1957 (SN, 8. März 1957, 14. Mai 1957).

64 SN, 18. Juli 1986, S. 11.

65 SN, 4. April 1942.

66 SN, 22. Juni 1946, 27. Juli 1946, 30. Juli 1946.

Flurlingen–Neuhausen am Rheinfall

Bevor 1922 der «Eiserne Steg» erstellt wurde, ruderten viermal täglich kräftige Weidlingsfahrer die Flurlinger Arbeiter über den Rhein in die Waggonfabrik nach Neuhausen am Rheinfall und zurück. Geplant war die Erstellung einer 40- bis 50-plätzigen Drahtseilfähre.⁶⁷ Der Betrieb direkt oberhalb der Lächen wurde aber als zu gefährlich eingestuft; der damalige Laufener Pfarrer Adolf Graf trat im Zürcher Kantonsrat kräftig für die Erstellung eines Steges ein,⁶⁸ worauf der Zürcher Regierungs- und Kantonsrat auf die seit 1912 von der Gemeinde Flurlingen geplante einfache Brücke umschwenkte und ihr zum Durchbruch verhalf.⁶⁹

Rheinfall–mittlerer Felsen–Schloss Laufen

Recht gut sind wir über die Verhältnisse im Rheinfallbecken orientiert, und hier setzen nun auch wieder Nachrichten über Hartmann-Weidlinge aus Eglisau ein. Die Überfahrt vom Schlosschen Wörth zum Schloss Laufen und die abenteuerliche Fahrt zum mittleren Rheinfallfelsen wurden jeweils vom Kanton Schaffhausen zusammen mit dem Restaurationsbetrieb im Schlosschen Wörth verpachtet.⁷⁰ 1850 wurden dem Pächter des Schlosses Laufen die gleichen Überfahrtsrechte eingeräumt, bis 1946 bestanden fortan also zwei Fährpachten.⁷¹ Als Übersetzboote wurden um 1900 speziell hergestellte Eglisauer Weidlinge eingesetzt.⁷² Im ersten Bestellkalender von Rudolf Hartmann findet sich eine Erstellskizze eines Weidlings «Zur Fellsenfahrt Rheinfall Schlosschen Wörth».⁷³ Entsprechend den hohen Wellen im Rheinfallbecken – damals bis zum Kraftwerkbau in Rheinau 1957 noch ungestaut – wurde bei den Rheinfallfähren die Bordhöhe mittschiffs von 44 (Fischerweidling) auf 55 Zentimeter erhöht, die Bodenbreite von 62 auf 68 Zentimeter erweitert. Die Schiffslänge ist nicht angegeben, aber aufgrund des Preises von 125 Franken darf auf eine Überlänge von gegen 15 Metern ausgegangen werden, das Fährboot hatte also die Ausmasse eines grossen oder eines Steinweidlings. Hartmann lieferte noch 1907 und 1908 je einen Weidling für die Rheinfallfelsen- und Rheinüberfahrt für 135 Franken an «Frau Taneger zum Schlosschen Wöört».⁷⁴ Auf der Suche nach einer Pächterin des Restaurants Schlosschen Wörth mit ähnlich klingendem Namen landet man bald einmal bei Lina Dannegger (1853–1919),⁷⁵

67 Kartografisch erfasst in einer kurz vor 1922 publizierten Karte der Sammlung Rohr im Paradies bei Schaffhausen. Das Gesuch, eine Drahtseilfähre einzurichten, war vom Zürcher Regierungsrat bereits einmal abgelehnt worden. StAZH, Regierungsratsbeschluss vom 11. Mai 1872.

68 SN, 28. Juni 1997, S. 20.

69 SN, 15. Juni 1917.

70 SN, 29. Juli 1886, 30. September 1904. Bei der Pachtversteigerung 1904 bot der bisherige Pächter, der Arzt Karl Friedrich Dannegger (1856–1937), mit. Er war offenbar Nachfolger seines Vaters Joseph Dannegger (vgl. Anm. 75). Karl Friedrich Danneggers Tod ist vermerkt in SN, 12. Juli 1937.

71 StAZH, Regierungsratsbeschluss vom 28. Oktober 1851.

72 Siehe S. 192–193.

73 PA Hartmann, Bestellkalender 1, S. 12, Skizze mit Massangaben in Zoll (2,50 Zentimeter) und Fuss (30,00 Zentimeter). Die Massangaben wurden verglichen mit denjenigen des Fischerweidlings (Bestellkalender 1, S. 6–7) und in Zentimeter umgerechnet. Die ab 1838 in Eglisau üblichen Längenmasse sind entnommen Lamprecht/König (vgl. Anm. 28), S. 613.

74 PA Hartmann, Bestellkalender 1, S. 36; 2, S. 42.

75 Die Heirat von Carolina Amalie Dannegger mit Robert Stierlin wird angekündigt in SN, 19. September 1878, die Todesanzeige erschien in SN, 2. Oktober 1919. Ihr Vater Joseph Dannegger (1828–1884) aus



11 Totenweidling im Nohl. Einem alten Brauch folgend wurde ein Toter im Sarg vom Nohl zur Kirche Laufen getragen und unterwegs mit einem von Hand geruderten Weidling über den Rhein geführt. Die Trauergemeinde folgte dem Totenweidling separat mit der Seilfähre. Stadtarchiv Schaffhausen, J 09.27/1384, Bild 36. Foto: Alfred Bollinger, 1947.

seit 1878 verheiratet,⁷⁶ später geschieden von Robert Stierlin, Bankier und ab 1880 Wörth-Pächter.⁷⁷ Spätestens seit 1891 war Lina Dannegger Pächterin des Schlösschens Wörth und des Überfahrtsrechtes.⁷⁸ Dass einer ihrer damaligen Schiffsführer Johann Mändli hiess, erfahren wir später auf Umwegen, und damit ist auch schon die Mändli-Dynastie angesprochen, die in der Folge das Fahrgeschäft im Rheinfallbecken beherrschen sowie einen eigenen Weidlingbau im Nohl initiieren sollte.

Nohl-Dachsen

Die Fähre im Nohl (Urfar) unterhalb des Rheinfalls bestand spätestens seit 1330.⁷⁹ Die Überfahrt erfolgte ursprünglich mit handgeruderten Weidlingen. 1895 wurde eine Drahtseilfähre eingerichtet.⁸⁰

Jestetten war vor und nach 1879 Pächter des Schlösschens Wörth einschliesslich des Fischerei- und Überfahrtsmonopols (SN, 19. September 1879). Zu Dannegger als Besitzer der Villa Berbice und des Hotels Bellevue siehe auch Pfaff, Robert: Neuhausen am Rheinfall – ein Dorfbild gestern und heute, Neuhausen am Rheinfall 1996, S. 106–107, 126.

⁷⁶ SN, 19. September 1878.

⁷⁷ SN, 19. März 1880.

⁷⁸ Schweizerisches Handelsblatt, 16. Mai 1900, S. 716.

⁷⁹ Das Urkundenregister (vgl. Anm. 50), Nr. 515, S. 65, nennt «Urvär» ohne Ortsangabe. Die Rechtsquellen (vgl. Anm. 50) listen ein «Domus Waltheri de Urvär» ebenfalls ohne Ortsangabe auf. Rüeger, Johann Jakob: Chronik der Stadt und Landschaft Schaffhausen, Schaffhausen 1880, S. 489, setzt das Nohl mit Urvär/Urfar gleich und deutet das Wort als «Überfahrt». Für das Idiotikon (vgl. Anm. 37), Sp. 887, bedeutet Urfar Fähre. Joos/Halytskyj (vgl. Anm. 53), S. 1131, halten fest, dass mit Urfar auch eine Fähre beim Urwerf gemeint sein kann.

⁸⁰ Der Zürcher Regierungsrat erteilte der Gemeinde Uhwiesen dafür eine Konzession. SN, 11. Februar 1873.

