

Zürichsee : Bodensee : Walensee

Autor(en): **Schmuki, Karl / Bächinger, Konrad**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Schule**

Band (Jahr): **35 (1948)**

Heft 3

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-528233>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Faulpelz, ein weichlicher, sinnlicher Mensch, ein Gutesser und Vielschlafer.

Es ist gut, daß die Zahl der ausgeprägt phlegmatischen Kinder nur klein ist. Reine Temperamente gibt es ja überhaupt nur wenige, meistens sind sie gemischt, sodaß ein Grundtemperament vorherrscht und gute und schlechte Seiten anderer Temperamente sich damit vermischen.

Die Erziehung der Kinder stellt uns immer auch wieder vor neue Rätsel. Wir werden aber weniger Erziehungsfehler begehen, wenn wir die Kinder gut nach ihrem Temperamente studieren. Manche Enttäuschung bleibt uns so erspart bei unserem Werke, uns und dem Kinde, denn nichts wirkt so zermürend und vernichtend auf ein menschliches Wesen, sei es nun Kind oder erwachsener Mensch, als wenn es nicht verstanden wird.

A. Br.

Die vaterländ. Schulung kath. Schweizerinnen

Im Bewußtsein, daß grundsätzliche vaterländische Schulung heute auch für Frauen notwendig ist, hat die Arbeitskommission des Schweiz. katholischen

Frauenbundes für Erziehung und Unterricht ein »Programm für vaterländische Schulung katholischer Schweizerinnen« ausgearbeitet. Dieses ist in erster Linie als Hilfsmittel für Zirkelarbeit mit schulentlassenen Mädchen und Erwachsenen bestimmt. Die Teilnehmerinnen an der Jahresversammlung der katholischen Lehrerinnen in Kerns haben das Programm dort erhalten, und, so hoffen wir, auch studiert.

Wie in vielen andern Dingen scheinen auch für die vaterländische Schulungsarbeit die Lehrerinnen als erste berufen zu sein. Sie kennen Land und Leute ihres Wirkungskreises; der Stoff greift bei manchen ins eigene Schulfach hinein, und als Kongregationspräfektin oder Jugendführerin in einer andern Stellung haben viele zugleich den Zirkel oder Arbeitskreis vor sich.

Wer beginnt? Und hilft jenen, die noch zögern? Die Redaktorin der »Lehrerin« ist gerne bereit, »Probelektionen für vaterländische Schulung« aufzunehmen, soweit der Raum es erlaubt, oder solche unter den Lehrerinnen zu vermitteln, damit was den einen gelingt, zum Gemeingut wird. Es ist ja der Beruf der Lehrerin, sich auszugeben und weiter zu leiten, was sie erarbeitet hat.

Das »Programm für vaterländische Schulung katholischer Schweizerinnen« kann von der Zentralstelle des Schweiz. kathol. Frauenbundes, Luzern, Bürgerstr. 17, bezogen werden.

VOLKSSCHULE

Zürichsee – Bodensee – Walensee

*Du tröstlich Wasser, blauer See,
Auf dem der Frühling spielend webt:
Ich trage Bitternis und Weh
Zu Dir, in dem die Klarheit lebt.*

Hermann Hiltbrunner.

Es ist, als müßten die Seen da sein, um im Wechselspiel der Linien unserer Berge und Hügel jene Horizontale zu geben, die in unseren Augen so beruhigend wirkt. Von der Schönheit unserer Seen zu schreiben ist Sendung der Dichter. Wir Lehrer haben die Aufgabe, den Schülern die Augen zu öffnen, damit sie die Ruhe der stillen Wasser fühlen und lieben lernen und auch später einmal die natürlichen Ufer schützen helfen.

Es ist üblich, daß diese drei st. gallischen Seen im Geographieunterricht einzeln besprochen werden. In dieser Arbeit ist der Versuch gemacht worden, unter dem Thema »Das Wasser als Straße« von diesen Seen gesamthaft zu unterrichten.

Am Anfang reden wir vom Dörfchen Quinten, das nur den Weg über das Wasser als Verbindung mit der weiteren Umgebung kennt. Nachher wird gesprochen von den Wasserwegen in alter Zeit und von der Entwicklung des Dampfschiffverkehrs. Die Nachteile des »Wassers als Straße« geben dem Schüler zu verstehen, daß Schiene und Straße viel schnellere und zuverlässigere Verkehrswege sind. Daß das Schiff trotzdem

nicht ausgedient hat, berichtet ein letzter Abschnitt.

Quinten, ein Dörfchen ohne Bahn und Durchgangs-Straße

Zur Einleitung: Wir fahren nach Quinten. Ein Bube aus Quinten besucht seinen Götti in St. Gallen; welchen Weg wird er einschlagen?

Quinten ist das einzige Dorf am rechten Ufer des Walensees und zählt nicht einmal hundert Einwohner. Die Kinder gehen nur im Winter in die Schule. Eine Lehrkraft unterrichtet alle acht Klassen. Die Eltern verdienen sich ihr Brot mit Weinbau und Landwirtschaft.

Fast jede Familie besitzt ein Ruderboot, denn der Weg über den See ist die einzige Verkehrs-Verbindung. Pferd und Wagen brauchen die Quintener nicht, da nur eine holperige »Straße« im Dörfchen ist. Wer auf den Zug will, muß über den See fahren. Die Postfrau holt morgens und abends die Post in Quartan ab. Jede Taufe, jeder Leichenzug wird im Schiff nach dem gegenüberliegenden Ufer geführt.

Als Lesestoff eignen sich vorzüglich Auszüge aus Elsa Steinmanns Jugendbuch »Sommer im Gand«:

Schon lange haben sich die Kinder auf die Ferien gefreut. Nun ist es so weit: *Sie reisen an den Walensee.*

... »Wie schön!« Elisabeth blickte entzückt über die große grüne Wasserfläche des Walensees, an welcher der Zug nun vorüberfuhr.

»Nein, die hohen Berge!« Jörglis Blauaugen wurden kugelrund vor Staunen.

Die Churfürsten türmten sich am andern Ufer so hoch in den Himmel, daß ihre Spitzen an den paar Sommerwolken anstießen, die groß und weiß im Himmelsblau segelten. Die Felsen aber schossen so senkrecht steil in den See, daß man es sich gar nicht vorstellen konnte, wie da drüben noch irgendwo ein Haus Platz haben könne.

Der Zug keuchte durch viele Tunnels, in die von Zeit zu Zeit Gucklöcher eingehauen waren, durch welche man immer wieder ein Stück See sehen konnte.

»Schau dort, Quinten!« rief Elisabeth plötzlich, als der Zug aus dem letzten Tunnel kroch. »Und dort, das braune Häuschen mit dem roten Dach ist ganz sicher das Gand.«

Alle drei sprangen auf und streckten die Köpfe aufgeregt zum Fenster hinaus.

Am jenseitigen Ufer konnte man in der Tat ein paar helle Häuschen sehen. Man hätte meinen können, sie seien frisch aus einer Spielzeugschachtel genommen und auf den grünen Mattenstrich geklebt worden, so winzig klein sahen sie aus.

»Wohnt dort der Onkel?« fragte Jörgli. »Ja, haben wir denn alle in einem so kleinen Häuschen Platz?« Aus seinem dünnen Stimmchen klang großer Zweifel.

Da hielt der Zug mit einem so gewaltigen Ruck, daß alle drei auf die Bänke purzelten.

»Mühlehorn«, rief der Schaffner. Elisabeth und Franz sprangen erschrocken auf.

»Mühlehorn? Da sind wir ja schon bald in Unterterzen. Ist das schnell gegangen!«

*

In Unterterzen verlassen die Kinder die Bahn; *ein Boot soll sie nach Quinten bringen.*

Der Motor machte ein paarmal »pf-pf-pf-pf«, stank gewaltig und war wieder still. Darauf jedoch schien er sich zu besinnen: Er spie Benzindampf aus, zischte und puffte, daß das ganze Boot zitterte. Dann endlich ratterte das Schiffchen davon.

»Nein, wie wunder- wunderschön!«

Elisabeth blickte über den See. Die Churfürsten reckten ihre gewaltigen Zacken in den goldenen Abendhimmel. Der See war spiegelglatt und von der sinkenden Sonne wie mit Gold übergossen. Auch die Bäume, die Matten, das ganze nahende Ufer, alles hatte seinen goldenen Schimmer. Es sah gerade so aus, als fahre das Schiffchen mitten ins Paradies hinein.

... Das Ufer rückte näher und näher. Nun sah man das Wohnhaus mit den von der Sonne fast schwarz gebrannten Wänden, dem roten Dach und den kleinen Fensterchen voller Geranienstöcke schon ganz deutlich zwischen den Obstbäumen hervorlugen. Etwas weiter weg guckten die Dächer des Geißen- und Hühnerstalles aus den Holunderbüschen hervor.

*

Die Kinder verleben aber nicht nur sonnige Tage in ihrem Ferienhäuschen am See. *Nein, der See zeigt auch sein böses Gesicht!*

... Vom Graubündischen her stieg eine schwarze Wolkenmauer in den Himmel. Der Donner rollte in der Ferne. Dann und wann zuckte ein Blitz über

die finstere Wolkenwand. Diese kam mit unheimlicher Schnelligkeit näher und näher.

»Das gibt ein böses Wetter«, sagte Disteli. Er blickte besorgt nach dem Himmel.

Es wurde dunkel wie beim Zunachten. Die Blitze fuhren immer häufiger im Zickzack über die Schwärze. Der Onkel nahm immer längere Schritte, wenn er mit seinen gefüllten Plachen nach der Scheune lief.

