

Zeitschrift: Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und Heimatschutz
Herausgeber: Fricktalisch-Badische Vereinigung für Heimatkunde
Band: 83 (2009)

Artikel: "Ein Stück Waldshut" - aus der Geschichte der Waldshuter Rheinfähre
Autor: Weiss, Andreas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-747377>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 17.01.2026

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

«Ein Stück Waldshut» – aus der Geschichte der Waldshuter Rheinfähre

Andreas Weiss

Warum eine Geschichte der Waldshuter Rheinfähre? Oder: Auch eine Fähre hat ihre Geschichte – besonders am Hochrhein

Die Waldshuter Rheinfähre wird heute in allererster Linie als – durchaus erfolgreiche – touristische Einrichtung wahrgenommen. Dies verbirgt allerdings, dass sie über Jahre ein ganz wesentliches alltägliches grenzüberschreitendes Verkehrsmittel war. Sie bildete nämlich bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts eines der wichtigsten Elemente der Waldshuter Verkehrsinfrastruktur. Zugleich stellte sie, wie jede Fähre, einen entscheidenden Faktor in den Aussenbeziehungen der Menschen entlang dieses Hochrheinabschnitts dar. Und da sie zudem seit ihren frühesten Tagen über eine Grenze – jene zwischen dem vorderösterreichischen und dem eidgenössischen Hochrheinufer – führte, spiegelt sie die grenzüberschreitenden Beziehungen der Waldstadt und ihrer Umgebung zur benachbarten Schweiz wie kaum eine andere Institution in zahlreichen Facetten wider. Dies alles ist Grund genug, die Geschichte dieser Hochrheinfähre einmal genauer unter die Lupe zu nehmen, was 2008 im Auftrag der Stadtwerke Waldshut-Tiengen GmbH, heute Betreiberin der Fähre, durch den Autor des vorliegenden Beitrags geschah und in eine grössere Studie über diese Fähre mündete.¹ Auf dieser beruht der folgende Aufsatz, der die Geschichte der

Waldshuter Rheinfähre und ihre Rolle in den grenzüberschreitenden Beziehungen Waldshuts zur benachbarten Schweiz zum Thema hat.

Die Anfänge der Waldshuter Rheinfähre und ihre Bedeutung in der frühen Neuzeit

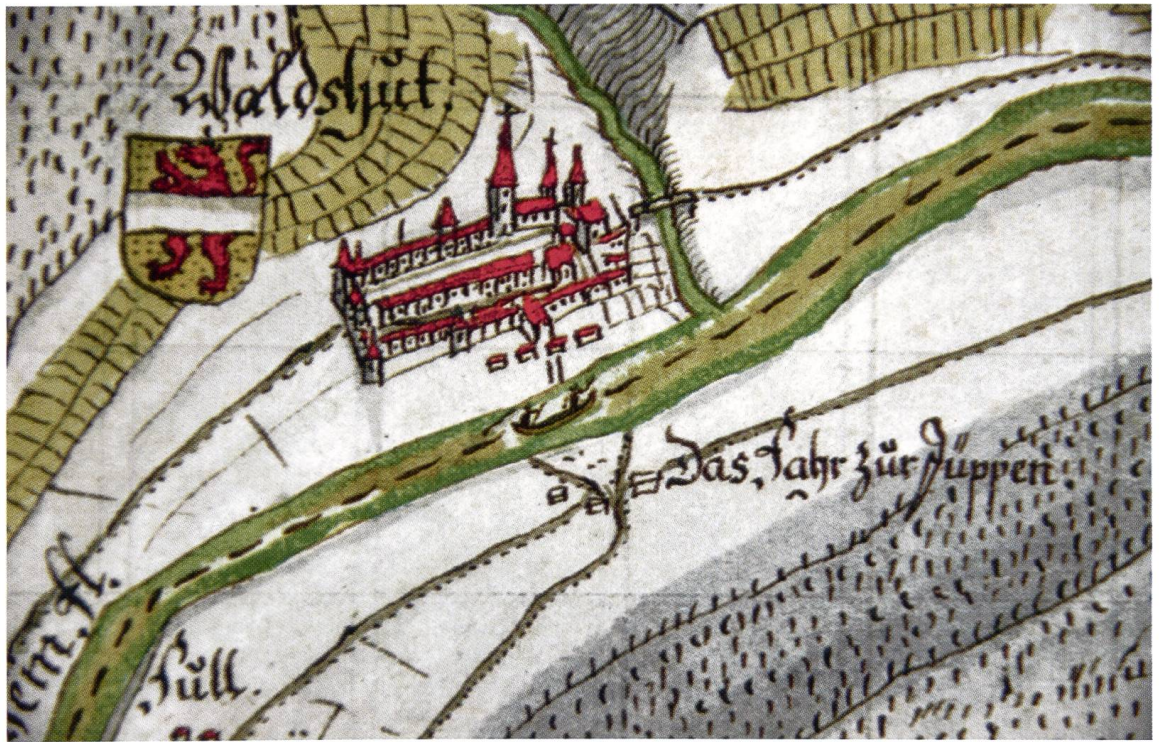
Die Waldshuter Rheinfähre findet ihre erste gesicherte Erwähnung in einer Urkunde vom 5. Februar 1487, in der sich Äbtissin und Konvent des Klosters Königsfelden mit Schultheiss, Rat und Bürgern von Waldshut in mehreren zwischen beiden Parteien strittigen Punkten einigten. Eine der Streitfragen bildete auch die Entlohnung des Fährmanns in städtischen Diensten durch Abgesandte des Klosters, das die Fährverbindung als Patronatsherr über die beiden Waldshuter Pfarrkirchen sicher des Öfteren in Anspruch nahm. In dieser Urkunde heisst es nun: *So dem von des feren wegen haben wir [die Vertragspartner; A.W.] gesprochen, daz Unsere gnädig frowen von kunigsveld Einen feren die zwen Mutt kernen Järlich, wie etwan gebrucht ist, geben, oder wo Si des gemüts nit sin wölten [...], ihn in aufrichtiger Weise, wie es andere auch tun, entlohn sollten.* So erfahren wir durch diese Urkunde, dass bereits zum Ausgang des 15. Jahrhunderts eine von der Stadt betriebene Fähre bestand und in welcher Art und Weise ihr Fährmann zu entlohn war. Wir erfahren dagegen nichts über ihren genauen Standort, können aber annehmen,

dass sich dieser nahe der Stadt, unweit der heutigen Fährverbindung zwischen Waldshut und dem gegenüberliegenden Schweizer Ufer befunden haben muss. Und wir erhalten durch die Urkunde einen wertvollen Hinweis auf das damalige Alter der Fähre. An einer Stelle wird nämlich auf eine Nutzung und Bezahlung der Fähre vor *etlichen Jahren* durch das Kloster Bezug genommen. Daraus kann geschlossen werden, dass die Waldshuter Rheinfähre im Jahr 1487 bereits längere Zeit bestand. Der Zeitpunkt ihrer Einrichtung dürfte zwischen 1400 und 1450 anzusetzen sein, als die Waldstadt aufgrund der einstigen Zugehörigkeit des unmittelbar gegenüberliegenden südlichen, seit 1415 eidgenössischen Rheinufer zu Habsburg noch engste Beziehungen dorthin unterhielt, die sich, wie schon erwähnt, auch im Patronatsrecht des Klosters Königsfelden (seit 1528 bei Bern) über die Waldshuter Kirchen äusserten. Möglicherweise ersetzte die Fähre auch eine im Habsburger Urbar erwähnte, vermutlich kurz nach 1400 verschwundene Rheinbrücke, über deren Standort bis heute allerdings Unklarheit herrscht.² Die Urkunde von 1487 wird somit zwar nicht zur «Geburtsurkunde» der Waldshuter Rheinfähre, ermöglicht aber einen sehr wichtigen Einblick in die früheste Phase ihres Bestehens.