Das Fährboot lieferte Rudolf Hartmann, darauf deutet die folgende Bestellung eines Fähr- oder Fahrweidlings hin: «Ein Weindling in Nohl 48 Fus lang Preis 180 Frk».⁸¹ Der Preis und die Länge von 48 Fuss (14,4 Meter) entsprechen einem Steinweidling. Ein Lieferdatum ist nicht angegeben, doch die Stelle ganz vorn im ersten Bestellkalender legt nahe, dass es sich um die Herstellung eines Fährbootes vor dem Jahr 1901 gehandelt haben muss. Der vor 1901 gelieferte Hartmann-Weidling wurde also bereits am Drahtseil über den Rhein geleitet. Die Nohlemer Seilfähre hatte bis 1956 Bestand, dann wurde sie wegen des Baus des Kraftwerks Rheinau durch einen Betonsteg ersetzt.⁸²

Ellikon–Nack/Rüdlingen

Die nächste Fähre überquert den Rhein zwischen Ellikon und dem deutschen Ufer bei Nack, wo der nördlichste Zipfel der Schaffhauser Gemeinde Rüdlingen mündet. Sie wird nach einem flussaufwärts liegenden Flurnamen «Rüedifaar» genannt und ist seit dem Jahr 1433 nachgewiesen.⁸³ 1669 ist auf der rechten Rheinseite ein naheliegendes Grundstück «Fahracker» bezeugt.⁸⁴ Seit 1905 wird die heute rege benützte Fähre als Drahtseilfähre betrieben. Vom Beginn des Zweiten Weltkriegs bis 1946 ruhte der Verkehr. Bis 1972 befand sich in Ellikon eine Zollabfertigungsstelle für die Fährpassagiere.⁸⁵ Hartmanns haben 27 Weidlinge nach Ellikon geliefert, die meisten an Fischer. Fünf Fahrweidlinge gingen von 1901 bis 1944 an den Grenzposten Ellikon,⁸⁶ doch dürften das kaum die eigentlichen Fährboote gewesen sein, sondern Weidlinge des Schweizer Zolls. Wir wissen also nicht mit Sicherheit, ob in Ellikon Hartmann-Weidlinge als Fährboote im Einsatz waren.

Flaach–Rüdlingen

Nur rund fünf Kilometer rheinabwärts bestand vom 17. Jahrhundert bis 1873 eine nächste Fähre, sie verband Flaach und Rüdlingen und überquerte den Rhein nahe der Ziegelhütte bei der Einmündung des Flaacherbachs in den Rhein. 1851 war Jacob Egg Fährenpächter.⁸⁷ Auch hier war zuletzt eine Seilfähre eingerichtet, die durch den Bau der Brücke Flaach–Rüdlingen 1873 überflüssig wurde. Nordnordöstlich von Flaach bestand ferner auch über die Thur nach Ellikon eine Fähre. Das entsprechende Fährrecht besass das Kloster Rheinau ab dem 14. Jahrhundert.⁸⁸ Auch die Thurfähre wurde 1891 durch einen Steg ersetzt. Über den oder die Lieferanten der Fährboote ist nichts bekannt. Da die nah gelegene Ziegelhütte Flaach für die Hartmanns rund zwanzigmal Auslieferort für ihre Weidlinge war, kommen sie als Lieferanten der Fährboote in Betracht. Zudem gab es thuraufwärts

81 PA Hartmann, Bestellkalender 1, S. 10, Skizze mit Massangaben.

82 Huber, Martin: Die verschwundene Fähre vom Rhein, in: Tages-Anzeiger, 24. Juli 2019.

83 Idiotikon (vgl. Anm. 37), Sp. 886: «Es gat ein weg von Rüdlingen unz gen Ellikon an das var», 1433, Offnung Buchberg.

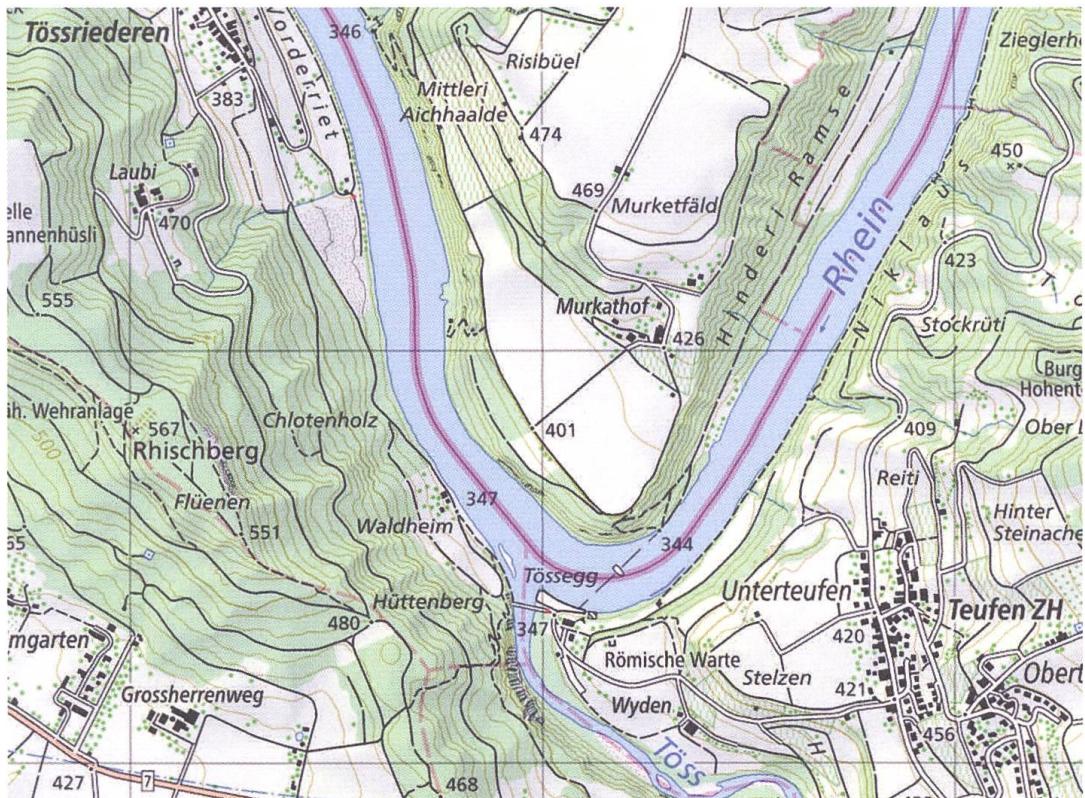
84 Joos/Halytskyj (vgl. Anm. 53), S. 398.

85 www.wikiwand.com/de/Rheinfähre Ellikon-Nack (Zugriff 10. Mai 2023).

86 PA Hartmann, Bestellkalender 1, S. 18; 2, S. 71, 96, 125; 3, S. 25.

87 Revers von Jacob Egg, Pächter der Fähre zwischen Flaach und Rüdlingen. Staatsarchiv Schaffhausen, Bauwesen 1/1318.

88 Illi, Martin: Flaach, in: Historisches Lexikon der Schweiz, Version vom 28. Oktober 2005, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/oooo22/2005-10-28> (Zugriff 12. August 2024).



- 12 Heutige Situation bei der Rheinfähre Tössegg–Murkathof/Buchberg. Über die Töss führt ein Steg, die Rheinfähre ist eingezeichnet. Das grosse Feld südlich des Murkathofs heisst Tüüffefaa: Fähre nach Teufen. Repro: Swisstopo, 31. Januar 2024.

weitere Orte mit Fähren, zum Beispiel Uesslingen (Fährort bis 1808),⁸⁹ Frauenfeld-Rohr (Fährort bis 1864)⁹⁰ und die Ochsenfurt (Fährort 1871–1899).⁹¹

Tössegg: Rhein- und Tössfähre

Eine weitere, heute noch bestehende Rheinfähre führt von der Tössegg (Mündung der Töss in den Rhein) ans andere Rheinufer nahe dem Murkathof/Buchberg (SH). Vom gleichen Ort gab es ehemals auch eine Fähre über die Töss in Richtung Waldheim/Tössriedern.