... Tante Kätherli nahm Jörgli auf die Arme und eilte mit Franz und Elisabeth gegen den Hof. Der plötzlich einsetzende Regen schlug ihnen ins Gesicht. Der Wind verfing sich in ihren Kleidern. Sie kamen nur mit Mühe vorwärts und erreichten tropfend naß das Haus.

Elisabeth und Franz liefen ans Fenster. Der ganze See war in Aufruhr. Wellen, so hoch wie die Mooshütte, brausten ans Ufer und spritzten ihren Gischt beinahe bis zum Haus herauf. Blitz auf Blitz zuckte durch die Finsternis. Donner auf Donner krachte. Die Bäume im Obstgarten standen zitternd und sich nach allen Seiten beugend im Sturm. Vom Bach her aber hörte man ein immer bedrohlicheres Dröhnen und Brausen.

*

Ein Quinter ist gestorben. So bekommen die Kinder Gelegenheit, an einem Leichenzug teilzunehmen.

... Von überall her kamen Boote angefahren. Alle schlugen den Weg nach Quinten ein.

»Wenn nur alle Schiffe im Hafensplatz haben«, meinte Franz.

Da fingen die Glocken in Quarten zu läuten an. »Bim-bam, bim-bam« tönte es über den See.

In diesem Augenblick sah man das erste Schiff zum Hafen von Quinten heraus fahren. Es war das mit dem Sarg. Die beiden Brüder des Toten ruderten es.

Dem Totenschiff folgte ein zweites, ein drittes, ein viertes, ein fünftes, ein sechstes Schiff. In langsamem Zug fuhren sie langsam über den See. Und die Glocken läuteten.

»Wir wollen uns anschließen«, sagte der Onkel.

... Am andern Ufer stand der Herr Pfarrer. Er trug den weißen Chorrock über dem schwarzen Gewand; um ihn scharten sich ein paar Ministranten in weißen, frischgestärkten Chorchemden. Einige starke junge Männer hoben den Sarg aus dem Boot und stellten ihn auf die Steine.

... Der Sarg wurde von den Männern auf den Totenwagen, der oben auf der Straße bereitstand, getragen. Dann ordnete sich der Leichenzug. Dicht hinter dem Priester und dem Sarg und ein paar Kränze tragenden Kindern gingen die Männer. Nachher kamen die Frauen. Dann bewegte sich

der Zug langsam gegen Quarten hinauf. Auf dem ganzen Weg beteten die Leute den Rosenkranz.

Auch die Fronleichnamsprozession wird auf Schiffen gehalten:

Ist das eine Freude, wenn der Herrgottstag wieder kommt! Die Prozession findet immer am Sonntag nach dem Fronleichnamfest statt. Schon tags zuvor wird gescheuert und geputzt. Was Wiesen und Gärten an Blumen halten, muß her zum Schmuck: Droben im Kirchlein, wo eine alte Meßmerin in Liebe ihres Amtes waltet — drunten am See, wo das große Ledischiff, sonst Frachter für Holz und Kies, anlegt.

Am Prozessionstag selbst, früh um fünf, ruft das Glöcklein feierlicher als sonst zum Gottesdienst. Vom staunenden Erstkläbler bis zum Mann im Silberbart ist alles auf den Beinen. Ein festliches Amt eröffnet die Feier. Anschließend ziehen die Gläubigen, etwa 70 an der Zahl, zum Schiff und steuern dem westlichen Ende des Dorfes zu. Dort steigt der Priester mit dem Allerheiligsten ans Land, birgt es in einer Nische der Felswand und gibt von hier aus den ersten Segen. Nun fährt das Herrgottsschiff ungefähr eine halbe Stunde seeaufwärts, gegen Wallenstadt. Die Gläubigen beten und singen. Auf dem Schiff wird das zweite und dritte Evangelium gesungen und zweimal inmitten der herrlichen Berg- und Seewelt der Segen mit dem Allerheiligsten gegeben. Zweimal sinken die Gläubigen auf die Knie, während die Wellen huldigend an den Nauen plätschern, die Berge ringsum in Ehrfurcht stehen und Dorf, Wiese, Weid und Wald den Segen des Allerhöchsten empfangen.

Unterdessen nähert sich das Schiff dem östlichen Ende des Dorfes. Priester und Volk verlassen den Nauen und feiern in einer herrlichen Waldlichtung (im Knüsselwald) das vierte Evangelium. Betend zieht darauf die Prozession dem Felsweg entlang in die Kapelle zurück, wo die erhebende Feier mit einem letzten Segen ausklingt. Wieder ist für ein Jahr der Herrgottstag vorbei.

Wasserwege in alter Zeit

Güter werden auf Schiffen von Zürich nach Wallenstadt befördert.

Auch in alter Zeit war der Weg über das Wasser oft der einzige, weil steile Felsen in den See abfielen, sodaß keine Straße Platz hatte. Auf der Landkarte sehen wir nach, wie beim Walensee zu beiden Seiten die Berge nahe an das Wasser kommen. Am

Fronleichnamsprozession auf dem Walensee



nördlichen Ufer finden wir keine Straße, nur einen Felsenpfad; am südlichen verfolgen wir die Bahnlinie, welche öfters in den Felsen gehauen werden mußte. Die Straße führt in einem Umweg über den Kerenzerberg. Man wird zwischen Mühlehorn und Weesen in den nächsten Jahren die Straße ebenfalls der Bahnlinie entlang führen, was aber mit hohen Kosten verbunden sein wird! Was heute mit Bahn und Auto befördert wird, mußte früher mit Schiffen von einem Ende des Sees an das andere überführt werden. Die Güter aus Italien wurden über die Bündnerpässe gesäumt und in Wallenstadt auf die Schiffe verladen, die seeabwärts nach Weesen, dann auf der Maag, später auf der Linth nach Grynau, Rapperswil, Zürich und weiter, nach Basel fuhren. Wir verfolgen auf der Karte diese Route.

Die erste Nachricht über diesen Wasserweg stammt aus dem 9. Jahrhundert. Es be-

stand damals keine zusammenhängende Straße von Wallenstadt nach Zürich. Man wählte deshalb den einfachen Weg auf dem Wasser. Dieser brauchte keinen so großen Unterhalt wie eine Straße. Mit der gleichen Kraft können auf dem Wasser ungefähr 75 mal schwerere Lasten gezogen werden. Es war also der billigste Weg.

Im Betriebe standen Schiffe ohne Motor.

Wer trieb sie denn?

Flußabwärts: Strömung.

Flußaufwärts: 1. Mit Stacheln wurde das Schiff vorwärts gebracht.

2. Die Schiffsleute zogen das Frachtschiff mit Seilen vom Ufer aus. Deshalb war neben dem Flusse ein sogenannter Leinpfad.

3. Pferde zogen vom Ufer aus.

Auf dem See: Der Wind blies in die Segel.

Was für Güter werden befördert?

Von Wallenstadt nach Zürich:
(In der Sprache jener Zeit geschrieben.)

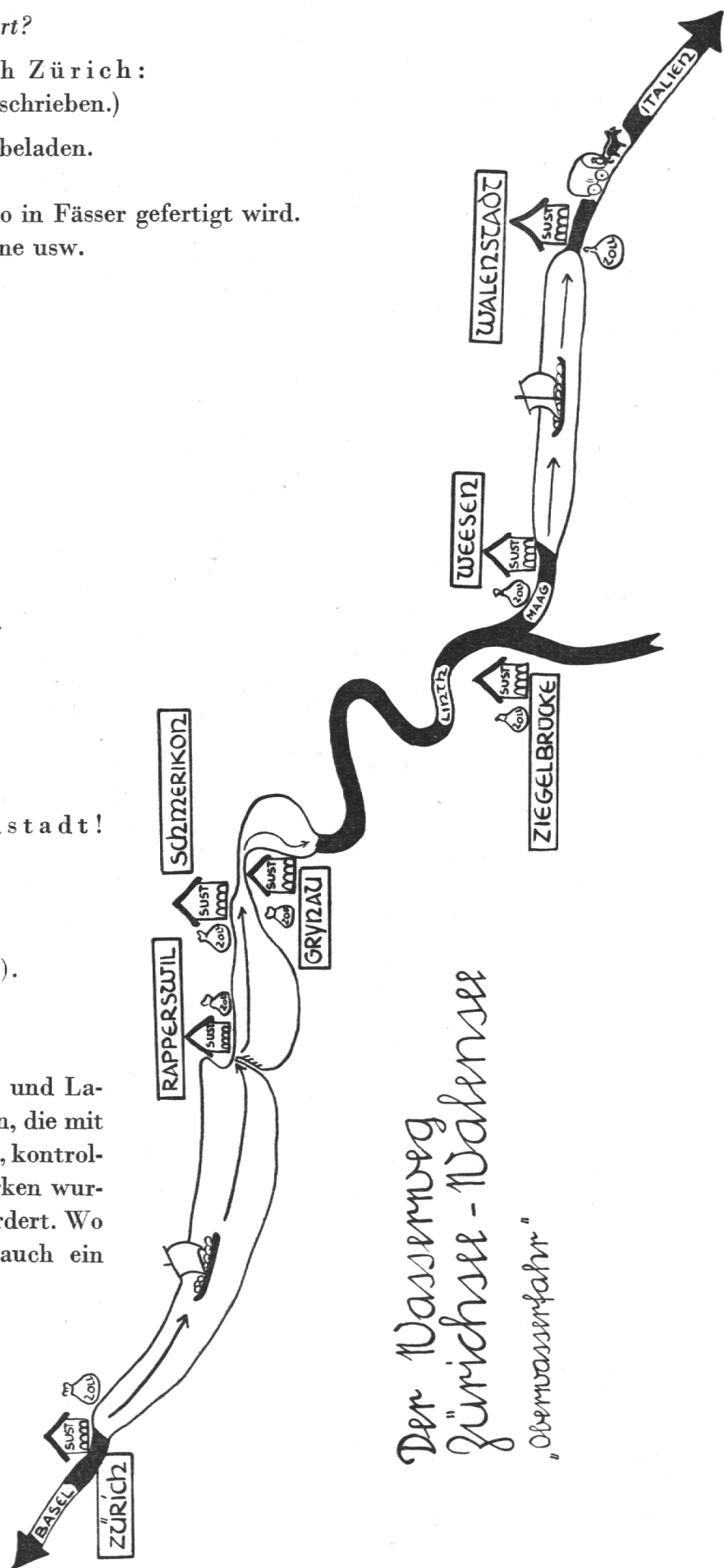
Maultiere mit Silber oder Gold beladen.
Hartz (aus Graubünden),
Malvasier und Veltliner-Wyn, so in Fässer gefertigt wird.
Rinder, Geißen, Schafe, Schweine usw.
Ziger.
Barmisaner-Käse (aus Parma).
Ankenstöcke und Schmär.
Honig.
Faß mit »Hausblunder«.
Glas.
Stahl (aus Como).
Eisen (von Flums).
Flachs und Hanf.
Schafwolle.
Reis und Rohseide aus Mailand.
Bumerantzen (Orangen).
Allerley Handgewürtz.
Salz aus Oesterreich.
Soggelen (Holzsandalen).