Klarheit über die Lage der Waldshuter Rheinfähre erhalten wir von einem Dokument, das knappe 200 Jahre nach der Urkunde von 1487 entstand, nämlich der berühmten Züricher Kantonskarte des Malers und Feldmessers Hans Conrad Gyger (1599–1674) aus dem Jahre 1667. Auf ihr finden wir am äussersten Rand Waldshut eingezeichnet, umgeben vom Rhein, dem Seltenbach, von Rebbergen und den Wäldern des nahen Schwarzwaldes. Was uns

an der Darstellung der Waldstadt auf der Gygerschen Karte aber besonders interessiert, ist ein im Verhältnis zum gesamten Kartenwerk geradezu winziges Detail: Exakt in der Mitte des Rheins zwischen der Stadtanlage auf dem Hochufer des Flusses und der gegenüberliegenden Siedlung, bezeichnet mit *Das Fahr zur Jüppen*, kann man einen mit steuerndem Fährmann und einem Gast besetzten Weidling beim Übersetzen von dem einen zum anderen Ufer beobachten – es handelt sich um die früheste bislang bekannte Darstellung der Waldshuter Rheinfähre. Mithilfe dieser Abbildung lässt sich für die Mitte des 17. Jahrhunderts die Überfahrtsroute der Fähre auf die Strecke zwischen dem Ausgang der Mühlegasse und der gegenüberliegenden Siedlung Jüppen festlegen. Bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts sollte die Fähre genau an dieser Stelle verkehren. Die in der Jüppen liegende Taverne wird schon 1654 als *Fahr- und Würtshauß* bezeichnet. Neben der Züricher Kantonskarte Gygers erlauben es uns weitere Quellen des 17. und 18. Jahrhunderts, allmählich ein genaueres Bild von der Bedeutung der Waldshuter Rheinfähre zu zeichnen. Demzufolge diente sie vor allem der Vermittlung des regionalen Personen- und Warenverkehrs zwischen der Waldstadt und dem gegenüberliegenden Rheinufer. Mithilfe der Rheinfähre konnten Reisende, Händler oder Bauern von der Landstrasse aus Richtung Leibstadt–Fricktal oder Leuggern–Brugg die Rheinseite wechseln und nach Waldshut zum Markt oder auf die hier durchführende «Königsstrasse» Richtung Basel beziehungsweise Schaffhausen und Ulm gelangen.³ Eine im wahrsten Sinne des Wortes lebenswichtige Bedeutung kam der Fähre für die Bürgerschaft Waldshuts in Kriegszeiten zu, wenn

Die Waldshuter
Rheinfähre auf der
Gygerschen Kantons-
karte von 1667.
(Andreas Weiss)



mit ihrer Hilfe eine Flucht an das sichere Schweizer Rheinufer möglich wurde, wie dies während des Pfälzischen Erbfolgekrieges im Dezember 1688 der Fall war. Mehrfach noch bildete die Waldshuter Rheinfähre während der Kriegsergebnisse des 17. und 18. Jahrhunderts einen Rettungsanker für die Bürger und für zahlreiche wertvolle Kulturgüter der Stadt.

Im frühen 17. Jahrhundert bestand die Waldshuter Rheinfähre sowohl aus einem einfachen Weidling für die Personenüberfahrt als auch aus Fährschiffen für grössere Waren- und Viehtransporte. Bei Weidlingen handelte es sich um schmale, längliche Kähne von durchschnittlich etwa 50 Fuss (etwa 15 Metern) Länge und 3 Fuss (etwa 90 cm) Breite, die für den Transport von maximal 20 bis 30 Personen beziehungsweise etwa 80 Zentnern Waren gedacht waren. Die privilegierte Stellung,

die die Waldshuter Rheinfähre zwischen der Koblenzer Wagenfähre und der Laufener Rheinbrücke bis dahin besessen hatte, wurde gegen Mitte des 17. Jahrhunderts erschüttert, als Baron Franz Ludwig von Roll (1622–1695) noch während des Dreissigjährigen Krieges für die von ihm betriebene Fähre an der Klemme zwischen Leibstadt und Dogern grosse Fährschiffe anschaffte und dieses Fährangebot in der Folgezeit auch gegen die Einsprüche der Stadt Waldshut aufrechterhalten konnte. Die Waldshuter Fähre erlitt daraufhin erhebliche Einbussen und sank zu einer reinen Personenfähre ab. Erst im Laufe des 18. Jahrhunderts ergänzten die Stadtväter aufgrund der zunehmenden Bedeutung des Landverkehrs die Fähre wieder um ein Fährschiff, mit dem Vieh und *kleine Wägle* übergesetzt werden konnten. Die Bedeutung des Hochrheintales als Durch-

zugsgebiet von Truppen während der Koalitionskriege zwischen dem revolutionären Frankreich und seinen wechselnden europäischen Gegnern brachte aber bald wieder einen Einbruch im Fährverkehr zwischen Waldshut und der anderen Rheinseite. Stattdessen musste nun aus Sicherheitsgründen *öfters alles fahrgeschirr beseitiget werden*, wie es in einem städtischen Bericht über die damaligen Verhältnisse an der Fähre hiess. Dazu kam die Missernte des Jahres 1816, in deren Folge der Warenverkehr mit Lebensmitteln über den Rhein auf ein Minimum sank. Das städtische Fährschiff wurde daraufhin abgeschafft. 1835 bestand der Waldshuter Rheinfährbetrieb nur noch aus zwei Weidlingen mit einer Transportkapazität von 30 beziehungsweise 15 Personen. Pächter der Fähre war Christoph Karolin, der sich die Pacht seit 1836 mit seinem Bruder Andreas teilte.

Zwischen vergeblicher Modernisierung und Blüte des Fährverkehrs:

Die Rheinfähre während der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts

Die Geschichte der Waldshuter Rheinfähre während des 19. Jahrhunderts bis zum Ausbruch des Ersten Weltkriegs ist einerseits geprägt von den letztlich vergeblichen Versuchen zu deren Modernisierung, andererseits von ihrer enormen Bedeutung, die sie in dieser Zeit für die alltäglichen grenzüberschreitenden Beziehungen Waldshuts zur benachbarten Schweiz besass.