Tössriedern und Teufen kamen 1839 überein, dass je ein Fährmann mit gleichen Rechten die Überfahrt über den Rhein und die Töss besorgen sollte; der von Tössriedern war zuständig für die Rheinüberfahrt und die Tössüberfahrt von West nach Ost, der von Teufen für die Rheinüberfahrt und die Tössüberfahrt von Ost nach West.⁹² Spätestens ab 1885 war dann offenbar der Wirt des Gastrofs Tössegg, Konrad Matzinger, alleiniger Fährmann auf Rhein und Töss. Rudolf Hartmann lieferte 1911 dazu einen Weidling,

⁸⁹ Uesslingen, Wikipedia (Zugriff 18. Mai 2023). – Etter (vgl. Anm. 54), S. 44.

⁹⁰ Etter (vgl. Anm. 54), S. 42.

⁹¹ Etter (vgl. Anm. 54), S. 40–42.

⁹² StAZH, Regierungsratsbeschluss vom 7. März 1839.

das Kassenbuch hält ausdrücklich fest: «für den Fahr in die Töss».⁹³ 1915 folgte ein weiterer «Fahrweidling in die Töss».⁹⁴ Die Rechnung ging an die Gemeinde Eglisau, deren Gemeindegebiet sich bis an die Töss erstreckt. Wer für Eglisau und Tössriedern den Fährdienst versah, Matzinger oder ein anderer, ist unklar. 1920 verlangte dann Eduard Frei zum Ziegelhof/Waldheim Tössriedern, es sei ihm aufgrund der Übereinkunft von 1839 zu gestatten, von Eglisau kommende Personen über die Töss zu setzen, auf die Rheinüberfahrt verzichtete er ausdrücklich.⁹⁵ Als Reaktion auf diese Anfrage erteilte die Zürcher Baudirektion 1920 den privaten Schiffsbesitzern Konrad Matzinger und Eduard Frei je eine Konzession für Fähren ohne Spanntau, Matzinger für den Betrieb über den Rhein und die Töss bei Tössegg Richtung Tössriedern, Frei für den Betrieb über die Töss Richtung Teufen.⁹⁶ Ein Jahr darauf übernahm Hermann Lienhard den Gasthof Tössegg und den Fährbetrieb, die Baudirektion bestätigte 1926 die Konzessionsübertragung.⁹⁷ Sie hielt dabei fest, dass Lienhard im Frühjahr 1926 zwei neue Weidlinge angeschafft habe⁹⁸ und den Fährbetrieb nun mit fünf Weidlingen bewältige. Gleichzeitig lehnte sie das Gesuch von Eduard Frei ab, der jetzt doch auch seine Fahrgäste über den Rhein setzen wollte. Auch er hatte 1924 bei Hartmann einen neuen Weidling geordert.⁹⁹ Zwischen 1918 und 1949 wurden von Hartmann insgesamt zwei grosse Weidlinge, sieben Fahrweidlinge und ein Fischerweidling an den Konzessionär Hermann Lienhard in der Tössegg ausgeliefert.¹⁰⁰

Die Tössfähre wurde überflüssig, als die Grenzbrigade 6 im November 1941 zur Verbindung des Abwehrsystems (Bunkerbauten entlang des Rheins) einen Holzsteg erbaute, der 1947 von der Gemeinde Eglisau übernommen wurde.¹⁰¹ Als 1953 ein Hochwasser das Mittelstück wegriss, wurde der Holzsteg zwar repariert, 1964 aber durch den heute bestehenden soliden Betonbohlensteg ersetzt.

Hermann Lienhard verzichtete 1951 auf die Konzessionen der Rhein- und der obsoleten Tössfähre.¹⁰² Die Rheinkonzession ging über an Max Frigerio, der den Fährbetrieb ab 1952 mit einem Motorboot besorgte und mit der Zeit auch von der Tössegg aus eine Kursschiffahrt auf dem Rhein zwischen Rüdlingen und Eglisau betrieb.¹⁰³ 1998 konnte Frigerio & Co. den Betrieb finanziell nicht mehr aufrechterhalten. Die neue Züri-Rhy AG übernahm die Flotte und besorgt seither bis heute den Fährdienst und die Kursschiffahrt mit ihren Schiffen.¹⁰⁴

⁹³ PA Hartmann, Bestellkalender 2, S. 56; Kassenbuch, S. 36.

⁹⁴ PA Hartmann, Bestellkalender 2, S. 70; Kassenbuch, S. 41.

⁹⁵ StAZH, Beschluss der Zürcher Baudirektion vom 12. November 1920.

⁹⁶ StAZH, Regierungsratsbeschluss vom 11. Juli 1957.

⁹⁷ StAZH, Beschluss der Zürcher Baudirektion vom 4. Oktober 1926.

⁹⁸ PA Hartmann, Bestellkalender 2, S. 114b, 215.

⁹⁹ PA Hartmann, Bestellkalender 2, S. 107.

¹⁰⁰ PA Hartmann, Bestellkalender 2, S. 85, 106, 114b, 115, 133, 155, 170, 178; 3, S. 22, 49.

¹⁰¹ StAZH, Regierungsratsbeschluss vom 26. Juni 1947.

¹⁰² StAZH, Verfügung der Direktion der öffentlichen Bauten Nr. 603 vom 9. Mai 1951.

¹⁰³ StAZH, Verfügung der Direktion der öffentlichen Bauten Nr. 686 vom 30. Juni 1952.

¹⁰⁴ SN, 16. April 1998, 23. – Schifffahrtsgesellschaft Züri-Rhy, www.srz.ch (Zugriff 31. Januar 2024).

Rheinsfelden-Zweideln

Vom 1908 von Hartmann nach Rheinsfelden ausgelieferten «Fährschiff» wurde bereits berichtet.¹⁰⁵ 1914 folgte ein Weidling für die Fähre.¹⁰⁶ Die ehemalige Rheinfähre beim heutigen Kraftwerk Eglisau führte schon vor 1866 ans deutsche Ufer hinüber. Wegen allfälliger Schmuggelprobleme verzögerte das eidgenössische Zolldepartement vorerst die Zustimmung zu einer Konzession, welche die Zürcher Regierung dann aber doch Johann Wäckerling aus Rheinsfelden erteilte mit der Begründung, durch einen geregelten Betrieb lasse sich der Fährverkehr besser überwachen; die Zustimmung der badischen Seite musste eingeholt werden und wurde erteilt.¹⁰⁷

Aus der Änderung der Konzession von 1886 geht hervor, dass es sich bei der Fähre Rheinsfelden-Zweideln um eine Drahtseilfähre gehandelt hat.¹⁰⁸ Am 4. Januar 1887 riss das Seil, wurde aber offenbar erneuert. Als das Kraftwerk 1916 in Betrieb genommen wurde, war die Fähre überflüssig. Fortan lieferten die Hartmanns über 13 Weidlinge an den Kraftwerkbetreiber Nordostschweizerische Kraftwerke (NOK, heute Axpo) und diverse weitere an die Fischerei Wäckerling sowie Schafhir & Müller in Rheinsfelden und Zweideln. Die NOK bestellten in Eglisau 1930 sogar einmal einen Weidling für ihre Stauanlage am Klöntalersee.¹⁰⁹

Rheinheim/Kadelburg-Zurzach

Die nächste, heute noch bestehende Rheinseilfähre verbindet Kadelburg mit Zurzach. Die Fährverbindung muss vor dem 1906 erfolgten Brückenbau Zurzach–Rheinheim sehr bedeutend gewesen sein,¹¹⁰ das beweisen unter anderem die Zollhäuser von Kadelburg und auf Schweizer Seite bei Barz. Noch 1914 lieferte Rudolf Hartmann einen Fahrweidling an die Gemeinde Kadelburg.¹¹¹ Da es sich offensichtlich nicht um einen Not- oder Rettungsweidling gehandelt hat, ist naheliegend, dass ihn die Gemeinde als Fährboot eingesetzt hat.

Fährverkehr und erste Brücken bei Zurzach gehen zurück bis in die Zeit des römischen Lagers bei Dangstetten, von wo die Legionäre 9 v. Chr. direkt in die Varusschlacht marschierten. Im Staatsarchiv Aargau lagern diverse Akten über den Fähr- und Längsverkehr auf dem Rhein, die einer Bearbeitung harren.¹¹² Der Brückenbau 1906 höhle den Wert des Fährrechtes fast völlig aus, die Fahrinhaber wurden 1907 von den Staaten Baden und Aargau mit 14 000 Franken entschädigt.¹¹³

2024 ist die beschauliche Fährverbindung den Wanderern und Velofahrern vorbehalten, die Fähre wird nur im Sommer an Wochenenden von Pontonieren bedient; das aktuelle Fährboot selbst stammt von Waldmeier in Mumpf und trägt die Jahrzahl 1997.¹¹⁴

¹⁰⁵ Siehe S. 192.