Von Zürich nach Wallenstadt!

Korn.
Roggen.
Haber.
Tuch (von Belgien und England).
Zwilch.
Leder.

Die Sust war Umladestelle und Lagerhaus. Hier wurden die Waren, die mit den Schiffen kamen, eingelagert, kontrolliert und verzollt. Mit Fuhrwerken wurden sie dann landeinwärts befördert. Wo eine Sust stand, war immer auch ein Handelsplatz.

An Susten und Brücken mußte Zoll entrichtet werden. Die Ansätze waren für jede Station anders. Es war oft ein einträgliches Geschäft. Aus diesen Zöllen wurde z. B. in Rapperswil nicht nur die Brücke in Stand gehalten,



Der Wassermweg
Zürichsee - Wallensee
„Oberrassenerfahrt“

sondern aus dem Ueberschuß manches öffentliche Gebäude der Stadt erstellt oder verbessert.

(Auf der Skizze sind nur jene Susten eingezeichnet, die für den Wasserweg Zürich-Wallenstadt von Bedeutung waren.)

Ordnung im Schiffsverkehr.

Damit im Schulhaus Ordnung ist, hat der Schulrat eine Schulhausordnung erlassen. In der Kirche sorgt der Kirchenordner dafür, daß die Buben nicht auf die Empore steigen, sondern in den ihnen zugewiesenen Bänken Platz nehmen.

Eine Schifferordnung für den Zürich-Walensee-Verkehr vom 31. März 1584 regelte: Eignung zum Schifferberuf, Zoll, Ladung usw. Wir entnehmen aus ihr folgendes: Als Schiffmeister dürfen nur tüchtige, ehrliche, redliche und ernsthafte Männer, die des Schreibens, zum wenigstens des Lesens kundig sind, erwählt werden. Leute, die Gewähr bieten, daß sie unparteiisch von arm und reich den gleichen Schifflohn beziehen, jedem sein Gut an den bestimmten Ort hinführen und abliefern, »sich uf dem Fahr nit sunnen, sondern fort fahren«.

»Die Schiffmeister sollend Ire Wirt nit mer mit wyn sonder mit barem gelt zallen.«

Jeder Kaufmann, der Korn, Roggen, Haber, Wein und andere »Fruchte«, Kaufmannsgüter und Ware von Zürich bis nach Weesen und Wallenstadt fertigt, hat die Transportkosten auf dem Zunftause zum »Weggen« zum voraus in gangbarer Münze zu entrichten:

Ein Maß Salz (Sack), 3 Schilling.

Eine Korn- oder Haberledi über Rhyn in die Pündt, 2 Gulden, 2 Batzen.

Ein Eimer Wyn (40 l), 10 Crützer.

Ein Centner Glarner Ziger (50 kg), 5 Crützer).

Die Schiffe dürfen nicht tiefer beladen und vom Lande geführt werden, als daß sie noch 5 Zoll (35 cm) hoch Bord haben. Dieses Maß wird in Zürich mit großen, gut

sichtbaren eisernen Nägeln in der Mitte des Schiffes angebracht.

Die Schiffmeister und ihre Knechte sind bei ihrem Eide, bei ihrer Ehre und Treue verpflichtet, ein besonderes Augenmerk auf die Weinfuhren zu halten, den Wein sorgfältig zu laden und falls sie davon ausleeren, biedere Leute zum Untersuchen der Schuld herbeizuziehen. Auch sollen weder Schiffmeister, Knechte oder Recken, noch sonstwer, auf der Fahrt den Fässern Wein entnehmen und daraus trinken. (Die Fässer wurden oft mit Wasser wieder aufgefüllt.)

Den Schiffmeistern und ihren Knechten ist verboten, auf dem Walensee Menschen oder Pferde zu führen, außer in dringlichen Fällen.

(Am 11. Januar 1570 versank in der Nähe von Wallenstadt ein Schiff, das außer Salz, Wein und andern Frachtgütern eine große Anzahl Reisende mit sich führte. 46 Personen und 6 Pferde ertranken.)

Für Salztransporte ist zu beobachten, daß die Säcke nicht zu nahe den Wasserschöpfern gestellt werden und daß sie vor Regen und anderem ungestümem Wetter gesichert seien durch Decken mit zweifachen Tüchern oder Segeltuchblachen.

Bildbesprechung: Mittelalterliche Stadt.

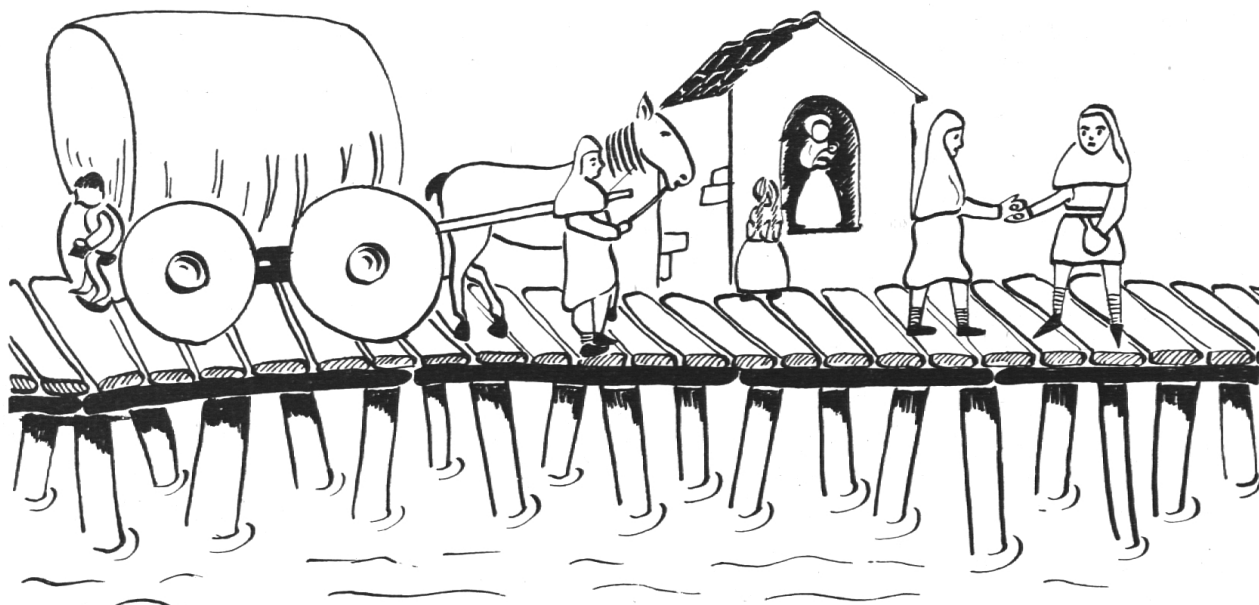
Pilger fahren über den See.

Der heilige Meinrad lehrte zuerst in der Klosterschule von Benken, vertauschte dann Wachstafel, Gänsekiel und Pergament mit dem Wanderstabe und lebte 7 Jahre lang auf dem Etzel in einer Klausnerhütte. Nachher zog er ans Flübchen Alp und widmete sich dem Gebet und der Betrachtung. Als der Einsiedler von ruchloser Mörderhand erschlagen worden war, verfolgten seine Raben die Mörder, bis sie gefaßt werden konnten. Ueber dem Grabe des Heiligen wurde die St. Meinradskapelle, später eine Kirche gebaut.

Fromme Leute aus nah und fern pilgerten in den »Finstern Wald«. Oft wallfahrteten ganze Gemeinden oder Landesteile gemeinsam, mit einer Vertretung der kirchlichen und weltlichen Obrigkeit an der Spitze, zu Fuß nach Einsiedeln. Die Pilger aus Süddeutschland wählten meistens den Weg über Rapperswil, wo sie in einer Fähre über den See gebracht wurden. Dieses »Var« war aber oft sehr gefährlich, denn oft ertranken Pilger, weil sie sich trotz des stürmischen Wetters in die Fähre gesetzt hatten. Die frommen Leute aus der Grafschaft Uznach liefen nach Schmerikon, wo sie in den Wirtschaften eine Stärkung einnahmen, und fuhrten von dort in Schiffen über den See nach

1. Markt und Handelsverkehr zu fördern.
2. Eine Verbindung der Herzogsgebiete links und rechts des Sees herzustellen.
3. Den Pilgern zu dienen, »damit Si Ire Gottzart dest ringer vollbringen möchtind, und nit über den See (der oft nit zu fahren) mit Kosten schiffen müßtind«.