Im Jahre 1858 konnten die Waldshuter Stadtväter nach mehreren fehlgeschlagenen Versuchen die Verlegung der Rheinfähre auf der deutschen Seite von der allzu steilen Mühlegasse zur Mündung des Seltenbachs östlich der Altstadt – noch heute die Anlegestelle der Fähre – und ihre Umwandlung

in eine leistungstärkere Seilfähre vornehmen. Das damals angeschaffte Fährschiff aus der Werft von Schiffsbaumeister Hässig in Kadelburg wies eine Länge von 15 Metern und in der Mitte eine Breite von 3 Metern auf und konnte Grossvieh und Waren transportieren. Eine Hin- und Rückfahrt für Fahrgäste aus Full und Jüppen kostete 1859 drei Kreuzer oder zehn Centimes (100 Centimes = 1 Franken), im Falle eines sonntäglichen Kirchenbesuchs in Waldshut hatten dieselben Schweizer Fahrgäste nur zwei Kreuzer beziehungsweise sieben Centimes, Kinder sogar nur einen Kreuzer zu bezahlen – ein Angebot, das von der Bevölkerung des Waldshut gegenüberliegenden Fuller Feldes gerne in Anspruch genommen wurde. Alle übrigen Nutzer der Waldshuter Drahtseilfähre hatten für eine Hin- und Rückfahrt vier Kreuzer zu bezahlen. Der Transport von einem Muth Frucht (Hohlmassgrösse von etwa 90 Litern) kostete zwei Kreuzer. Schaf, Kalb oder Ziege setzte der damalige Fährmann Josef Karolin – ein Sohn des Christoph Karolin, der die Fähre bis 1849 betrieben hatte und dann wegen Sympathien für die Badische Revolution aus dem Fährdienst entlassen worden war – ebenfalls für zwei Kreuzer, ein Schwein für vier Kreuzer über den Rhein. Zehn Kreuzer hatte ein Viehhändler für die Überfahrt eines Ochsen, einer Kuh oder eines Pferdes zu berappen.

In den folgenden Jahren sollten die Waldshuter Fährleute bei ihrer Arbeit allerdings immer wieder mit dem (Schweizer) Gesetz in Konflikt kommen. Aus Sicht der eidgenössischen Behörden waren nämlich Vieh- und Warentransporte auf der neuen Waldshuter Drahtseilfähre gar nicht zugelassen und allenfalls Traglasten erlaubt. Den Hintergrund dieser Einschränkung bildeten wahrscheinlich Proteste der Be-

Waldshut a. Rh. von der Schweizerseite aus



Die Anlegestelle der
Waldshuter Rheinfähre
auf der Schweizer
Seite, Postkarte um
1900. (Stadtarchiv
Waldshut-Tiengen)

treiber der Wagenfähren von Koblenz und Klemme bei Leibstadt, die ihr regionales Beförderungsmonopol für Güter und Vieh gefährdet sahen. Angesichts der grossen Rolle, die Waldshut für die benachbarten Schweizer Gemeinden als Marktstätte und Absatzort für Vieh und landwirtschaftliche Produkte in dieser Zeit spielte,⁴ waren die behördlichen Einschränkungen des Fährverkehrs für die potenziellen Nutzer und die Stadt als Betreiberin der Fähre natürlich ausserordentlich unerfreulich. Da zudem im Vorfeld der Verlegung der Fähre von der Mühlegasse zur Seltenbachmündung 1858 versäumt worden war, auch eine Genehmigung zum Transport von Fuhrwerken auf der Fähre zu erwirken, blieb der Stadt, um die Fähre am Leben zu halten, nichts anderes übrig, als ein neuerliches Genehmigungsverfahren zur Erweiterung des Waldshuter Fährbetriebes anzustrengen. Diese Offensive der Stadt

für eine Grosswagenfähre nach Full, die im September 1861 begonnen wurde, konnte sich auch einer starken Unterstützung von Schweizer Seite erfreuen. So legten sich mehrere Gemeinden des Mettauer Tales sowie Ober-, Unterleibstadt und Schwaderloch in einer gemeinsamen Eingabe an den Aargauer Regierungsrat kräftig für das Verlangen der Waldstadt ins Zeug und begründeten dies vor allem mit dem fast täglichen Verkehr ihrer Bevölkerung mit Waldshut. Besonders an den Jahrmärkten sei Waldshut für sie das Ziel zum Verkauf von Vieh, Früchten und Waren. Bislang aber müssten sie zu diesem Zweck entweder über Koblenz mit zwei schwierigen Flussüberquerungen (Fähre über die Aare bei Felsenau und den Rhein bei Koblenz) oder über die Laufener Rheinbrücke, von wo aus sie noch vier (!) mühevollen Stunden bis zur Marktstätte Waldshut unterwegs seien.

Das Begehren Waldshuts betreffend seiner Fähre war schliesslich von Erfolg gekrönt. Mit Vertrag vom 10. Mai 1864 erhielt die Stadt das Recht zum Betrieb eines Wagenschiffes zum Übersetzen von Vieh, Waren und Fuhrwerken. Um die Zufahrts- und Landeplatzverhältnisse entsprechend der neuen Fährkapazitäten grosszügig auszustatten, wurde nun der Bau einer breiteren Zufahrtsstrasse an der Ostseite des Seltenbachtals in Angriff genommen, die noch heute den Zugang zur Fähre bildet. Auch zwei bei Nacht erleuchtete Wachlokale für die Fährkunden hatte die Stadt an beiden Rheinufern einzurichten. Das Wagenschiff der neuen Waldshuter Grosswagenfähre, erneut von Schiffbauer Hässig geliefert, mass knappe 16 Meter in der Länge und über 4 Meter in der Breite. Am 13. August 1866 pachtete es der Koblenzer Fährmann Johann Blum für 90 Gulden im Jahr von der Stadt.

Waldshuts Träume von einem einträglichen Grossfährbetrieb auf dem Hochrhein erfüllten sich indes nur für sehr kurze Zeit. Bereits Anfang 1869 stellte ein behördliches Gutachten fest, dass der Fuhrwerksverkehr auf der Waldshuter Rheinfähre fast völlig zum Erliegen gekommen sei. Die Gründe für die von Anfang an nicht rentabel zu betreibende Wagenfähre lagen zum einen im nach wie vor zu steilen Anfahrtsweg auf der badischen und in fehlenden Zufahrtsstrassen auf der Schweizer Seite. Hinzu kam die immer spürbarere Konkurrenz der Eisenbahn, die seit 1859 zwischen Waldshut und Koblenz grenzüberschreitend und rheinüberspannend verkehrte. Zur insgesamt also mehr als prekären Situation der städtischen Fähre trat in jenen Jahren noch ein europäisches Grossereignis, das den Fährverkehr mit der angrenzenden Schweiz sogar fast gänzlich zum Erliegen brachte:

der Deutsch-Französische Krieg 1870/71. Die militärische Auseinandersetzung der Grossmächte Frankreich und Preussen führte am Hochrhein zu Einschränkungen im Grenzverkehr und zu einer drastischen Abkühlung in den freundschaftlichen Beziehungen. Erstmals belasteten damals nationalistische Töne auf beiden Seiten die grenzüberschreitenden Beziehungen am Hochrhein und damit auch den Fährverkehr zwischen Waldshut und Full. So stellte im August 1870 Fährmann Anton Haus gegenüber dem Waldshuter Stadtrat fest, dass [...] *schon seit dem 16. Juli* [drei Tage vor der Kriegserklärung Frankreichs an Preussen; A.W.] *der Verkehr zum grossen Theile aufgehört hat, die Fabriken ruhen [...], der Marktverkehr bereits gänzlich abgeschlossen [ist], die Kirchweih* [d.h. die «Waldshuter Chilbi»] *gar nicht abgehalten [wird]*. Doch auch nach der Normalisierung des Grenzverkehrs und der Wiederaufnahme der nachbarschaftlichen Beziehungen kam es nicht zu einem Aufschwung im Betrieb der Waldshuter Grosswagenfähre, im Gegenteil. Aus einem Bericht des Stadtrates vom Oktober 1872 geht hervor, dass die Wagenfähre bereits seit mehreren Monaten ruhte. *So wie die Sache liegt, ist thatsächlich eine zweckmässige und rentable Ausübung der Grossfähre ein Ding der Unmöglichkeit*, gaben die Stadtväter darin offen zu und läuteten so den Abschied von ihren hochstrebenden Erwartungen an den städtischen Fährschiffsbetrieb ein. In seiner Sitzung vom 22. April 1873 entschloss sich der Stadtrat, kein weiteres Wagenschiff mehr anzuschaffen. Damit endete die kurze Zeit der Waldshuter Grossfähre.