¹⁰⁶ PA Hartmann, Kassenbuch, S. 40: «Ein Fahrwaidling für Herrn Meier Fähre Rheinsfelden 125 Frk».

¹⁰⁷ StAZH, Regierungsratsbeschlüsse vom 6. Januar 1866 und 5. Mai 1866.

¹⁰⁸ StAZH, Regierungsratsbeschluss vom 28. August 1886.

¹⁰⁹ PA Hartmann, Bestellkalender 2, S. 137.

¹¹⁰ Kadelburg (Küssaberg), Wikipedia (Zugriff 19. Mai 2023).

¹¹¹ PA Hartmann, Kassenbuch, S. 85.

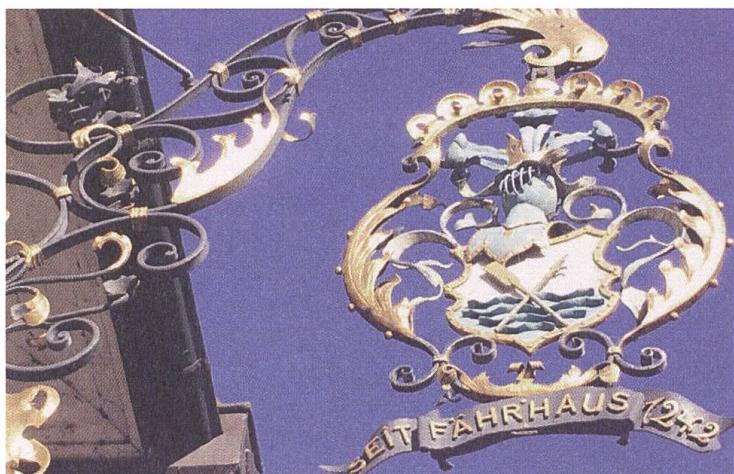
¹¹² Staatsarchiv Aargau (StAAG), AA/2783, Flüsse und Fähren, 1325–1854.

¹¹³ Baumann, Max: Stilli. Von Fährleuten, Schiffern und Fischern im Aargau, Zürich 1977, S. 77.

¹¹⁴ Persönlicher Augenschein, 4. Mai 2023.



13 Gasthof Fährhaus
Waldshut/Tiengen
2024. Foto: Eduard
Joos, 2024.



14 Prächtiges Gasthof-
schild mit Ruder,
Stachel und Rhein-
wellen – Fährhaus
seit 1242. Foto:
Eduard Joos, 2024.

Tiengen/Waldshut-Koblenz

Wenn in Rheinnähe ein Hotel-Restaurant mit «Fährhaus» angeschrieben ist, darf auf eine ehemalige Fähre geschlossen werden. Bei der Strassen- und Zollbrücke Waldshut-Koblenz steht ein entsprechendes wuchtiges, denkmalgeschütztes Gebäude. Es wurde 1685 durch den Waldshuter Bürger Johann Huber errichtet und war gleichzeitig österreichische Zollstation.¹¹⁵ Heute beherbergt es ein asiatisches Restaurant. Die Strassen- und Grenzbrücke wurde 1932 erstellt und ersetzte die Fähre.¹¹⁶

Die Baugeschichte hält fest: «Auch nach dem Bau der Eisenbahnbrücke von 1859 bestand für den Strassenverkehr zwischen Koblenz und Waldshut weiterhin nur eine Fähre, welche den Rhein knapp oberhalb der Eisenbahnbrücke überquerte und um 1930 neben Passagieren täglich auch durchschnittlich fünf Pferdefuhrwerke, ein Dutzend Autos sowie Lastwagen und Busse beförderte.»¹¹⁷ Vor Bundesgericht erstritten die Fährleute 1862

¹¹⁵ www.waldshut-tiengen.de/freizeit/tourismus/uebernachten-gastronomie/unterkuenfte#!m/3/object/19503 (Zugriff 25. Januar 2024).

¹¹⁶ Rheinbrücke Koblenz–Waldshut, Wikipedia (Zugriff 25. Januar 2024).

¹¹⁷ StAAG, Strassenbrücke über den Rhein, INV-KOB906, 1931/32.



15 Waldshut, Das Fahr zur Jüppen. Gygerkarte 1667.

eine Entschädigung von 12 000 Franken, weil sie durch den Eisenbahnbrückenbau in den Rechten ihrer Fahr geschmälert wurden; als dann 1932 die neue Strassenbrücke die Fähre ganz überflüssig machte, einigten sich die Kontrahenten auf eine Ablösungssumme von 32 000 Franken.¹¹⁸

Waldshut-Full

Eine Rheinfähre mitten aus der deutschen Stadt Waldshut hinüber auf die Schweizer Seite bei Full wird urkundlich erstmals 1487 erwähnt,¹¹⁹ sie scheint jedoch nach dem «Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz» bereits im 14. Jahrhundert bestanden zu haben.¹²⁰ Dass es sich dabei nicht um die oben erwähnte Fähre bei der Strassenbrücke handelt, zeigt ein Blick auf die Zürcher Kantonskarte des Feldmessers Hans Conrad Gyger (1599–1674) aus dem Jahr 1667: In der Mitte des grünen Flusses zwischen der Stadt und der gegenüberliegenden Siedlung Jüppen ist ein Weidling mit einem Fahrgast und einem Fährmann beim Übersetzen zu sehen.

Nebst Weidlingen wurden im 17. Jahrhundert auch etwa 15 Meter lange Fährschiffe für den Güterverkehr eingesetzt. 1858 wurden die handgeruderten Weidlinge durch eine Seilfähre ersetzt. Das Fährschiff von Schiffsbauemeister Hässig in Kadelburg war 15 Meter lang und 3 Meter breit, es konnte nebst Personen auch Waren und Grossvieh transportieren. Im Ersten Weltkrieg kam der Fährverkehr praktisch zum Erliegen, 1924 nutzten gerade noch 20 deutsche und 14 Schweizer Arbeiter die Fähre, um an ihren jeweiligen Arbeitsort

¹¹⁸ Baumann (vgl. Anm. 113), S. 71, 77.

¹¹⁹ Das Folgende zusammengefasst aus Weiss, Andreas: Die Geschichte der Waldshuter Rheinfähre, Waldshut um 2003.

¹²⁰ Fähre Full–Waldshut, Wikipedia (Zugriff 25. Januar 2024).

zu gelangen. Nach einem erneuten Aufschwung brach der Verkehr nach dem Bau der Straßenbrücke Tiengen/Waldshut–Koblenz 1932 zusammen. Mit dem ab 1930 erfolgten Bau des Rheinkraftwerks Albbrück-Dogern kam die Strömung des Rheins praktisch zum Stillstand, und ohne richtige Strömung funktioniert eine Seilfähre schlecht. 1930 wurde noch ein neues Fährboot aus der Werft Baumann in Wildegg erwartet,¹²¹ aber bereits waren neue Ideen gefragt. 1935 nahm eine Motorfähre namens «Möve» ihre Fahrt auf. Der Zweite Weltkrieg unterbrach den Fährverkehr, das noch vorhandene Fährseil wurde mit Stacheldraht vermaut, um Fluchtversuche von Deutschland in die Schweiz zu verhindern. Erst 1950 fuhr die «Möve» wieder ans Schweizer Ufer. Als dann täglich bis 5000 Personen die Fähre benutzten, reaktivierten die Waldshuter die alte Drahtseilfähre, die noch bis 1962 in Betrieb blieb und erst dann abgebaut wurde. Von 1964 bis 1988 besorgte das neue, 30-plätzige Motorboot «Waldshut» den Verkehr über den Rhein. 1981 ging der Betrieb auf die Stadtwerke Waldshut-Tiengen über. Mit der Einrichtung neuer Anlegestellen in der Felsenau, in Leibstadt «Klemme» und in Koblenz wurde aus dem Fähr- ein Ausflugsbetrieb. Das neuste, zweistöckige Fahrgastschiff «Waldshut-Tiengen», das 120 Personen befördern kann, konnte 1988 eingeweiht werden und ist noch heute in Betrieb.