Im Jahre 1358 begann man mit dem Bau der Holzbrücke. 546 Pfeiler aus Eichenholz waren notwendig; denn der Steg war 1850 Schritt lang. Die Läden waren nicht angengelt, sodaß bei einem Sturm nicht die ganze Brücke in den See gerissen wurde, sondern nur einzelne Läden weggefegt wurden. Wenn ein Sturm einen Pilger mitten auf dem



Zoll auf dem alten Seesteg bei Rapperswil

Altendorf, wobei die Pilger auf der Ueberfahrt einer Predigt ihres Pfarrers zuhörten. Der Preis für die Fahrt betrug 6—10 Kreuzer. (Bei gutem Wetter benützen die Schmerikoner Pilger heute noch den Weg über den See nach Altendorf.)

Ein Seesteg wird gebaut.

Das Ueberfahren von Leuten und Waren mit Schiffen war umständlich. Man dachte daran, zwischen Hurden und Rapperswil eine Brücke zu bauen; damit hoffte man:

Steg überraschte, konnte er nichts besseres tun, als sich platt auf den Boden legen und warten, bis Schiffe ihm zu Hilfe kamen. Da die Brücke kein Geländer hatte, war der Uebergang bei wildem Wetter mit großen Gefahren verbunden. Die Pilger beteten vor dem Uebergange bei einem kleinen Kapellchen, welches auf der Rapperswilerseite erbaut worden war, und schauten sehnsüchtig nach dem Etzel, hinter dessen Wald Rücken Einsiedeln, das Ziel ihrer langen Wanderung, war.

Im Rapperswiler Festspiel zur 700-Jahrfeier vom Jahre 1939 erzählt ein Italiener in gebrochenem Deutsch sein Erlebnis auf der Brücke:

»Si, si, bine vo Magadino . . . ät nüt macht! Aber wo ni meint ha, dr stübed Stäg bi dr Schöllene sigi das sregglist Stugg, ani nu nüd wüßt, was für e Brugg das do 'inte ist. Bini vo Fäffikona bi schönem Wätter über 'Urde durus und 'ani Freud gha a dem schöne neue Brugg und 'ani nüd maggt attenzione uf die Brätter, wo nüd sind a'gmacht, nur über d'Balke dure gleit. Und woni z'mitzt uf dem Brugg gsi bi, ist eini Wind losgange . . . eini Wind . . . und Brätter end waggled und welle aberutse. Bini uf Buch läge und an Brättli fest 'alte. 'albi Stund lang 'ani bättet und saggramentiert und pellegrinagio uf Einsidle versprogge.«

Diese Holzbrücke versah Jahrhunderte lang ihren Dienst, obwohl es sehr gefährlich war, sie bei stürmischem Wetter zu begehen. Es sollen im Lauf der Zeit weit über tausend Personen in den See gestürzt und ertrunken sein. In kriegerischen Zeiten wurde der See-
steg mehrmals zerstört, aber immer wieder aufgebaut. Er wurde als Wunderwerk angestaunt.

Der Seedamm.

In neuerer Zeit genügte der Holzsteg dem Verkehr nicht mehr. Konrad Escher hatte schon den Plan für einen Damm aus Stein entworfen. Obwohl die Bewohner am obern Zürichsee Angst hatten, ihr Land würde versumpfen, weil der Abfluß in den Untersee gehemmt wäre, wurde 1878 mit einem schönen Fest die Eröffnung des Seedammes gefeiert. Neben der Straße führte nun auch eine Eisenbahnlinie über den See. Der alte Steg wurde für 12,500 Franken zum Abbruch verkauft. Heute zeigt noch das »Heilig Hüsli« an, wo er einst vorbeiführte.

In den letzten Jahren hat der Verkehr über den Seedamm derart zugenommen, daß die Straße den Anforderungen nicht mehr

genügen konnte. Der Damm mußte verbreitert werden. Das Werk ist angefangen und dürfte bald vollendet werden.

Wir lesen im St. Galler 5.-Klaß-Lesebuch: Der Seedamm von Rapperswil, S. 119. Am obern Zürichsee, S. 112.

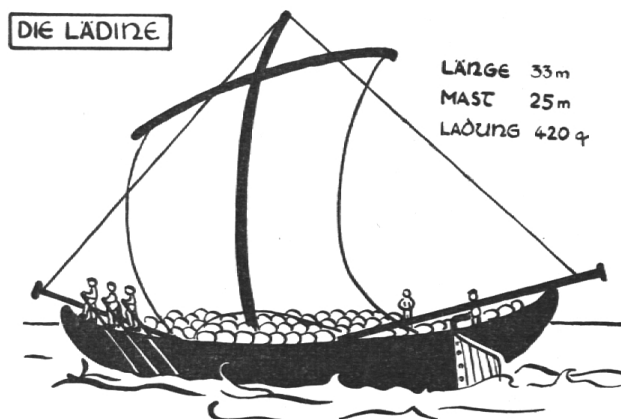
Lädinen und Segner führen Korn über den Bodensee.

Süddeutschland war eine Kornkammer und belieferte das kornarme St. Galler- und Appenzellerland mit Getreide. Mit Lädinen, Halblädinen und Segnern brachte man die wertvollen Ladungen über das Schwäbische Meer. Besonders im Hafen von Rorschach legten diese Segler an. Schifferleute luden die Säcke auf Fuhrwerke, die das Getreide ins Fürstenland weiter beförderten. (St. Galler 5.-Kl.-Lesebuch: »Abt Beda baut eine Straße durch das Fürstenland.«) Die Ladungen und die Abfahrtszeiten waren genau vorgeschrieben. Damit die Vorschriften nicht überschritten wurden, wachten bewaffnete Jagdschiffe darüber, daß der Verkehr in Ordnung vor sich ging. Wollte ein »Fremder« Korn führen, mußte er ein »Abfuhr-geld« bezahlen, damit die eingesessenen Familien mit den Segelschifffahrtsrechten nicht zu kurz kamen.

Damit die Schiffe bis ans Land fahren können, muß der See eine gewisse Tiefe haben. In Rorschach war dies einst nicht der Fall. Ausgraben wäre zu umständlich gewesen. Man erreichte das gleiche Ziel durch Aufschütten. Der Abt von St. Gallen ließ Steine, Sand und Kalk auf Schiffen herführen und einen Damm bauen. Damit die Schiffe bei Sturm nicht von den Wellen an den Damm geworfen wurden, schloß man ein Stück des Sees ein. Hier konnten die großen Wellen nicht zustürmen. Eine schmale Oeffnung ließen sie frei, daß die Schiffe ein- und ausfahren konnten. In diesem Hafen waren die Schiffe geschützt vor hohem Wellengang.

Wenn die Wellen beständig an den Damm geschlagen hätten, wäre dieser langsam abge-

bröckelt. Dagegen wehrte man sich, indem man auf der Seeseite längs des Damms starke Pfähle in den Boden rammte, daß die Wellen hier »gebrochen« wurden (Wellenbrecher).



In Kriegszeiten oder bei Mißernten kam es öfters vor, daß eine »Kornsperre« gegenüber der Schweiz verhängt wurde, was zu Hungerszeiten im St. Gallerland führte. Der Fürstabt von St. Gallen ließ deshalb im Jahre 1748 in Rorschach einen Getreidespeicher, das Kornhaus, bauen. (Vergleich mit dem ägyptischen Josef.)

Rorschach wurde Marktort. Jeden Donnerstag kamen die Händler von nah und fern nach der Hafenstadt, um Korn einzukaufen. Der Markt brachte der Stadt erfreuliche Einnahmen, die vielfach zum Bau und zur Verbesserung der Straßen verwendet wurden.

Eine feierliche Angelegenheit war immer die Eröffnung des Marktes. Ein Ausschnitt aus dem Rorschacher Festspiel zur Tausend-Jahrfeier stellt dies anschaulich dar:

Werkleute pflanzen das Marktkreuz in der Mitte des Platzes auf. Aller Art Volk strömt herbei. Die Glocken heben zu läuten an. Amtmann, Ratsschreiber und Ratsherren treten in die Mitte des Platzes. Der Ratsschreiber verkündet unter dem Marktkreuz den Marktfrieden. Alle hören ihn entblößten Hauptes an. Der Ratsschreiber liest:

»In des Kaisers Namen und des Abtes vom Gottshus Sancti Galli Namen und Gna-

den ist ufgesetzt zu Nutz und gutem Friede willen in unserem Marktort Rorschach und uf diesen Tag: Item, wer den Marktfrieden bricht, wird als Friedbrecher bestraft und macht sich einer Missetat oder des Frevels schuldig. Item, wer über Fried einen zu tot schlägt, ist als Mörder zu betrachten und zu richten.«

Einer der Marktfahrer macht sich daran, einen seiner Kornsäcke zu öffnen. Er wird vom Ratsschreiber unverzüglich angefahren. Der Schreiber unterbricht die Verlesung: He da! Wer vor der Verlutbarig vom Marktfriede verkaufen will, oder sich derzue anschickt, wird mit sechs Pfund Pfennige gestrooft. Ihr hand euch schuldig gemacht...