Doch ungeachtet des raschen Endes der Waldshuter Grossfähren-Träume beschernten die folgenden Jahrzehnte bis zum Beginn des Ersten Weltkriegs dem Rhein-

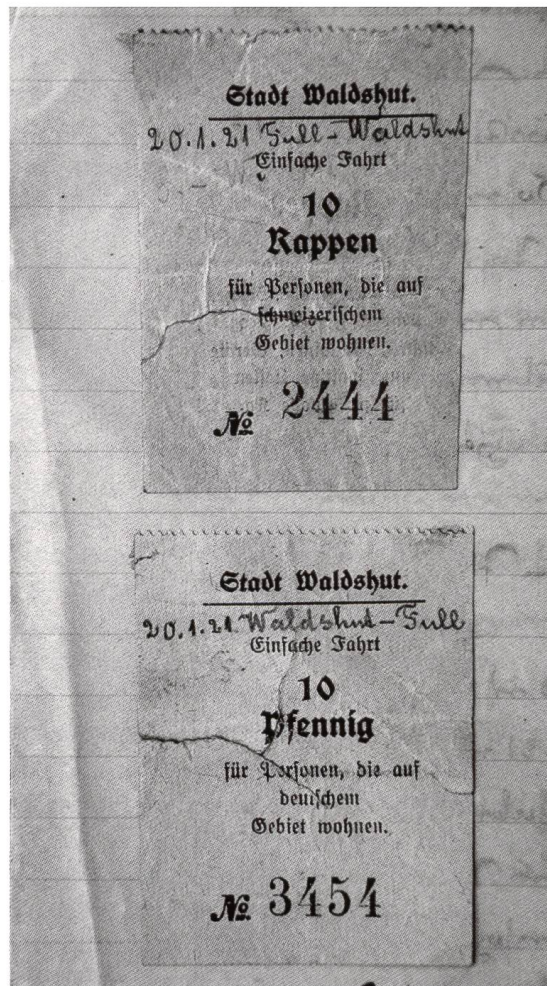
fährbetrieb eine Blütezeit. Die intensiven grenzüberschreitenden Beziehungen zwischen Waldshut und dem schweizerischen Hochrheinufer wickelte sich zum grossen Teil über die weiterhin bestehende Personenfähre ab. An den samstäglichen Wochenmärkten oder den zahlreichen jährlichen Viehmärkten in Waldshut setzte der Fährmann eine grosse Zahl von Marktfrauen und zahlreiche Kundschaft aus den angrenzenden Schweizer Gemeinden über den Rhein. Auch Kleinvieh, Schweine, Schafe, Kälbchen oder Ziegen befanden sich oft mit im Boot der Drahtseilfähre, sodass diese gelegentlich gefährlich tief im Wasser lag und sich sogar die Drahtseilkonstruktion verbiegen konnte. Arbeiter aus der Schweiz in Waldshuter Fabriken nutzten die Personenfähre, um rasch zu ihrer Arbeitsstelle zu gelangen. Aus einer Aufstellung aus der Zeit kurz nach der Jahrhundertwende geht hervor, dass die meisten von ihnen aus Leibstadt und Full stammten und dass die grösste Zahl davon bei der Firma Meyer und Groote, der Seidenspinnerei Brunner & Co. sowie bei der Stuhlfabrik Stoll beschäftigt war. Die Betriebszeiten der Fähre richteten sich besonders nach ihnen, indem sie im Winter zwischen 4.30 Uhr früh und abends 9 Uhr, im Sommerhalbjahr von 4 bis 23 Uhr verkehrte. Die lange Dienstzeit der Fähre in den Sommernächten nutzten aber auch noch andere für grenzüberschreitenden Verkehr: Waldshuter Wirtshausgänger, die sich besonders gern im Gasthaus Kreuz in der Jüppe aufhielten, reizten die Betriebszeiten der Rheinfähre oft bis zur letzten Sekunde aus, manchmal auch darüber hinaus, sodass die Fährmänner um die Jahrhundertwende immer wieder auch noch nach 23 Uhr Dienst tun und verspätete Zecher an das heimatliche Waldshuter Rheinufer übersetzen mussten.

Neben der Ermöglichung von gegenseitigen Wirtshausbesuchen war die Fähre auch im Ausflugsverkehr stark gefragt. Eine beliebte Sonntagsrunde der Waldshuter, die sogenannte «Drei-Strom-Partie», führte mittels Zug oder Koblenzer Rheinfähre nach Koblenz, von dort über die Aare und Felsenau nach Full und schliesslich, nach der obligatorischen zünftigen Einkehr im «Kreuz», mit der Fähre zurück in die Waldstadt. Dass dabei der schmale Holzsteg über die Kiesinsel zur Fähranlegestelle für die drängelnden und gelegentlich wohl auch weinselig torkelnden Ausflügler schlicht zu schmal war, belegten zahlreiche kleine «Ausrutscher», die meistens vom kräftigen Gelächter der Umstehenden begleitet wurden. Schon in den Anfängen des bürgerlichen Ausflugsverkehrs der Waldshuter spielte also die Rheinfähre eine nicht geringe Rolle. Ja, sie muss um 1910 gelegentlich so sehr frequentiert worden sein, dass Fährmann Brudsche zur Bewältigung der sonntäglichen Überfahrten des Öfteren seine Frau mitnahm. Hinzu kam die enorme Bedeutung der Fähre bei der Vertiefung der grenzüberschreitenden Kontakte auf kulturellem Gebiet. Sie war um 1900 das zentrale Verkehrsmittel, das den Bewohnern die Teilnahme am Kulturleben auf der jeweils anderen Rheinseite ermöglichte. Die Schweizer Nachbarn besuchten mithilfe der Fähre die Chilbiveranstaltungen, vor allem die Schützenwettbewerbe, Turner- und Sängerfeste sowie Gottesdienste in Waldshut, die Waldshuter wiederum setzten mit der Fähre zum Besuch von Theater- und Konzertveranstaltungen, Grümpelschiessen und Tanzabenden, besonders an Neujahr, Fastnacht und Kirchweih, auf die andere Rheinseite über. Selbstredend war dabei das Gasthof Kreuz in der Jüppen ein viel genutztes Podium grenzüber-

schreitenden Kulturaustauschs und die Fähre das bequemste Verkehrsmittel, auf direktestem Wege dorthin zu gelangen. Auch die junge Waldshuter Arbeiterbewegung profitierte von dieser besonderen grenzüberschreitenden Verbindung aus Fähre und nahegelegenem Wirtshaus und gründete ihre Niederlassung des sozialdemokratischen Vereins (Vorgänger der SPD) in Waldshut am 25. Januar 1903 im «Goldenen Kreuz» in Jüppen. Fast schon euphorisch beschrieb zusammenfassend im März 1914 – wenige Monate vor Ausbruch des Ersten Weltkriegs – der Gemeinderat Full die mannigfaltigen rheinübergreifenden Beziehungen, die die Waldshuter Rheinfähre bis dahin möglich gemacht hatte: *Festliche Anlässe, Versammlungen, Konzerte etc. werden gegenseitig stark besucht, Vereine von Waldshut und von Hier [!] zählen Mitglieder von beiden Seiten des Rheins und unterstützen einander bei festlichen Anlässen. Lehrer von Waldshut geben hier Kurse, während hiesige Lehrer in Waldshut Vereine leiten. Ärzte und Hebammen werden nicht selten von hier aus in Waldshut gerufen. In Feuersgefahr wird von beiden Orten her nach allen Kräften Hilfe geleistet. Alles dies sind gewiss Beweise der nationalen Freundschaft.*