Dogern–Leibstadt

Von einer um 1780 bezeugten Fähre zwischen dem deutschen Dogern und dem schweizerischen Leibstadt (AG) bei der «Klemme» hat sich lediglich eine Nachricht betreffend Grenzregulierung erhalten.¹²² Die Klemme liegt am linksrheinischen Ufer beim Beginn des Werkkanals des Flusskraftwerks Albbrück-Dogern.

Mumpf–Bad Säckingen

Auch die heute vom Pontonierfahrverein betriebene Personenfähre bei Mumpf hat eine lange Vorgeschichte. Bereit das Mumpfer Dorfrecht von 1535 erneuerte ein bestehendes Fährrecht, das also älter sein muss.¹²³ Die mit Ruderkrat betriebene Fähre wurde 1860 vom Sonnenwirt F. J. Waldmeyer in eine Drahtseilfähre umgewandelt. In den Weltkriegen war der Fährbetrieb unterbrochen; im Zweiten Weltkrieg musste sogar das Drahtseil gekappt werden, weil sich Flüchtende am Seil hangelnd über den Rhein in die Schweiz retten wollten.¹²⁴ Das Fahr wurde im 20. Jahrhundert jährlich von der Ortsbürgergemeinde für 200 bis 600 Franken versteigert. 1973 und 1995 war der Ersatz des Fährschiffes notwendig. Beide Boote, die «Rhenus I» wie die heutige «Rhenus II», wurden von der Johannes Waldmeier AG in Mumpf erstellt. Die «Rhenus II» ist aus Holz gefertigt, 9 Meter lang und 2,1 Meter breit; die Bordwände sind 78 Zentimeter hoch, Waldmeier hat sie «nach alten Plänen» in rund 350 Arbeitsstunden hergestellt.¹²⁵

¹²¹ Siehe S. 209.

¹²² StAAG, AA/2772.

¹²³ Fähre Mumpf–Bad Säckingen, Wikipedia (Zugriff 25. Januar 2024).

¹²⁴ Trottmann, Gerhard: Mumpfer Heimatkunde, Mumpf 2014, S. 70.

¹²⁵ Widmer, Hans: Rheinfähre Mumpf, www.mumpf.ch/cms/unser-dorf-1/wissenswertes/45-die-rheinfähre (Zugriff 31. Januar 2024).

Kaiseraugst–Herten

Gemäss Fährordnung von 1810 bestand damals die Kaiseraugster Rheinfähre «schon von alters her».¹²⁶ Bis 1866 erfolgte die Rheinquerung per Ruderweidling, 1866–1912 funktionierte sie als Drahtseilfähre, seit 1912 ist eine Motorfähre in Betrieb. Mit ihr werden heute auch Rundfahrten und kulinarische Erlebnisfahrten angeboten.

Die Bootsbauer der Basler Rheinfähren

Der Hinweis auf «alte Pläne» der Mumpfer Fähre zeigt, dass Waldmeier eine Tradition im Erstellen von Fährbooten hatte. Er hat nicht nur, wie bereits berichtet, das Fährboot Kadelburg–Zurzach erstellt,¹²⁷ für die bekannten Stadtbasler Rheinfähren lieferte er mindestens acht hölzerne Rheinfährboote,¹²⁸ zum Beispiel 1962 und 1984 die neue Klingentalfähre mit dem Namen «Vogel Gryff».¹²⁹ Die «alten Pläne» hatte er möglicherweise von der Vorgängerfirma der Familie Hurt in Mumpf/Wallbach übernommen, sie hatte schon 1853 das Birsfelder Fährboot nach Basel geliefert;¹³⁰ altersmäßig muss es von Xaver Hurt (1827–1895) erbaut worden sein, von dem Albert Spycher berichtete, er sei nicht sicher, ob diese Generation schon Weidlinge gebaut habe.¹³¹ Über die Bootsbauer der Basler Rheinfähren weiss Meier zu berichten: «Hofbaumeister der Basler Fähren waren die Gebrüder Baumann im aargauischen Bootsbauerdorf Stilli an der Aare, gegenüber der Mündung von Reuß und Limmat. In ihrer Werft entstanden mindestens acht Fähren. Mit der Arbeit der Gebrüder Baumann war man aber nicht immer ganz zufrieden.»¹³² Als weitere Fährbootsbauer werden genannt: Wilhelm Hübscher-Lichtenhahn, Basel; Schleuniger, Klingnau; Josef Hauser, Zurzach und Werft E. Reimann, Basel.¹³³

Die Geschichte der vier Basler Rheinfähren ist gut dokumentiert,¹³⁴ sie wird darum hier nicht weiter ausgeführt. Nur so viel: Die Basler Seilfähren sind alle relativ jung, sie haben keine weit zurückreichende Geschichte. Entstanden sind sie nacheinander ab 1854 auf Veranlassung der Künstlergesellschaft. Sie dienen als sympathisches Freizeitvergnügen, für den rheinquerenden Verkehr hat es genügend Brücken. Ein technischer Grund für das späte Einrichten ist auch, dass Drahtseile in der nötigen Dicke und Länge erst um 1850 hergestellt werden konnten.

¹²⁶ Fähre Kaiseraugst–Herten, Wikipedia (Zugriff 31. Januar 2024).

¹²⁷ Siehe S. 205.

¹²⁸ Knechtl, Peter: Früherer Fähre-Konstrukteur zum Seilriss: «Das ist ein Witz», www.onlinereports.ch/News.109+M59bb627090a.o.html (Zugriff 25. Januar 2024).

¹²⁹ Meier, Eugen A.: *z Basel an mym Rhy. Von Fähren und Fischergalgen*, Basel 1971, S. 65. – Przewrocki, Michael: Alte und neue Klingentalfähre, in: *Basler Stadtbuch 45*, 1983, S. 114.

¹³⁰ Meier (vgl. Anm. 129), S. 50. «Hort in Mumpf» ist wohl ein Verschrieb; gemeint dürfte «Hurt» sein.

¹³¹ Spycher (vgl. Anm. 9), S. 40.

¹³² Meier (vgl. Anm. 129), S. 65.

¹³³ Meier (vgl. Anm. 129), S. 66.

¹³⁴ Zum Beispiel Meier (vgl. Anm. 129) sowie Schoellkopf, Niggi/Sütterlin, Walter/Trachsler, Beat: *Die Basler Rheinfähren*, Basel 2004.

Hartmann-Weidlinge für Aarefähren

Es gibt drei Aarefähren im Zusammenhang mit den Weidlingbauern Hartmann in Eglisau und Baumann in Stilli. Wenig Nachrichten gibt es zu den ehemaligen Fähren bei Böttstein und bei Eien, das heisst den beiden Aareüberfahrten am oberen und am unteren Ende der Insel, auf der heute das Kernkraftwerk Beznau steht. Zur ersten hält eine Notiz von 1743 fest: «Die Fähre zu Böttstein darf nur Personen und Waren für die Herrschaft übersetzen.»¹³⁵ Tatsächlich hatten die Herren auf Schloss Böttstein nur das Recht, einen Weidling zur Aareüberfahrt für sich allein zu benützen; fremde Leute und Waren durften nicht befördert werden.¹³⁶ Zur zweiten, unteren Fähre, die auch in Privatbesitz war,¹³⁷ gibt es fünf Hinweise in den Bestellkalendern von Hartmann: Die Lieferung von Fahrweidlingen an Moritz und Fritz Vögeli in Eien 1902, 1907 und 1908.¹³⁸ Sie weisen auf den ehemaligen Fährbetrieb Böttstein–Beznau und den 1898–1902 erfolgten Bau des Wasserkraftwerks Beznau hin.¹³⁹ Nach Beznau zu Franz Vögeli gelangten auch 1909 ein Grosser Weidling und 1915 zwei Fahrweidlinge.¹⁴⁰