Der Kornhändler entschuldigt sich: Ich han nu welle... Ratsschreiber: Nünt hand ihr z'welle, 's Gsetz schriibts vor und ehr sind schuldig is Kaisers Name, ond wenn ihr noemol eu verfehlt, so werdent ehr des Markts verwise. Der Kornhändler brummt etwas in seinen Bart. Der Ratsschreiber fährt fort:

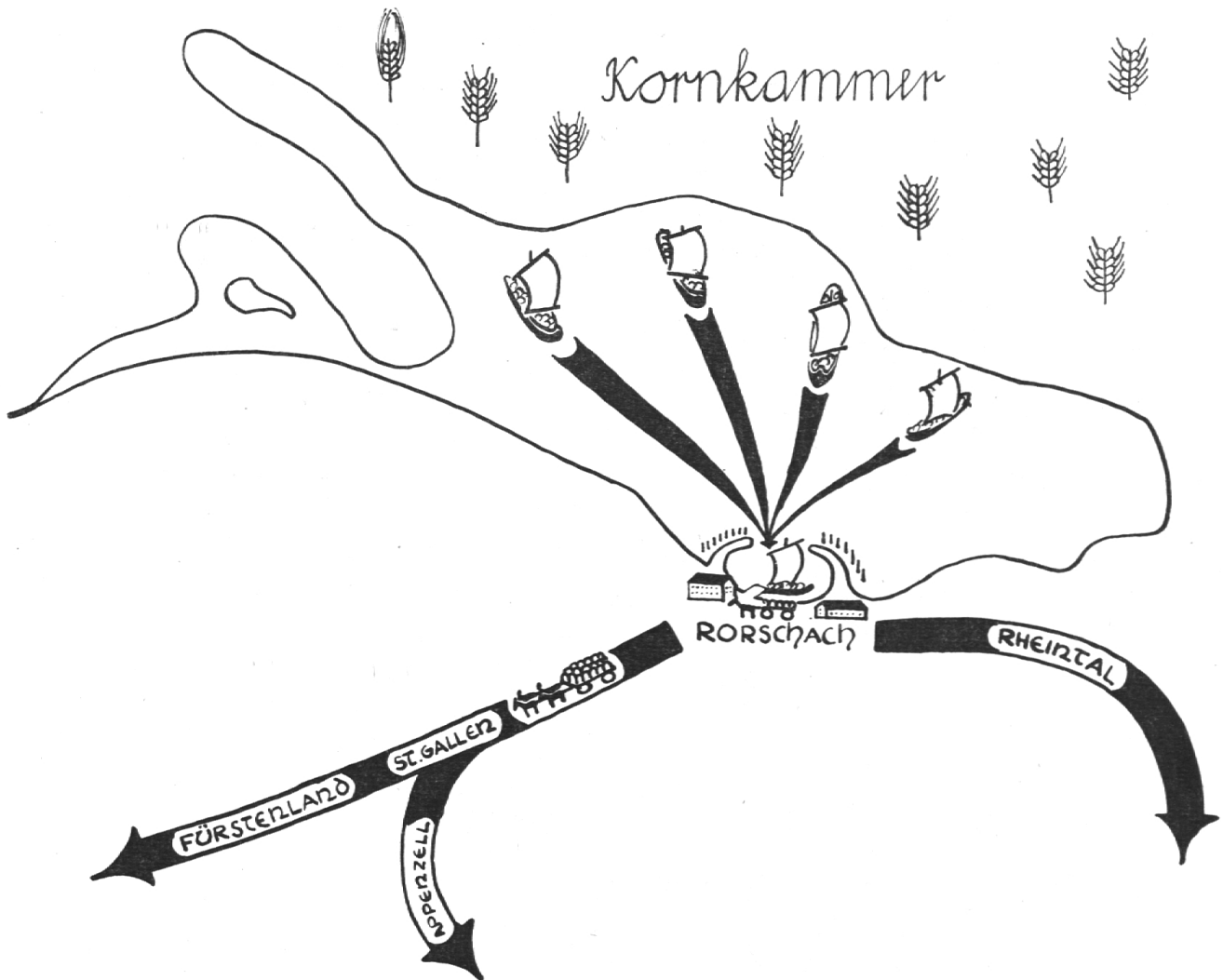
»Item, wer sich unschicklich uufführt und einen Schwur tuet, söll gestraft werden mit Gefängnis.

Im kaiserlichen Privilegium für den Markt zu Rorschach ist witerhin verlutbart und confirmiert:

Also, daß sie nu hinfür söllichen vorge-melten Markt haben, ufrichten und halten und derselb Markt auch alle und jegliche Person, so den mit ihrem Gewerb und Handel besuochen und darzue alle Gnad, Freiheit, Fried, Geleit, Recht und Gerechtigkeit haben und sich der Freien gebrauchen und geniessen sollen und mögen, die andere Markt in dem heiligen Reich haben, gebrauchen und geniessen von Recht und Gewohnheit.«

Ad mandatum Domini Imperatoris proprium.

Der Amtmann ruft: Der Markt ist uf!... der Handel frei! Nun beginnt das Anpreisen der Waren in buntem Durcheinander.



Ein Schiff ohne Segel und Ruder:

Das Dampfschiff.

Das erste wurde vom amerik. Goldschmied Fulton erbaut. 1807 fuhr das erste Dampfschiff auf einem amerikanischen Fluß. Fulton starb in tiefster Armut, nachdem er sein ganzes Vermögen seiner Erfindung geopfert hatte.

Der erste Versuch auf dem Bodensee.

Auf dem Bodensee war es ein Zürcher, Kaspar Bodmer, der 1817 den Versuch unternahm, ein Dampfschiff zu bauen. Trotzdem er die Dampfschiffahrt mehr vom Hörensagen her kannte und mittellos war, hatte er den Mut, ein solches Schiff zu bauen. Nach einer Reise nach England, wo er sich einige Kenntnisse im Schiffsbau verschaffte, fing er mit engl. Arbeitern an, aus schwerem Eichenholze das Schiff zu bauen. Es ging

langsam vorwärts. Endlich, am 17. Sept. 1817, konnte es von Stapel gelassen werden. Bei schallender Musik glitt das noch motorlose Schiff rasch in den Rhein und wurde zur Freude des Publikums ein paarmal mit kleinen Kähnen hin- und hergezogen. In großen goldenen Buchstaben leuchtete der Name »Stephanie« am Bug des Schiffes. Man wartete nur noch auf die Maschine, welche in England bestellt war, um das Schiff dem Betrieb übergeben zu können. Sie traf aber nie auf dem Bodensee ein, weil Bodmer nicht mehr zahlen konnte. Bodmer wollte sich aus der Schlappe ziehen und montierte in die »Stephanie« eine Dampfmaschine aus seiner Spinnerei, welche er früher betrieb. Mit geladenen Gästen an Bord unternahm man die Probefahrt. Doch die Maschine erwies sich als zu schwach. Von Konstanz nach Meersburg hatte das Schiff 4 Stunden. Auf der Rückfahrt mußten 12 Mann rudern, damit

das Schiff überhaupt wieder zurück kam. Bodmer wollte sich aus dem Staube machen, doch man erwischte und verprügelte ihn. Die »Stephanie« wurde auf Abbruch versteigert, aus ihr wurde im Volksmund die »Steh'fahr nie!«.

»E s k o m m t d o c h . . . «

Der Traum mußte doch Wirklichkeit werden. »In andern Ländern fahren sie schon lange mit Schiffen, die mit Dampf getrieben werden. Das sollte doch auch bei uns auf dem Bodensee wahr werden«, dachten die Leute am Bodensee. Reiche Männer gaben Geld, damit ein Dampfschiff (diesmal mit Motor) auf dem Bodensee in Betrieb genommen werden konnte. In den Zeitungen wurde die Bevölkerung auf das große Ereignis aufmerksam gemacht:

B e k a n n t m a c h u n g

betreffend die Eröffnung der Dampfschiffahrt in Friedrichshafen (gekürzt).

Von Seiner Majestät, dem König von Württemberg, ist die Erbauung und der Verkehr eines Dampfschiffes auf dem Bodensee angeordnet worden. Damit will man die großen Vorteile der Dampfschiffahrt auch dem Verkehr auf dem Bodensee zuwenden. Die Untersuchung des neuen Fahrzeuges auf Probefahrten hat ergeben, daß es in seiner Beschaffenheit und Sicherheit dem Zwecke vollkommen genügt. — Die Vorteile der Dampfschiffahrt betreff Schnelligkeit, Pünktlichkeit und Sicherheit sind bedeutend und weitherum bekannt. An Stelle kleiner, offener, oft sehr unsicherer Schiffe, die dem Wetter und den Stürmen ausgesetzt waren, ist nun ein großes, ganz bedecktes Fahrzeug getreten. Es ist für die Reisenden und die Güter bequem eingerichtet. Nach bisherigen Erfahrungen ist der See oft unruhig. Doch vermögen die Wellen und Winde auf das Dampfschiff keinen Einfluß auszuüben. Die Dampfmaschine ist zudem so

gebaut, daß keine Gefahr besteht, der Dampfkessel könnte zerspringen.

Sicher werden daher Handel und Verkehr aus der Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee große Vorteile ziehen.