Der Waldshuter Fährbetrieb im Zeichen von Erstem Weltkrieg und Inflation

Der Beginn des Ersten Weltkriegs bedeutete zugleich das vorläufige Ende des Waldshuter Fährverkehrs. Am Tag der Kriegserklärung Deutschlands an Russland am 1. August 1914 wurde auf Anordnung des Bezirksamtes der Fährbetrieb zwischen Waldshut und Full *im Interesse der Durchführung eines wirksamen Grenzschutzes* vorläufig eingestellt. Zwar konnte die Fähre im Juni 1915, wenn auch eingeschränkt, ihren Betrieb wieder aufnehmen,



Fahrkarten der Waldshuter Rheinfähre aus dem Jahr 1921 (aus Akten des Stadtarchivs Waldshut-Tiengen). (Andreas Weiss)

mit zunehmender Dauer des Krieges tat die Waldshuter Rheinfähre aber immer seltener Dienst zwischen den beiden Ufern. Auf der einen Seite gab es kaum mehr deutsche Arbeiter, die zur Arbeit in die nahen Schweizer Fabriken pendelten und dazu die Fähre nutzten. Auf der anderen Seite unterband die Schweiz wegen der bei ihr herrschenden Lebensmittelknappheit die Ausfuhr zahlreicher Produkte, die in friedvollen Jahren mit der Fähre den Weg ans badische Ufer gefunden hätten. Der Krieg machte die Fähre auf brutale Weise überflüssig.

Erst neun Monate nach Ende des Krieges im November 1918 herrschten auch an der Waldshuter Rheinfähre wieder Friedensverhältnisse. Am 9. Juli 1919 unterrichtete das Bürgermeisteramt Fährmann Josef Eschbach darüber, dass vom folgenden Tag an wieder die Überfahrtszeiten der Fährordnung von 1898 gelten sollten: Im Sommerhalbjahr (April bis September) von 4 bis 23 Uhr, im Winterhalbjahr von 5 bis 22 Uhr. Wegen eines günstigen Valutakurses für die südbadische Bevölkerung und billiger Einkaufsmöglichkeiten in der nahen Schweiz kam es sofort mit Wiederaufnahme des alten Fährbetriebs zu einem gewaltigen Ansturm auf das Waldshuter Fährboot. Alleine vom 9. bis zum 12. Juli fuhren annähernd 3000 Personen mit der Fähre an das Schweizer Hochrheinufer. Heiss begehrtes Ziel der meisten Fährgäste in jenen Julitagen des Jahres 1919 waren – Stumpfen. Das Schweizer Rauchwerk war so gefragt, dass sich die Stadt zur Kanalisierung des Kundenansturms an der Fähre zur Überfahrt zu den am Schweizer Rheinufer aufgestellten Verkaufsständen dazu gezwungen sah, schon ab halb sieben Uhr morgens Nummern auszugeben, die zur späteren Nutzung der Fähre berechtigten. Zugleich pendelten auch wieder 42 Arbeiter mit der Fähre zu ihrer Arbeitsstelle in der Schweiz.

Doch die zaghaft wieder aufkeimende Vorkriegsnormalität an der Waldshuter Rheinfähre wurde bereits ein Jahr später durch eine neuerliche Krise von gesamtstaatlichem Ausmass unterbrochen: der galoppierenden Inflation im Deutschen Reich. Der bereits in der ersten Jahreshälfte 1920 einsetzende Währungszerfall beendete die bis dahin beliebten Einkaufsfahrten vom Badischen hinüber ans Schweizer Ufer, im August 1920 zählte der

Fährmann nur noch 100 tägliche Nutzer. Im März 1920 hatte die Stadt zudem einen neuen Fährtarif festgelegt, der inflationsbedingt fast eine Verdoppelung der Preise, und zwar sowohl in deutscher wie in schweizerischer Währung, vorsah, unter anderem von sechs auf zehn Pfennige beziehungsweise Rappen für die Hin- und Rückfahrt von Erwachsenen. Da aber der Franken im Vergleich zur fallenden Reichswährung wesentlich stärker war, fühlten sich nun jene Fährkunden, die die Überfahrt in Franken zu zahlen hatten (Schweizer und nicht-deutsche Staatsbürger), gegenüber deutschen Fährbenutzern deutlich benachteiligt. Von Schweizer Seite aus wurde der Stadt vorgerechnet, dass der Preis für eine Hin- und Rückfahrt für einen Schweizer nunmehr umgerechnet zwei Mark betrüge, während sein deutscher Nachbar in Full dafür nur 20 Pfennig zahlte. Wegen dieser Ungerechtigkeiten seien Spannungen vorprogrammiert, stellte die Gemeindkanzlei Full in einem Schreiben an den Gemeinderat Waldshut vom Oktober 1920 fest und fuhr mahnend fort: *Hier treten also zum erstenmal in ganz auffallender Weise nationale Gegensätze zu Tage [...]. In ein und demselben Lande soll hinsichtlich dieser Fährtaxe kein nationaler Unterschied gemacht werden.* Besonders bitter war die Fährpreiserhöhung für etwa zehn Schweizer Arbeiterinnen der in Waldshut ansässigen Seidenweberei Gessner & Co., die in Mark entlohnt wurden, den Fährpreis aber in Franken zu zahlen hatten. Appelle aus der Fuller Gemeindkanzlei und der Führungsetage von Gessner an die Stadtverwaltung, den Betroffenen die Bezahlung der Überfahrt in Mark oder zu einem niedrigeren Betrag in Schweizer Währung zu gestatten, hatten jedoch keinen Erfolg, der Waldshu-

ter Stadtrat beharrte auf der buchstabengetreuen Umsetzung seines Tarifs vom März 1920.