Weidlinge aus Stilli, Turgi und Windisch

Gut erforscht ist die Geschichte der dritten Fähre Stilli–Freudenau, ihr Ende ist juristisch interessant, auch treffen wir dabei wieder auf die Bootsbauerdynastie Baumann, die wir als Erbauer von Basler Rheinfähren kennengelernt haben.¹⁴¹ Im Dezember 1903 wurde die Aarebrücke bei Stilli AG eingeweiht, der Fährbetrieb wurde eingestellt und die Mitglieder der 450 Jahre alten Fährgesellschaft verloren ihren Verdienst.¹⁴² Die Fahr war rechtlich zwar nicht aufgehoben, als Privatrecht aber völlig entwertet. Vor Bundesgericht kam 1905 ein mühsam erreichter Kompromiss zwischen der Fährgesellschaft und dem Kanton Aargau zustande, nach dem die Fahrinhaber mit 18 000 Franken entschädigt wurden.¹⁴³ In Stilli kamen keine Hartmann-Fährschiffe zum Einsatz, diese wurden von der einheimischen Weidlingsdynastie Baumann geliefert. Jakob Baumann (1702–1778) begründete das Schiffbauergewerbe in Stilli.¹⁴⁴ Der «Weidigmacher» Heinrich Baumann (1777–1858) stellte im Zeitraum von November 1831 bis April 1843 nicht weniger als 498 Fischer-, Transport- und Fährboote her, jährlich zwischen 29 und 64.¹⁴⁵ Nach acht Generationen endete in den 1920er-Jahren die Schiffbautradition in Stilli durch einen

¹³⁵ StAAG, AA 2783, Nr. 17.

¹³⁶ Baumann (vgl. Anm. 113), S. 13.

¹³⁷ StAAG, DB01/0687/06.

¹³⁸ PA Hartmann, Bestellkalender 1, S. 20, 35; 2, S. 46.

¹³⁹ Aarekraftwerk (Beznau), Wikipedia (Zugriff 31. Januar 2024).

¹⁴⁰ PA Hartmann, Bestellkalender 2, S. 47, 70. Die Fähre Böttstein–Beznau ist bis 1912 auf der Landeskarte 1:25 000 eingezeichnet, map.geo.admin.ch/Zeitreise (Zugriff 31. Januar 2024).

¹⁴¹ Siehe S. 209.

¹⁴² Baumann (vgl. Anm. 113), S. 70.

¹⁴³ Baumann (vgl. Anm. 113), S. 76.

¹⁴⁴ Spycher (vgl. Anm. 9), S. 32.

¹⁴⁵ Baumann, Max: Leben in Alt-Stilli. Das Beispiel des «Weidigmachers» Heinrich Baumann (1777–1858), in: Brugger Neujahrsblätter 106, 1996, S. 53.

Konkurs; einige Jahre konnte die Firma noch in Wildegg weitergeführt werden, bevor sie erlosch.¹⁴⁶ Bei der Firma Baumann in Wildegg wurde 1930 noch ein Übersetzbboot für die Fähre Waldshut–Full bestellt.¹⁴⁷

Mit Karl Lehner (1894–1962) und Oskar Lehner (1931–1987) bestand in Turgi (AG), rund vier Kilometer flussaufwärts von Stilli, vorübergehend eine weitere Weidlingswerkstatt.¹⁴⁸ Der Vater hatte sich autodidaktisch zum Bootsbauer ausgebildet, der Sohn machte eine Lehre bei Bootsbauer Baumann in Stilli und übernahm 1878 den Betrieb. Nicht zuletzt die Umstellung der Schweizer Armee und der Pontonierfahrvereine auf Kunststoffweidlinge führten zu einem Geschäftsrückgang. Mit dem Tod von Oskar Lehner endete auch in Turgi der Bootsbau.

Auch oberhalb von Turgi an der Reuss in Windisch gab es einen Weidlingbauer, Hans Schatzmann (1877–1966).¹⁴⁹ Er baute etwa im Zeitraum 1900 bis 1960 Weidlinge und Fährboote für die nähere Umgebung, einmal sogar einen Langweidling für die historische Hirsebreifahrt Zürich–Strassburg.¹⁵⁰ Er belieferte auch die Fähre Mülligen–Birmensdorf, die 1940 einem Militärsteg, 1948 endgültig der Strassenbrücke weichen musste.¹⁵¹ Die für den Weidlingbau benutzten Werkzeuge und die Bootswerkstatt an der Reuss sind heute im Museum Schürhof Windisch zu besichtigen.

Dieser Exkurs über die Fähren am Hochrhein und seinen Zuflüssen ist nur für die Rheinstrecke vollständig, an der Thur, Töss, Glatt, Aare, Reuss und Limmat gab es weitere Furten, Fähren und Brücken, die in diesem Artikel nicht erfasst sind. Auch mag es weitere kleinere Weidlingbauer im Einzugsgebiet des Hochrheins gegeben haben, aber keine Werkstätte erlangte eine Bedeutung wie diejenigen der Hartmanns in Eglisau, der Mändlis im Nohl oder der Waldmeiers in Mumpf. Dass die Bevölkerung links und rechts der Flüsse seit Jahrhunderten das Bestreben hatte, die durch das Gewässer gegebene Trennung zu überwinden, ist offenkundig. Eine Furt war das einfachste und billigste Mittel zur Überquerung eines Flusses, sie musste aber durch Niedrigwasser gegeben sein und liess sich nicht erstellen. Eine Ruderfähre und später eine Seilfähre konnte zwar fast überall eingerichtet werden, bedingte aber einen Kapitaleinsatz (Erstellungs- und Unterhaltskosten) und Personal. Das konnten Einzelpersonen oder Fährgemeinschaften leisten. Die Errichtung eines Steges, einer Holz- oder Steinbrücke war das letzte und teuerste Mittel der Flussüberwindung, sie erfolgte erst bei grösserem Verkehrsaufkommen durch eine interessierte Stadt oder später den Staat, die öffentliche Gelder zur Verfügung stellten. Wurden Fährbetriebe durch Brücken abgelöst, war eine Entschädigung der Fährenbetreiber angesagt. Wie bei den Fähren, deren Benützung gegen eine Gebühr erfolgte und erfolgt, war früher auch die Brückenbenützung an eine Abgabe gebunden. Erst der moderne Staat hat diese Binnenzölle und Gebühren im Sinne einer Vereinfachung und

¹⁴⁶ Spycher (vgl. Anm. 9), S. 32.

¹⁴⁷ Siehe S. 208.

¹⁴⁸ Spycher (vgl. Anm. 9), S. 33–35.

¹⁴⁹ E-Mail von Walter Spillmann, Ortsmuseum Schürhof Windisch, 25. Februar 2022.

¹⁵⁰ Spillmann, Walter: Weidlingsbau in der Bootswerkstatt Schatzmann an der Reuss, www.museum-schuerhof.ch/de/Fischereigeschichte/Weidlingsbau (Zugriff 31. Januar 2024).

¹⁵¹ Rüttimann, L.: Von der Reussfähre und der neuen Reussbrücke bei Mülligen-Birmensdorf, in: Badener Neujahrsblätter 26, 1951, 83–86.

Hebung des Verkehrs aufgehoben. Heute benützen wir die Strassenbrücken ganz selbstverständlich und ohne grosse Überlegung, wann sie von wem mit welchen Kosten erstellt wurden.

Die Rheinfallschifferdynastie Mändli im Nohl

Um die Mitte des 19. Jahrhunderts verkehrten insgesamt vier Schiffe im Rheinfallbecken: Zwei Boote standen im Dienst des Schlösschens Wörth, die beiden andern wurden unter der Flagge des Schlosses Laufen von je zwei Schiffsleuten zum damals schon als Aussichtspunkt ausgebauten Rheinfallfelsen gerudert.¹⁵² Den Begründer der Mändli-Dynastie, Johann Mändli I. (1849–1916), haben wir bereits als Lachsfischer, Bademeister und Fischereiaufseher kennengelernt.¹⁵³ Ab 1894 war er einer der Schiffsleute, welche die Touristen in Weidlingen im Auftrag des Schlosses Laufen zum mittleren Felsen ruderte. Ein Jahr später ergänzte ihn sein gleichnamiger Sohn Johann Mändli II. (1884–1947), der ab 1911 auch von Lina Dannegger, der Pächterin des Schlösschens Wörth, als Rheinfallschiffer angestellt wurde.¹⁵⁴ Die Hotelpächter änderten, auch die beiden Schiffspachten blieben bis 1946 getrennt, aber die Familie Mändli blieb der Schiffahrt am Rheinfall von 1894 bis heute treu.