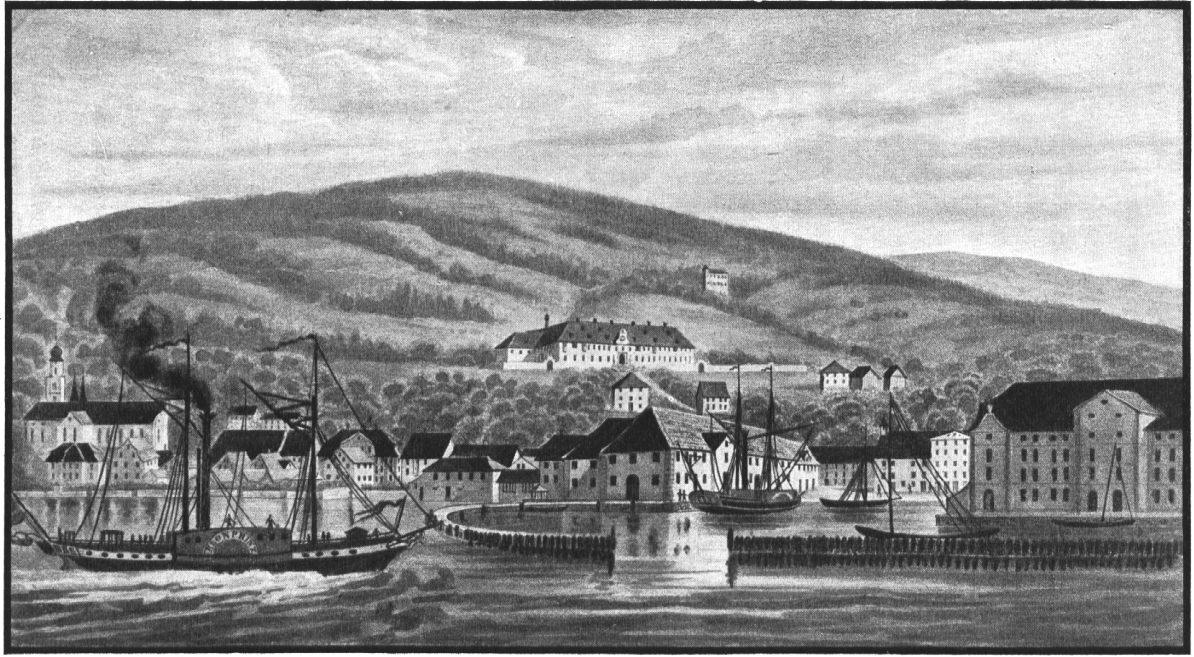
D i e e r s t e U e b e r f a h r t .

Seit Monaten ging ein Gespräch rund um den Bodensee: Ein Schiff haben sie erfunden, das viel viel schneller ist als die Lädine, doch raucht es, und man wisse nie, ob am End' der Teufel selbst darin hocke, denn aus einem langen Kamin qualme Rauch in dicken Schwaden heraus.

Es war am Morgen des 10. November 1824. Das geheimnisvolle Schiff aus Eichenholz, 30 Meter lang und 20 Meter breit schwamm im Wasser, und viel Volk aus nah und fern strömte nach Friedrichshafen, um es zu bestaunen. Heute sollte die erste Fahrt ausgeführt werden. »Ob es wohl fahren wird?«, raunten sich die Leute ins Ohr, und alle hätten gern herzlich gelacht, wenn das Schiff nicht vom Fleck gekommen wäre. Nur fünf Männer waren für die Probefahrt an Bord: Ein steinreicher Amerikaner, der Erbauer, ein Abgesandter des Königs und zwei Mitglieder der Schiffahrtsgesellschaft. »Schaut, schaut, jetzt fangen die Holzschaufeln an, sich zu drehen. Wie das schäumt und spritzt bei diesem hohen Wellengang«, schwatzte das Volk. Doch das Schiff kam vorwärts, fuhr ein Stück in den See hinaus und kehrte nach 40 Minuten wohlbehalten in den Hafen zurück, um tags darauf die erste Fahrt ans gegenüberliegende Ufer zu wagen.

In Rorschach war jung und alt auf den Beinen, denn das mußte doch jeder mit eigenen Augen gesehen haben: Ein Dampfschiff, mit dem man auf dem See still halten kann, vorwärts und rückwärts fahren konnte. Aus der Umgebung kamen die Neugierigen zu Fuß, die Vornehmeren mit der Kutsche nach der Hafenstadt.

Kurz nach 10 Uhr lief der »Wilhelm« bei stürmischem Wellengang mit 60 Fahrgästen



Der Rorschacher-Hafen

und 800 Zentnern Korn an Bord nach gut zweistündiger Fahrt in den Hafen ein. Kanonenschüsse donnerten über das Wasser. Die Gemeindebehörde empfing mit seinen Ehren-damen die Gäste. Als das Getreide ausgeladen war, durften Geladene das Wunderschiff besichtigen. 124 Personen konnte es also mitnehmen! Bei schlechtem Wetter durfte man sogar in eine geheizte Kajüte sitzen. Viele trauten ihren Augen kaum, als sie das Herz des Schiffes, die blitzblanken Maschinen be-staunten. Von einem Teufel war nichts zu sehen! Der Führer erklärte alles und be-merkte dazu, daß mit jenen Holzsechtern gefeuert werde. Auf der Rückfahrt begegnete dem »Wilhelm« das Postsegelschiff, das we-gen der hohen Wellen 7 Stunden zur Ueber-fahrt gebraucht hatte. Nach ein paar Jahren gehörte aber auch der »Wilhelm« zu den langsamen, weil ihm flinke Räder voraus eil-ten. Und die gleichen Leute, die das erste Dampfschiff derart angestaunt hatten, tauf-ten ihn den »Seeschnecke«.

Schiene und Straße sind schnellere und zuverlässigere Verkehrswege

Nachteile der Schifffahrt.

Beispiel: Ein Vater wohnt in Rapperswil und muß jeden Tag nach Zürich an seine Arbeit.

Auf der Landkarte suchen wir, welche Verkehrswege er benützen kann, um dorthin zu gelangen.

Schienenweg (Bahn).

Strasse (Auto, Velo).

Könnte er nicht auch mit dem Schiff fah-ren? Wir schlagen den Fahrplan auf. Beim Abschnitt Dampfschiffkurse stehen bereits einige Sätze wie:

Bei Sturm und Nebel keine Ga-rantie für Einhaltung des Fahrplanes.

Nebel und Sturm hindern die Schifffahrt. Das Schiff wird oft vom Kurs (Weg) abge-trieben. Im dichten Nebel könnten zwei

Schiffe zusammenstoßen. Bei diesem Wetter käme also der Vater zu spät. Die Bahn ist zuverlässiger. Sie fährt pünktlich bei jeder Witterung.

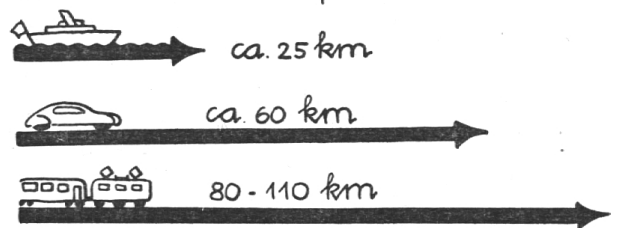
Wenig Fahrten.

Der Fahrplan der Schiffskurse hat auf we-nig Seiten Platz. Fährt am Morgen ein Schiff, das zur gewünschten Zeit in Zürich ist? Müßte der Vater in Zürich lang warten am Abend? Wir vergleichen mit der Bahn und schreiben die entsprechenden Züge heraus.

Langsam.

Wir schreiben die Fahrzeiten von Schiff und Bahn heraus. Das Schiff hat doppelt so lang wie die Eisenbahn. Wer wollte darum mit dem Dampfschiff fahren?

In der Stunde fährt:



»Der Betrieb im Winter einge-stellt«,

steht im Fahrplan oft bei vielen Schiffskur-sen. Bei anhaltender Kälte fahren auch keine Dampfschiffe von Rapperswil nach Zürich, weil der See oft bis gegen Zürich hinunter zufriert. Im Winter 1929/30 konnte man mit Schlittschuhen von Schmerikon bis nach Zü-richt gleiten. Auch am Bodensee wissen sie, was eine »Gfrömi« ist. Hingegen friert der Walensee nie zu.

Die Kinder haben eine besondere Freude an gefrorenen Bächen, Pfützen und Weiher-chen.

Als stille Beschäftigung wird ein Erlebnis-aufsatz unsern Bericht über die »Seegfrömi« vorbereiten: Der Weiher friert zu, Eine kalte Nacht. Eisfeld. Juhui Schlittschuhfahren! usw.

Seegfröni.

In sehr kalten Wintern frieren ganze Seen zu. Kalte Nächte ohne Wind sind dazu notwendig. Der ganze See wird zu einem einzigen Eisfeld. Groß und klein tummelt sich darauf. Bei genügender Eisdicke darf man sich auch mit Velos und Autos hinauswagen, ohne einzusinken.

er seine Zeitung buchstäblich »auf dem Bodensee« herstellen konnte. Es war ein gutes Geschäft, denn das Blatt wurde vom heitern Volk gerne gekauft! Es hatte auch Stände, Erfrischungsbuden und Weinschenken auf dem Eis. Die Leute tanzten nach froher Musik auf dem Eise, und Feuerwerk belebte das muntere Treiben.

Auf dem Zürichsee
Winter 1928/29



Aus alten Zeitungsberichten:

Im Februar 1880 konnten die Zürcher die Fastnacht auf ihrem zugefrorenen See feiern. 80 000 Menschen vergnügten sich auf dem Eis. Die Stadt lag ganz verlassen da. Aus der Umgebung fuhren ganze Scharen mit Postkutschen und Pferdeschlitten nach Zürich.