Auf den immer rasanteren Währungsverfall seit 1922 und die Angst vor einem (scheinbar) drohenden Ausverkauf wichtiger Güter durch Schweizer Kundschaft reagierte die Stadtverwaltung Waldshuts mit Sperrlisten für bestimmte Waren, einem Auslandszuschlag von drei Franken auf 100 Mark Warenwert (sogenannte «Frankenabgabe») und mit einer weiteren Verdoppelung der Fahrtaxe vom März 1920, und zwar nur für Schweizer, auf 40 Rappen für Hin- und Rückfahrt, was Anfang Mai 1922 umgerechnet 22,40 Mark entsprach. Diese neuerliche Erhöhung der Fahrpreise führte zu heftigsten Protesten von Schweizer Seite, unter anderem nun auch von kantonalen Behörden. So liess die Baudirektion des Kantons Aargau die deutsche Seite wissen, dass dieses Vorgehen mit den bisherigen Grundsätzen des Grenzverkehrs und der Gleichberechtigung der Bewohner hüben und drüben nicht vereinbar ist. Nachdem der Waldshuter Gemeinderat durch das Bezirksamt von diesen Protesten in Kenntnis gesetzt worden war, antwortete dieser alles andere als kompromissbereit und in aggressivem Tonfall: *Wir haben gar kein Interesse daran, auch noch durch billige Fahrtaxen den Schweizern zu erleichtern, zu uns herüberzukommen und uns für einige lumpige Franken, für die sie Hunderte von Mark bekommen, die besten Sachen wegessen und wegtrinken und die notwendigsten Bedarfsartikel wegkaufen, uns bis ins Ungemessene verteuern zu lassen.*⁵ Dieser raue und angesichts der heutigen Bedeutung des schweizerischen Einkaufstourismus in Waldshut befremdend wirkende Ton zwischen den Nachbarn am Hochrhein mag überraschen, er macht aber deut-

lich, dass angesichts schwieriger wirtschaftlicher und politischer Verhältnisse die grenzüberschreitenden Beziehungen sehr rasch nationalen Interessen geopfert werden und dadurch angespannt oder gar gefährdet sein konnten. Die Waldshuter Rheinfähre als zentrale Nahtstelle der Beziehungen Waldshuts zu seinen schweizerischen Nachbargemeinden bildete dabei einen Mittelpunkt der Auseinandersetzungen und wurde zugleich zum Spiegelbild der Stimmungslage zwischen beiden Hochrheinufern. Dies zeigte sich in jenen Jahren nicht nur an den Konflikten um die ständigen Tarifierhöhungen an der Waldshuter Rheinfähre, sondern auch an den Reaktionen der Gemeinde Full auf die von der Stadt Waldshut aufgrund von Einbrüchen in den Fahrgastzahlen betriebene Reduzierung der Fahrzeiten. Als die Stadt im Juli 1923 entsprechende Beschlüsse fasste, reagierte der Gemeinderat Full mit deutlich spürbarer Wut und Verbitterung, machte damit auf der anderen Seite aber auch deutlich, welchen hohen Stellenwert er der Fähre als Verkehrsmittel und Bindeglied zur benachbarten badischen Amtsstadt beimass: *Man hat es ja in Waldshut ausgezeichnet verstanden, die schweizerische Bevölkerung durch unerklärlich schroffe Behandlung vom deutschen Boden fern zu halten. Ferner hat auch das seinerzeitige eigenmächtige Vorgehen des Gemeinderates Waldshut hinsichtlich der Fahrtaxen arg verstimmt [...] Sie haben dadurch ihre Macht fühlen lassen gegenüber einem Staate, der ihnen in der Zeit des Krieges alle Erleichterungen gewährt hatte.* Nicht nur in dieser Situation erwies sich die Gemeinde Full mit ihrem Protest als Gegengewicht zu Tendenzen, den Betrieb der Fähre weiter einzuschränken oder gar ganz aufzugeben.

Eine wirkliche Verbesserung und Normalisierung in allen Bereichen des Grenzverkehrs und damit auch im Betrieb der Waldshuter Rheinfähre brachte erst die Währungsstabilisierung im Gefolge der Einführung der Rentenmark Mitte November 1923. Die Fährtaxe pendelte sich bis Oktober 1924 auf moderate sechs Pfennige oder Rappen für die einfache Fahrt ein. Die Schweizer konnten nun wieder ungehindert von Sperrlisten und Frankenabgaben mit der Fähre zum Einkaufen nach Waldshut fahren. Im Herbst 1924 nutzten täglich 20 deutsche Arbeiter die Fähre zur Überfahrt an ihre Schweizer Arbeitsstätte, während jeden Tag 14 Schweizer mit der Fähre zum Arbeiten in Waldshuter Betriebe fuhren. Für die späten 1920er- und frühen 1930er-Jahre zählte man 65 000 bis 70 000 jährliche Fährnutzer. 2600 Reichsmark betrug die jährliche Pacht für die Fähre 1929/30, 1930/31 waren es 2800 Reichsmark. In jenen Jahren erfreuten sich die Waldshuter noch aus einem anderen Grund an ihrer Rheinfähre: Sie verhalf ihnen zum Badespass auf der gegenüberliegenden Kiesinsel im Rhein direkt bei der Anlegestelle, wo Sonnenhungrige und Wasserbegeisterte in immer grösserer Zahl ihre Freizeit verbrachten. Ihr Ansturm auf die Fähre, besonders vor der abendlichen Rückfahrt, war zeitweise so gross, dass auf dem Fährsteg des Öfteren ein gefährliches Gedränge entstand und Fährmann Eschbach nicht mehr länger für die Stabilität des Steges garantieren wollte. Mitte August 1930 erwartete man in Waldshut zudem täglich die Ankunft eines neuen Fährbootes aus der Werft von Baumann in Wildeggen an der Aare, das an der Chilbi geweiht werden sollte. Damals ahnten wohl nur wenige, dass für die Waldshuter Seilfähre die Tage bereits gezählt waren.

Schwere Zeiten für die «Möwe» – Umbrüche und Einschnitte im Waldshuter Fährbetrieb vom Bau des Rheinkraftwerkes bis zum Grenzregime unter den Nazis

Die 1930er-Jahre brachten für die Waldshuter Rheinfähre ein ganzes Bündel an Veränderungen, die sie in ihrem weiteren Fortbestehen bedrohten und schliesslich in ihre über zehnjährige betriebliche Unterbrechung infolge des Zweiten Weltkriegs mündeten. Den Auftakt bildete die Einweihung der neuen Strassenbrücke von Waldshut nach Koblenz im November 1932. Nur einen knappen Monat später musste Fährmann Eschbach dem Waldshuter Gemeinderat bereits von starken Einnahmeverlusten infolge der neuen Brücke berichten, die eine Zahlung des Pachtzinses von jährlich 3000 Reichsmark für ihn unerschwinglich machen würden. Damit tauchte zum ersten Mal der grösste künftige Konkurrent der Waldshuter Fähre als Verkehrsmittel auf der Bühne auf, der Automobilverkehr, der sich durch die neue Brücke nun auch rheinübergreifend etablierte. Der Pachtzins für Eschbach wurde daraufhin auf 2400, ab 28. April 1933 auf 1800 Reichsmark herabgesetzt. Wesentlich einschneidender für die Waldshuter Rheinfähre waren allerdings die Folgen des Baus des Rheinkraftwerkes Albbruck-Dogern. Die Bauarbeiten für dieses Hochrhein-Flusskraftwerk hatten im Herbst 1930 begonnen und verursachten zusammen mit der Aufstauung des Rheins gravierende Veränderungen im Strömungscharakter des Flusses und im Erscheinungsbild seiner Uferlandschaft. Bald schon wurde deutlich, dass die verbliebene Strömung nicht mehr genügte, die Seilfähre von einem Ufer zum anderen zu ziehen. Anfang Februar 1935 entschied



Die «Möwe» steuert die Waldshuter Fähranlegestelle an, um 1935. (Stadtarchiv Waldshut-Tiengen)

sich die Stadt daher für die Anschaffung eines Motorbootes für ihren Fährkurs. Die «Möwe» nahm am 18. April 1935 ihre Fahrt auf dem Rhein auf.