Johann Mändli II. war mit der Bauart der Hartmann-Weidlinge aus Eglisau nicht restlos zufrieden: Die Wellen unterhalb des tosenden Rheinfalls waren teilweise hoch, die Bootswände waren zu niedrig, Wasser bespritzte die Touristen. Er kam auf die Idee, für die besonderen Verhältnisse im Rheinfallbecken selbst einen Weidling herzustellen. Nicht mehr die schmale Eleganz der Eglisauer war wichtig, sondern die Zweckmässigkeit. Und so entstand der typische robuste, breite, etwas behäbig-plumpere Mändli-Weidling. Als die Konstruktion den erwarteten Erfolg hatte, begann er, seinen Weidlingstyp auch für andere herzustellen, und er fand in Schaffhausen bald viele private Abnehmer, Mändli konkurrenierte Hartmann erfolgreich. Wann genau Johann Mändli II. mit dem Weidlingbau im Nohl begann, lässt sich nicht feststellen. Da Lina Dannegger noch 1907 und 1908 je einen Weidling in Eglisau bestellte, dürfte der Eigenbau von Mändli nicht vor 1910 erfolgt sein. Ab 1912¹⁵⁵ oder 1922¹⁵⁶ experimentierte er bereits mit Aussenbordmotoren.

1946 gelang es dem Sohn von Johann Mändli II., Erwin Mändli-Gasparon (* 1909–1994), die beiden seit 1850 bestehenden Schiffspachten des Schlösschens Wörth und des Schlosses Laufen zusammenzulegen und allein zu übernehmen. Seit dann waren unter seiner Leitung vier Weidlinge unterwegs, die ab 1968 durch grössere und breitere Fährboote abgelöst wurden.¹⁵⁷ 1995 war die Flotte bereits auf zwölf Einheiten angewachsen.

¹⁵² SN, 15. Juli 1970. Vgl. StAZH, Regierungsratsbeschluss vom 14. September 1850 zum Überfahrtsrecht des Schlösschens Wörth: «Im Weitern wird von der Regierung von Schaffhausen bemerkt, dass der Besitzer des Schlosses Laufen und der dortseitige Pächter sich hinsichtlich der Besorgung der Rheinüberfahrt unterhalb des Rheinfalls bisher mit einander verständigt haben.»

¹⁵³ Siehe S. 185 und 201.

¹⁵⁴ SN, 7. Juni 2005, S. 25.

¹⁵⁵ rhyfall-maendli.ch (Zugriff 31. Januar 2024).

¹⁵⁶ SN, 11. Juli 1972.

¹⁵⁷ SN, 21. Juli 1977.



16 Sperrholzweidling Typ Mändli, daneben ein Aluminiumfährboot.
Foto: Eduard Joos 2020.

1975 übernahm mit Werner Mändli-Bäni (* 1946) die vierte Mändli-Generation den Bootsverkehr unterhalb des Rheinfalls. In den tourismusarmen Monaten November bis April wurden etwa 20 Weidlinge pro Jahr gebaut, dafür war die Werkstatt im Nohl nicht ausgelegt. 1982 wurde deshalb der Weidlingbau vom Nohl in die neu gebaute Werft samt Winterlager für 130 Boote ins Neuhauser Gewerbegebiet Rundbuck verlegt und dort auch Bootsausstellungen veranstaltet. Ab 1989 baute Mändli nur noch Weidlinge aus Sperrholz, das zwar schwerer ist als Massivholz, aber kein Wasser aufsaugt.¹⁵⁸ Der Preis stieg allerdings für einen Weidling samt Geschirr von 4600 auf 6900 Franken, die herkömmliche Mändli-Form aber blieb erhalten. Claudia und Thomas Mändli (* 1972) übernahmen von Vater Werner Mändli 2010 die Aktiengesellschaft, die fünfte Generation war damit am Ruder.

Der Bruder von Thomas, Pascal, und dessen Frau Sabrina Mändli führen den traditionellen Weidlingbau ab 2005 in Beringen weiter. Sie liefern nebst Sperrholzweidlingen auch Fährboote in einer Kombination aus Aluminium und Holz; daneben betreiben sie eine Bootsvermietung und organisieren Rheinbestattungen.¹⁵⁹ Mit Sohn Maurice steht bereits die sechste Generation in den Startlöchern.

Ein zweiter Mändli-Familienzweig, der ebenfalls von Johann Mändli I. und Johann Mändli II. abstammt, beginnt mit Ernst Mändli-Näf (1909–1989), Landwirt, Wagner und Schiffer. Er ist der Initiant des Motorbootbetriebs Rheinfall–Rheinau und erlangte dafür 1960 eine Konzession.¹⁶⁰ Sein 1957 selbst gebautes Boot «Rhyfall», ausgelegt für 50 Personen, war weit herum bekannt. Die Fahrten unterhalb des Rheinfalls wurden

¹⁵⁸ SN, 30. April 1988, S. 17.

¹⁵⁹ www.maendliboote.ch (Zugriff 31. Januar 2024). – www.rheinbestattungen.ch (Zugriff 31. Januar 2024).

¹⁶⁰ SN, 26. August 1970.

ein Renner. Die «Rhyfall» sank 1965 nach einem Motoraussetzer und einer Karambole, wobei alle Personen rechtzeitig und umsichtig gerettet werden konnten. Das Boot wurde abgetrieben, wieder gefunden, in einer spektakulären Aktion gehoben, repariert und neu motorisiert wieder in Verkehr gesetzt.¹⁶¹ Bis 2005 wurde die Flotte auf sieben Motorboote ausgebaut, jährlich wurden rund 25 000 Personen transportiert. Der Sohn, Ernst Mändli-Kramer, Schreiner, Bootsbauer und Bootsführer, widmete sich seit 1959 immer mehr dem Bau von Booten aus Kunststoff.¹⁶² 1964 lancierte er eine Kunststoffgondel. Bis 1990 wurden rund 3000 Kunststoffboote in der Werft im Nohl gebaut.¹⁶³ Seine Tochter Marianne Barth-Mändli wurde 1981 Bootsführerin, und die vierte Tochter, Barbara Holdenrieder-Mändli, übernahm mit ihrem Mann Reto Holdenrieder 2002 die Geschäftsführung.¹⁶⁴ Auch die zweite Mändli-Linie belebt damit den Rheinfalltourismus mit Bootsfahrten in fünfter Generation.

Der ästhetische Durchbruch: Waldmeier-Weidlinge

1966 schaltete Johann Waldmeier in den «Schaffhauser Nachrichten» ein kleines Inserat: «Vergessen Sie nicht, Ihren Weidling in den nächsten Tagen zu bestellen.»¹⁶⁵ Es war das erste Auftreten des bisher unbekannten Weidlingbauers aus Mumpf. Johann Waldmeier (1905–1981) war in Mumpf beim Weidlingbauer Eugen Hurt (1873–1944) in die Lehre gegangen und hatte 1930 das Geschäft von ihm übernommen. Sein Sohn Hans (* 1938) absolvierte die Bootsbauerlehre in Weggis und übernahm 1960 den Betrieb.¹⁶⁶ Er strebte danach, sein Geschäft auszuweiten, und musste sich für Schaffhausen als neues Geschäftsfeld bewusst entschieden haben. 1971 baute Waldmeier im Paradies (Altparadies), drei Kilometer oberhalb Schaffhausens, eine Scheune, in der er 120 Weidlinge überwintern konnte.¹⁶⁷ Er bot dort Reinigungs-, Ersatz- und Unterhaltsmaterial an, Fährmann Roland Walter stand dreimal pro Woche für Einkäufe im Weidlingsladen bereit. Das Ein- und Auswassern der Weidlinge wurde organisiert und auf drei Samstage gelegt, Saisonstart und Saisonende wurden zu kleinen Happenings. Bis 70 Weidlinge wurden im Paradies an einem Frühlingssamstag gewassert. Die Schaffhauser gewöhnten sich rasch an diesen Service, zumal nun auch problemlos Weidlinge mittels Autoanhänger zu Reparaturzwecken nach Mumpf transportiert werden konnten. Waldmeier baute ästhetisch schöne Holzboote, die sich bald auch in Schaffhausen verbreiteten. Anders als die schlank-archaischen Hartmann-Weidlinge, die ihre Herkunft von der Fischerei nicht verbergen konnten, und den behäbig-robusten Mändli-Weidlingen, die den Rheinfallwellen zu trotzen vermochten, waren die Waldmeier-Weidlinge von einer gefällig verarbeiteten Machart, die den Freizeitkapitänen ins Auge sprang, etwa das leicht erhöhte Mittelbrett des Kastens, das die

¹⁶¹ SN, 14. Juli 1967.