11 Jahre später war der See wieder vollständig zugefroren. Eine Eistafel war ausgesägt und aufgestellt worden. Beim Anblick der 23 cm dicken Platte konnten sich die ängstlichen Gemüter beruhigen. Der Reitclub benützte diese Gfröni, um eine stattliche Schlittenpartie zu veranstalten.

Im Jahre 1880 wurde auf dem zugefrorenen Bodensee ein großartiges Jubiläumsfest gefeiert. Ein Bregenzer Buchdrucker kam auf einen lustigen Gedanken. Er stellte auf dem Eise eine Buchdruckerpresse auf, daß

Im Winter 1829/30 war der Bodensee auch zugefroren. Die Eisdecke diente ein paar Wochen lang als Landstraße von einem Ufer ans andere. Der See fror so rasch zu, daß ein Kornschiff auf der Fahrt stecken blieb. Die Hilferufe der Schiffsleute wurden am Land gehört; doch mußten sie zwei Tage lang bei der größten Kälte auf dem Schiffe ausharren, bis man ihnen eine Bahn durchs Eis gebrochen hatte. Bei einer Kälte von 22° wanderten viele Leute über den See ans deutsche oder österreichische Ufer. Umgekehrt kamen Deutsche nach der Schweiz und brachten sogar Hornvieh mit. Die Ueberquerung des Sees galt als ein Heldenstück, und mancher Wagemutige ließ sich diese Leistung durch die Rorschacher Ortsbehörde schriftlich bestätigen.

Aus dem Jahre 1573 wird berichtet, daß der Bodensee mehrere Wochen lang zugefroren war. Man zog von Friedrichshafen Korn-

säcke auf Leitern über das Eis nach Rorschach. Von Fußach nach Lindau fuhr sogar ein 6spänniger Güterwagen. Rorschach feierte die Fastnacht auf dem Eise.

Wir lesen im St. Galler 5. Kl.-Lesebuch: der Untergang des Delphin, S. 129.

Der Schienenweg überflügelt den Wasserweg.

Die Wasserstraße von Zürich nach Wallenstadt wird heute nur noch von einigen Ausflüglern benützt, die mit ihren schnellen Motorbooten vom Zürichsee nach dem Walensee fahren. Für Güter ist dieser Wasserweg ausgeschaltet. — Wir zeichnen die *Schiene* *weg* Wallenstadt-Zürich ins Arbeitsheft.

Aus dem Fahrplan rechnen wir die Zeit aus, die ein Zug für diese Strecke braucht. (Im 16. Jahrhundert brauchte ein Schiff 11½ Tage.) In einer weiteren Skizze zeichnen wir die *Strassen*, die Wallenstadt mit Zürich verbinden.

In freiem Schülergespräch vergleichen wir diese beiden Zeichnungen mit der Skizze über den Wasserweg mit den Susten. Wir schreiben ins Arbeitsheft:

Schiene und Straße sind schnellere und zuverlässigere Verkehrswege.

Wenn wir in der 6. Klasse die Gotthardroute besprechen, werden wir den Schülern mitteilen, daß die Erschließung des Gotthardes die Wasserstraße Basel-Zürich-Wallenstadt als Teilstück der Handelsstraße über die Bündnerpässe erledigt hat.

Das Schiff hat nicht ausgedient

Nicht alle können aufs Schiff verzichten.

Nicht nur den Quintnern, auch anderen Leuten wird das Wasser als Straße immerfort dienen. Von der Binnenschiffahrt auf dem Rhein wird in der 6. Klasse die Rede sein. Aber auch auf unsern drei Seen finden wir Beispiele genug, wo wir sehen, daß viele

Menschen auf den Schiffsverkehr nicht verzichten können.

Das Schiff dient heute noch für:

Personenverkehr.

Bahn und Auto sind so häufig gebrauchte Verkehrsmittel geworden, daß eine Fahrt auf einem Dampfschiff zum frohen Vergnügen für jung und alt geworden ist. Für die Buben hat ein Ausflug mit der »Romanshorn« oder der »Stadt Rapperswil« eine packende technische Seite. Die Schüler erzählen gern, was sie im Bauch des Schiffes für blitzblanken Maschinen entdeckt haben.

Im Sprachunterricht könnten hier wieder einmal Wörter für das immer wiederkehrende »interessant« zusammengestellt und auswendig gelernt werden:

Lehrreich, kurzweilig, fesselnd, anregend, packend, spannend, anziehend, unterhaltsam, eigenartig, reizvoll, sehenswert, vielsagend.

Aufsatzunterricht: Erlebnis-aufsatz (eine Dampfschiffahrt, Spazierfahrt auf dem Bodensee, eine Rundfahrt mit dem Dampfer »Helvetia«).

Güterverkehr. — Ledischiffe.

Sand, Kies und Steine sind Güter, die nicht eilen. Sie werden heute noch auf allen drei Seen mit Lastkähnen befördert. Von den Steinbrüchen am obern Zürichsee bei Schmerikon und von den Baggerstellen bei den Deltas der Jona und der Wägitaleraa fahren die Ledischiffe täglich seeabwärts in die Stadt, wo diese Baustoffe dringend benötigt werden. Es ist dies der billigste und einfachste Transport, weil vom Steinbruch und von der Baggerstelle weg das Material stracks in die Schiffe verladen werden kann. Nach halbtägiger Fahrt erreichen die Ledischiffe Zürich, wo die Baufirmen ihre Lager unmittelbar am See haben.

Von Unterterzen am Walensee fahren die Ledischiffe nach dem gegenüberliegenden Steinbruch und holen dort Kalksteine, um daraus Zement herzustellen. Vom Schotter-

werk bei Betlis wird das Gestein ebenfalls mit Ledischiffen über den See geführt.

Von den Baggerstellen am alten Rheinlauf werden Sand und Kies auch mit solchen Schiffen nach den großen Orten am Bodensee überführt.

Sprachübung: Der Sand, der Kies usw.

Trajektschiff.

Diese Schiffe werden mit ganzen Eisenbahnzügen (ohne Lokomotive) beladen. Von Romanshorn fahren diese Trajektschiffe nach Friedrichshafen und zurück.

Fähre.

Lange Seen werden an schmalen Stellen oft durch Fähren, welche Leute und Autos aufnehmen, »überbrückt«. Solche Schiffe verkehren zwischen Horgen-Meilen, Beckenried-Gersau u. a.

Fischerei.

Zur Einleitung als stille Beschäftigung.

Wir fischen mit der Hand.

Heute morgen habe ich alle Scheitchen schön aufgeschichtet. Darum gehört der Nachmittag ganz mir. Hans, Walter und ich wandern zum Dorfbach hinunter. In jeder Hand blitzen gebrauchte Büchsen.

Am Bachufer werden Schuhe und Strümpfe ausgezogen und die Hosenstöße aufgewickelt. Vorsichtig tappen wir ins Wasser, das gurgelnd unsere nackten Beine umspült. Eben hier macht der Bach eine Biegung. In der Bachmitte liegen einige große, abgeschliffene Steine. Dorthin waten wir; denn dort sind gewiß ein paar Fische verborgen. Ganz behutsam stellt Walter eine Büchse an einen der Steine. Mit einem Ruck reißt er sie dann empor. Er macht ein enttäuschtes Gesicht, denn in der Büchse sieht er bloß leeres Wasser.

Nun versuchen wir alle das Glück. Einmal zappelt in meiner Büchse ein kleines verirrtes Fischlein. Mit Blitzesschnelle schießt bald darauf Walters Hand unters Wasser

und herauf bringt sie — einen Fisch. Bis zum Abend birgt unsere große Büchse am Ufer einige Fischlein. Erst nachdem die Sonne längst untergegangen ist, ziehen wir vergnügt heimwärts.

Die Mutter hat etwas weniger Freude an unsern nassen und schmutzigen Kleidern als die Katze, die heute ein gutes Nachtessen kriegt.
Paul — Franz.

Fischen mit der Angel.

Diese Art Fischfang ist den meisten Knaben gut bekannt. Rudolf bringt seine Angel in die Schule. Wir schauen sie genau an. Das Wichtigste daran ist der Gegenhaken (Widerhaken), damit der Fisch nicht mehr loskommt, wenn er den Köder geschnappt hat.

Einsetzung: wieder — wider
Hacke — Haken.

»Mutter, ich bin mit der Arbeit im Garten fertig. Die H— steht w—der im Schopf. Darf ich nun fischen gehen?« fragt Bruno. Die Mutter will nicht w—dersprechen und erlaubt dem Knaben das Vergnügen.

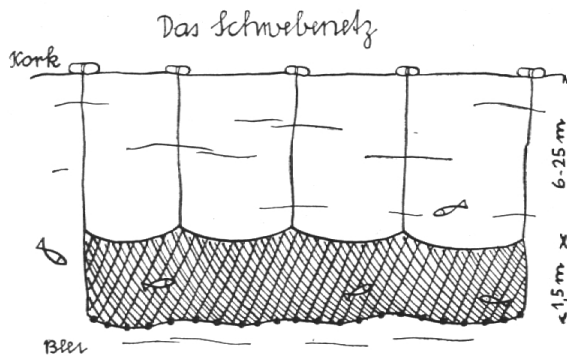
Freudig ergreift Bruno den Angelha—en und macht sich auf den Weg. Er trägt lieber die Fischerrute als die schwere H—. Wenn nur die Fische w— so gut anbeißen wie gestern! Oft sind sie nämlich etwas w—derspenstig und wollen sich nicht an den Angelh— wagen. Auch heute hat Bruno kein Glück. Er wird etwas w—derwillig. Er muß ohne Fische w—der heimkehren.