Doch das neue Fährboot fuhr sehr schwierigen Zeiten entgegen. Schon 1934 hatte Fährmann Karl Auer mehrfach auf einen weiter anhaltenden Rückgang in den Fahrgastzahlen aufmerksam gemacht und dabei neben den neuen Rheinübergängen bei Koblenz, Leibstadt (über das neue Kraftwerkswehr) und Albbruck (Fussgängerbrücke nach Schwaderloch) die andauernden Einschränkungen wegen der Kraftwerksbaustelle als Gründe genannt. Ausserdem kostete der Fährer auch das im Juni 1934 mit viel offiziellem Pomp eingeweihte neue Waldshuter Rheinstrandbad zahlreiche Kunden, die bis dahin auf der Schweizer Rheinseite ihrem sommerlichen Badevergnügen nachgegangen waren.

Schliesslich war durch die Aufstauung des Rheins in jenen Jahren auch noch die beliebte Kiesinsel für immer in den Fluten versunken und damit ein attraktives Ausflugsziel, das auch der Fährer zugute kam, weggefallen.

Doch neben den neuen Rheinübergängen und den drastischen landschaftlichen Veränderungen durch den Kraftwerksbau setzten der Waldshuter Rheinfähre nun auch die einschränkenden politischen Massnahmen des Dritten Reiches im Grenzverkehr zur Schweiz immer mehr zu. Eine wesentlich schärfere Kontrolle des alltäglichen Grenzverkehrs und zahlreiche neue und komplizierte Bestimmungen im Devisen- und Warenaustausch bedrohten die einstige Durchlässigkeit der deutsch-schweizerischen Grenze schon ab dem Frühjahr 1933 von Tag zu Tag mehr.⁶ Hinzu kam eine rasch einsetzende Ab-

kühlung in den bis dahin sehr intensiven grenzüberschreitenden Beziehungen zwischen den Menschen an beiden Ufern des Hochrheins. Die Waldshuter Rheinfähre war von diesen Entwicklungen in vollem Umfang betroffen. Nutzten um 1930 jeden Monat noch etwa 6000 Personen die Fähre, so war diese Zahl in den Jahren 1933 und 1934 bereits etwa um die Hälfte geschrumpft. Zwar blieb die Tradition eines Kirchgangs Schweizer Grenzbewohner mithilfe der Fähre in die nahe Waldshuter Stadtpfarrkirche weiterhin lebendig, doch auf der anderen Seite brachte selbst die Chilbi – eigentlich ein Aktivposten in den grenzüberschreitenden Kontakten zwischen Waldshut und der Schweiz – nun im Fährbetrieb über den Rhein keine nennenswerte Steigerung mehr mit sich. Fährmann Auer machte sich daher in seinen Äusserungen gegenüber dem Stadtrat keine Illusionen über die weitere Entwicklung im Fährverkehr zur benachbarten Schweiz, *zumal beiderseits des Rheins bei der Öffentlichkeit darauf zugearbeitet wird, den Verkehr mit dem benachbarten Ausland einzuschränken und möglichst wenig Geld ins Ausland zu schaffen*, wie der Fährmann im Dezember 1934 die Situation an der Grenze hellichtig analysierte. Parallel zum Einbruch im Fährverkehr musste daher die Stadt den jährlichen Pachtzins weiter senken, so Anfang 1934 auf 50 Reichsmark im Monat, bis schliesslich der Gemeinderat Ende Oktober 1935 endgültig beschloss, das Pachtverhältnis zu beenden und seinem Fährmann stattdessen eine feste monatliche Einnahme zuzugestehen. Interessanterweise geht der Beginn eines aktiv betriebenen Ausflugsverkehrs der Waldshuter Rheinfähre auf diese zunehmend prekärer werdende Situation im grenzüberschreitenden Fährbetrieb der

1930er-Jahre zurück. Schon Anfang 1934 schaffte sich Fährmann Auer eine Anzahl Ruderboote und «Gondeln» an, um hinfort unter anderem Liebespärchen «Mondscheinfahrten auf dem Rhein» anbieten zu können und über dieses Nebengeschäft seine Einkünfte ein wenig aufzubessern. Die durch das Kraftwerk geschaffene Planfläche des gestauten Rheins, die Waldshut in diesen Jahren zum Prädikat «am See» verhalf, förderte solche touristischen Ambitionen des städtischen Fährmanns. Doch der Ausflugsbetrieb auf dem Rhein so dicht an der Grenze zur Schweiz wurde mit Argusaugen beobachtet. Ein besonderes Ärgernis in den Augen der Zollbehörden stellten jene Fahrgäste des regulären Fährbetriebs dar, die Auer nur für einen Ausflug ans andere Ufer und wieder zurück mitgenommen hatte. Die Grenzbehörden wollten beobachtet haben, wie diese lediglich als Touristen getarnten Personen die Gelegenheit zum Übertritt ohne Pass in die Schweiz genutzt hätten. Zwar konnte die Stadt *im Interesse der Förderung des Fremdenverkehrs und der Verbesserung der Einnahmen aus dem Fährbetrieb* einem Verbot von Ausflugsfahrten vom deutschen zum schweizerischen Ufer entgegenwirken, allerdings wurde dem Fährmann in solchen Fällen ein Anlegen auf der anderen Seite streng untersagt.

Im November 1938 – wenige Monate vor Kriegsbeginn und damit vor der völligen Einstellung des Fährbetriebs – konnte Fährmann Auer im Ganzen nur noch 874 Fahrgäste übersetzen. Bis zum Sommer 1939 war der Fährbetrieb zum blossen Nebenerwerb herabgesunken. Umso erstaunlicher ist es, dass im Juli 1939 noch 158 Schweizer die Fähre zum Kirchenbesuch in Waldshut nutzten. Doch wenige Wochen später war Schluss an der Waldshuter Fähre: Mit dem

Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde der Fährbetrieb am 4. September 1939 eingestellt, der Pachtvertrag für den erst kurz zuvor eingestellten Fährmann Franz Busam auf den 31. März 1940 gekündigt. Während die «Möwe» auf dem Areal des Strandbades eingemottet wurde, sicherte man nach einem Fluchtversuch die weiterhin vorhandene Vorrichtung der Seilfähre im Mai 1944 mit Stacheldraht ab. Die Fähre als Herzstück des grenzüberschreitenden Lebens der Waldstadt hatte im Krieg der Nazis keine Daseinsberechtigung mehr.