¹⁶² SN, 30. Juni 1966.

¹⁶³ SN, 7. Juni 2005, S. 25.

¹⁶⁴ www.schiffmaendli.ch (Zugriff 31. Januar 2024).

¹⁶⁵ SN, 8. Februar 1966; 9. Februar 1966.

¹⁶⁶ Spycher (vgl. Anm. 9), S. 40–41.

¹⁶⁷ Ullmann, René, in: SN, 3. April 1978, S. 11.



17 Peter «Peti» Wanner, Christian Bührer und Urs Erb vor der Roten Fabrik Neunkirch. Der Wanner-Weidling oben links hat acht Rungen und den typisch bombierten und rundgeschnittenen Kasten. Stadtarchiv Schaffhausen, J 09.27/1384, Bild 36. Foto: Peter Pfister, 1996.

Waldmeier-Weidlinge auszeichnete.¹⁶⁸ 1986 lieferte Rolf Waldmeier ein neues Fährboot für die Paradies-Fähre, auch das bewährte sich, die Firma hatte ja jahrelange Erfahrung im Bau von Stadtbasler und andern Fährbooten.¹⁶⁹ In den besten Jahren bauten die drei Brüder Hans, Rolf und Urs Waldmeier jährlich über 300 Weidlinge.¹⁷⁰ Die Waldmeier AG bot auch Aussenbordmotoren und Gratisservice an, die Rechnung ging auf, Waldmeier hatte Zulauf. Aber irgendwann war auch der Schaffhauser Weidlingsmarkt gesättigt, nicht weil es an Interessenten mangelte, aber die 278 Pfähle am Lindli¹⁷¹ waren Mangelware und steuerten die Weidlingszahl.

Die Weidlingbauer Peter Wanner und Urs Kohler

Der als Zimmermann ausgebildete Peter Wanner suchte 1989 mit zwei Kollegen eine Werkstatt und fand sie in der «Roten Fabrik» in Neunkirch.¹⁷² Der enthusiastische Weidlingsfahrer begann um 1990 eigene Weidlinge zu bauen, die sich durch die gewölbte Kastenform und durch so breite Schnürlatten auszeichneten, dass man sich draufsetzen konnte. Die Schnürlatten wurden hinten so schräg abgesägt, dass beim Stacheln der vor-

¹⁶⁸ Joos, Eduard: Weidlinge – wer hat sie gebaut?, in: SN, 25. August 2023, S. 20.

¹⁶⁹ SN, 18. Juli 1986, S. 11; 14. März 2002, S. 25; 9. April 2008, S. 25.

¹⁷⁰ Mitteilung von Hans Waldmann am 21. Februar 2024.

¹⁷¹ Grüter (vgl. Anm. 7), S. 3.

¹⁷² SN, 26. Juni 1998, S. 19.



18–19 Wanner/Kohler-Weidling mit schräg abgeschnittener Schnürlatte und bombiertem, rund geschnittenem Kasten. Fotos: Eduard Joos 2022.

dere Fuss auf die Schrägläche gesetzt werden konnte und man so auf einen Stachelbalgen verzichten konnte. Die Idee für dieses Detail stammte von Hans Bendel, passionierter Weidlingsfahrer auch er.¹⁷³ Mit diesen gut gestalteten Details war ein neuer Weidlingstyp geboren, der sofort Anklang fand.

Nach wenigen Jahren zog es Peti Wanner in ferne Länder, und er fand in Urs Kohler (* 1958) einen Zimmermann, der die Weidlingbaufirma übernehmen konnte. Er verlegte die Firma und die Produktion 2002 nach Thayngen. Drei Weidlinge bauten sie gemeinsam, dann fühlte sich Urs Kohler befähigt, exakt nach Wanners Bauart die Herstellung der Weidlinge selbst zu übernehmen. «Peter Wanner hat mir viele Tricks gezeigt. Wichtig ist, dass der Boden und die Bordwand genau verarbeitet werden. Sonst dringt Wasser ein.»¹⁷⁴ Unterstützt im Weidlingbau wird Urs Kohler von Mitarbeiter Beat Kuhn und oft einem Lehrling.

Pro Jahr baut Urs Kohler rund neun Weidlinge, vor allem für Schaffhauser, nicht selten für solche, die ihren Weidling wegen dessen Alter aufgeben mussten. Neben der Mändli Bootsbau GmbH in Neuhausen und der Johann Waldmeier Mumpf ist Urs Kohler die einzige Werkstatt, die Massivholzweidlinge fürs Stacheln herstellt. Seine Firma hat bis heute über 150 Weidlinge zusammengebaut. Er wurde weit über die Region hinaus bekannt und erhielt 2015 vom Limmat Club Zürich den Auftrag, einen 15-Meter-Spezialweidling für die berühmte Hirsebreifahrt Zürich–Strassburg zu erstellen, die periodisch seit 1456 durchgeführt wird.¹⁷⁵ Sie geht auf ein Versprechen der Zürcher zurück, den damaligen exponierten eidgenössischen Vorort Strassburg innert 24 Stunden zu erreichen, um Hilfe zu leisten; bewiesen wurde das dadurch, dass in Zürich heißer Hirsebrei in Weidlinge verladen wurde, der bei der Ankunft in Strassburg noch warm sein musste.

¹⁷³ Schriftliche Mitteilung von Hans Bendel vom 3. September 2022.

¹⁷⁴ SN, 9. April 2008, S. 25.

¹⁷⁵ Hauser, Bea: Ein Weidling für die Hirsebreifahrt, in: Schaffhauser AZ, 23. Juli 2015, S. 18. – Mit viel Gefühl und Augenmass [zum Bau eines Langschiffes für den Limmat Club Zürich]. Schreiner Zeitung, 10. September 2015.



20 Urs Kohler mit dem Hirsebreifahrt-Langweidling im Bau und dem Schiffsmodell des Limmat Clubs Zürich. Foto: Peter Pfister, 2015.

Fazit

Schaffhausen ist weltweit der einzige Ort, wo die Weidlingstradition als Freizeitbetätigung fest im Bewusstsein der Bevölkerung verankert ist. Dass der Weidling nach 1900 vom Lastschiff zu einem Lustschiff wurde, ist nicht zuletzt den Studentenverbindungen und den Pontonieren zu verdanken. Die Weidlingbaufamilie Hartmann in Eglisau, deren Handwerk bis um 1750 in lückenloser Folge zurückverfolgt werden kann, hat zur Verbreitung des traditionellen Holzbootes bei den Fähren und der Bevölkerung am Hochrhein, am Rheinfall und in Schaffhausen massgebend beigetragen. Die speziellen Bedingungen im Rheinfallbecken führten zu einer neuen Weidlingsform Typ Mändli. Die Familie Mändli übernahm nebst dem Weidlingbau den Fährbetrieb im Rheinfallbecken und die Schiffahrt Rheinfall–Eglisau in familieneigene Hände und hütet bis heute ihre Konzessionen in der sechsten Generation. Die Verbreiterung der Geschäftstätigkeit der Weidlingbaufamilie Waldmeier in Mumpf nach Altparadies belebte die Schaffhauser Weidlingstradition ab den 1970er-Jahren. Nutzniesser davon ist nicht zuletzt der Weidlingbauer Urs Kohler in Thayngen, der heute praktisch konkurrenzlos den typischen motorlosen Massivholzweidling zum Stacheln anbieten kann.