Fischen mit dem Netz.

1. Hanggarn.

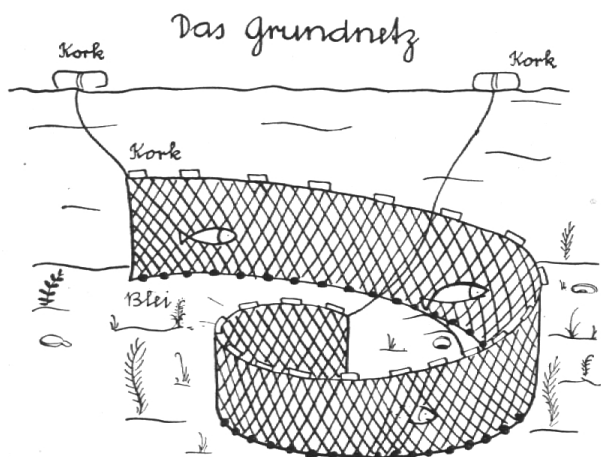
Frühmorgens, wenn alles noch schläft, verlassen zwei Fischer ihre Wohnungen in wasserdichtem Gewand und mit ernsten Mienen. Mit dem starken Fischerboot rudern sie wenige Meter in den See hinaus. Im weichen Ufergrund wird eine Steckrute mit eiserner Spitze eingerammt. Mit einer Schlinge wird das 40 m lange Seil des Schwebenetzes daran befestigt. Ein Fischer rudert nun das Schiff weiter in den See hinaus. Der andere legt

währenddem langsam das Netz aus. Kleine Korkschwimmer zeigen den Fischern an, wo ihr Netz ausgelegt ist. Das Boot wird wieder zur Steckrute zurückgeführt. Nun beginnen die Fischer je ein Seilende einzuziehen. So werden die Fische fast wie in einem Sack in Netz eingeklemmt. Mit einem Ruck wird es aufgezo-gen, die Fische werden herausgewun-den und in den Wasserkasten gelegt.



2. Stellnetze.

Das *Hohe-Stellnetz* wird auf dem Seegrund ausgespannt. Gewichte ziehen es nach unten. Damit es ausgespannt wird, sind an der Oberähre Holz- oder Korkstücke befestigt. Das Netz wird meist an einem Ende abge-bogen (im »Kehr« gelegt), damit sich die Fi-sche besser in den Maschen des Netzes ver-fangen. An der Wasseroberfläche zeigen

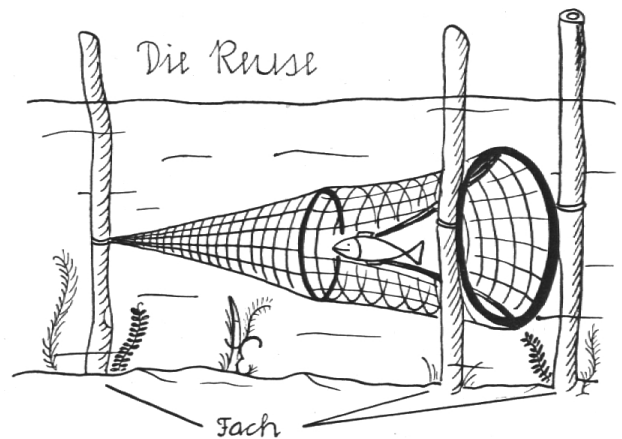


Schwimmer (Baucheln) den Standort des Netzes an. Das Netz wird meist am Abend ausgelegt und bis zum Morgen im See ge-lassen.

Die Fischer treiben oft die Fische hinein, indem sie mit Stecken und Ruten auf die Wasseroberfläche schlagen.

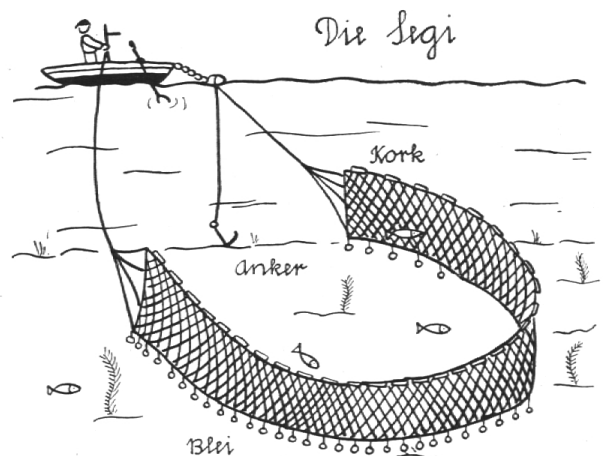
3. Reusen.

Sie werden meist bei Bachmündungen oder im Schilf verwendet. Die Fische schwim-men durch den Trichter und finden keinen Ausgang mehr.



4. Segi.

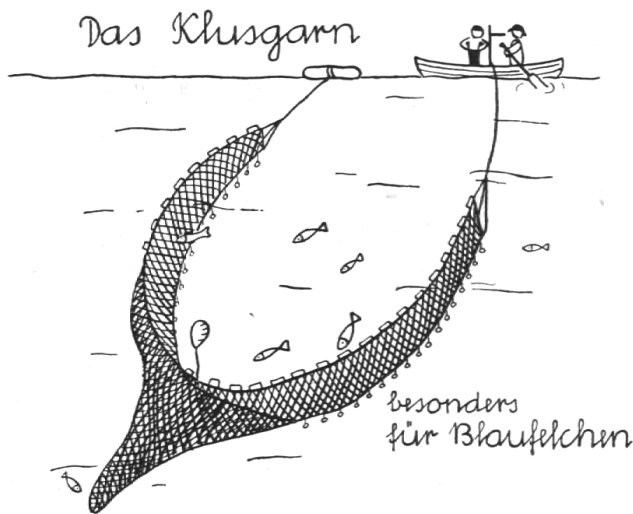
Sie ist ein Grundnetz, das an einem Ende mit dem Schiff verankert ist. Das andere Ende wird gegen das Schiff gezogen. Das Netz ist bis 180 m lang und wird hauptsäch-lich am Untersee verwendet.



5. Klusgarn.

Es ist ein großer Sack, der gegen das ver-ankerte Schiff gezogen wird. Die Länge ist unge-fähr 110 m. Es dient vor allem zum Fang von Blaufelchen.

Bildbesprechung: Bodenseefischer. Der Kommentar gibt wertvolle Angaben und Erläuterungen.



Wir lesen aus dem St. Galler 5. Kl.-Buch: Brot aus dem Wasser. — Seite 77.

Wir werden es nicht unterlassen, in diese Lektionenreihe als Lesestoffe auch Geschichten und Gedichte einzustreuen:

Die Heimat.

Herr, was hast Du mir gegeben:
Diese Heimat, dieses Land!

Wie erfüllt ist nun mein Leben,
Wie vereinfacht mein Gewand!

Dort der See im Silberlichte,
Ueber ihm der Berge Blau —
Hier im Wiesenplan der schlichte,
Erdezugewandte Bau.

Alles liegt vor meinen Blicken,
Was die Welt als Schönheit preist —
Alle Schönheit wird entrücken,
Mich, o Herr, in Deinem Geist.

(Hermann Hiltbrunner.)

Zum Schluß sei auf die Jahrbücher vom Zürichsee, die Bodenseebücher und die Jahresmappen von Rorschach verwiesen, die eine Fülle von Stoff für den Unterricht enthalten.

Karl Schmuki und
Konrad Bächinger.

Das Klischee »Rorschacher Hafen« wurde von der Firma Löpfe-Benz, Rorschach, freundlichst zur Verfügung gestellt.

U M S C H A U

KLVS. Leitender Ausschuß

Sitzung vom 15. April 1948.

1. »Schweizer Schule«. Einige vorgeschlagene Aenderungen zur »Schweizer Schule« werden genehmigt.

2. Zentralkomitee-Sitzung für 1948. Die Geschäfte dieser am 10. Juni in Zürich, Restaurant Du Pont, abzuhaltenden Veranstaltung werden beraten und die entsprechenden Vorarbeiten getroffen.

3. Sektionen: Einige Sektionen sandten ihre Jahresberichte schon ein. Mögen die Säumigen sich beeilen!

4. Auslandhilfe. Zahlreich liegen die Bittgesuche noch vor. Leider sind die finanziellen Mittel zur Hilfeleistung erschöpft. Könnten nicht Sektionen und Einzelpersonen nun an die Stelle der Zentralkasse treten? Wie werden diesbezügliche Gesuche des Leitenden Ausschusses Aufnahme finden?

Der Zentralaktuar:
F. G. Arnitz.

Unser Unterrichtsheft

findet stets mehr Anerkennung und deshalb guten Absatz.

Im Durchschnitt der letzten drei Jahre wurden bezogen:

Vom kant. Lehrmittelverlag Luzern	350	Expl.
Von der kant. Erziehungsdirektion Zug	120	„
Von der kant. Erziehungsdirektion Uri	90	„
Von der kant. Erziehungsdirektion Schwyz	30	„
Herrn Schöbi, Lehrer, Lichtensteig	30	„
Von Schwesterninstituten	40	„
Einzelbestellungen	320	„

Total verkauft im Jahre 1947 1010 Expl.

Der Reinertrag fließt in die Hilfskasse des katholischen Lehrervereins der Schweiz.

Der ständig wachsende Absatz bedingt auf das Jahr 1948 eine Neuauflage.

Der Verkaufspreis beträgt gegenwärtig Fr. 2.40.
Bestellungen an Herrn Lehrer A. Elmiger, jun.,
Littau, Kt. Luzern. St.