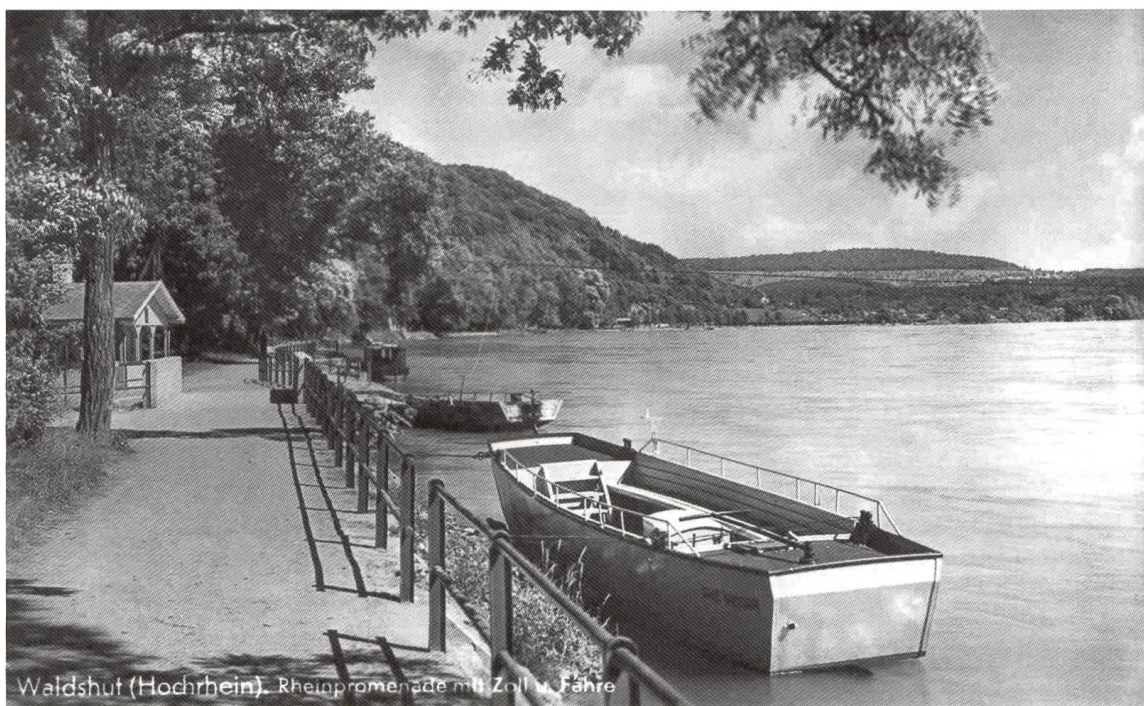
Hoffnungsvoller Neubeginn und bedrohliche Talfahrt – die Fähre in der Nachkriegszeit

Als am Mittag des 25. April 1945 die Franzosen Waldshut besetzten und damit das NS-Regime beseitigten, ahnte wohl kaum jemand hier, dass es noch fünf Jahre dauern würde, bis die Fährverbindung nach Full wieder in Betrieb gehen sollte. Doch die besondere Position Waldshuts direkt an der Grenze, der die französischen Besatzungstruppen eine fünf Kilometer breite Sperrzone vorlagerten, liess diese Stadt weiterhin in ihrer äusserst isolierten Lage verharren.⁷ An eine Wiederaufnahme der alten Verbindungen an das andere Rheinufer war unter diesen Bedingungen nicht zu denken. Nur ganz allmählich und unter grossen bürokratischen Einschränkungen belebte sich in den folgenden Jahren der Grenzverkehr wieder. Als im Juni 1950 die «Ständige Gemischte Kommission für den deutsch-schweizerischen Grenzverkehr» zahlreiche Beschlüsse zur Erleichterung grenzüberschreitender Kontakte fasste, waren darunter auch solche zur Wiederinbetriebnahme einiger Hoahrheinfähren. Nun sollte auch die Waldshuter Rheinfähre bald wieder Fahrt aufnehmen können.

Am Abend des 3. August 1950 begab sich eine Abordnung der Stadt an Bord der frisch herausgeputzten und mit den Farben Waldshuts geschmückten «Möwe», um mit dieser erstmals seit fast elf Jahren wieder an das schweizerische Rheinufer zu fahren. Auf der anderen Seite erwarteten der Full-Reuenthaler Gemeinderat, Bürger dieser Gemeinde und Vertreter des Zolls die Abordnung der Waldstadt, um im Gasthof Kreuz gemeinsam die Formalitäten für die Neuaufnahme der Fährverbindung zu besprechen und bei Schweizer Schübling und *beim Gesang gemeinsamer Lieder* alte freundschaftliche Bande wieder zu knüpfen. Schon am nächsten Tag wurde ein Gegenbesuch unternommen, der die Schweizer Gäste nach der Überfahrt durch die festlich geschmückte Kaiserstrasse in das Hotel Rebstock zu einem Festbankett führte. Dieser aufwendig begangene Neuanfang im traditionellen Fährbetrieb der Stadt ist nur auf den ersten Blick erstaunlich. Er zeigt, dass die Waldshuter Rheinfähre für beide Rheinanlieger weit mehr als ein gewöhnliches Verkehrsmittel darstellte. Der Wiederbeginn des Fährverkehrs bedeutete für Waldshut das eigentliche Ende des Zweiten Weltkriegs und der seit den frühen 1930er-Jahren bestehenden Isolation. Die Stadt war mit der ersten Nachkriegsfahrt ihrer Fähre wieder lebendig geworden. Und dies galt erst recht für das gegenüberliegende Full, dessen Lage an der äussersten Grenze zu Deutschland Beziehungen zu Waldshut zu einem elementaren Bestandteil des Lebens dieser Gemeinde hatte werden lassen.

Die Resonanz der Bevölkerung auf die Wiedereröffnung des Fährbetriebs war enorm. Fast 2000 Personen nutzten die Fähre an ihrem ersten Betriebswochenende nach Wiedereröffnung, wobei sich die meisten

Zwei Generationen
Fähre an der Waldshu-
ter Fähranlegestelle:
die Seilfähre (Bildmit-
te) und dahinter die
Motorfähre «Möwe»,
1950er-Jahre.
(Stadtarchiv
Waldshut-Tiengen)



von ihnen mit einer einfachen Rundfahrt ohne Halt am Schweizer Ufer begnügen mussten, weil erst wenige Fahrgäste bereits eine Grenzkarte erhalten hatten. Da zu diesem Zeitpunkt aber schon 50 000 Anträge auf die neuen Grenzpasspapiere aus den drei Landkreisen Waldshut, Säckingen und Lörrach vorlagen, erwartete die Stadtverwaltung einen baldigen sprunghaften Anstieg der Zahl der Fährbenutzer im regulären Pendelverkehr von Ufer zu Ufer. Mit dieser Einschätzung sollte sie richtig liegen. In den Monaten August und September 1950 nutzten zusammen 34 000 Personen die Fähre, über die gesamten 1950er-Jahre hinweg pendelte die jährliche Benutzerzahl zwischen 90 000 und 120 000, die Zahl der täglichen Nutzer lag zwischen 240 und 320, zeitweise sogar bei 500 Personen. Um dem Ansturm Herr zu werden, beschloss der Stadtrat Anfang Oktober 1950 sogar die Reaktivierung der

Drahtseilfähre zusätzlich zur Motorfähre. Erst 1962 sollte die Seilfähranlage dann endgültig abgebaut werden. Fährmann Auer, der mit der Wiederinbetriebnahme der Fähre ebenfalls wieder in Dienst gestellt worden war, brachte erwachsene Fahrgäste für zehn Pfennige oder Rappen ans andere Ufer, für das Doppelte gab es auch eine Rückfahrt – ein Preis, der bis 1957 stabil bleiben sollte. Die Betriebszeiten der Fähre lagen in den 1950er-Jahren im Sommerhalbjahr (April–September) meist bei 7 bis 22 Uhr werktags beziehungsweise bis 23 Uhr an Samstagen und Sonntagen; im Winter wurde die Dienstzeit auf 21 Uhr unter der Woche begrenzt. Dabei kämpften die Gemeindeverwaltungen von Full und Waldshut häufig in einmütiger Weise gegen den Wunsch grösserer zeitlicher Einschränkungen von Seiten der Zollbehörden an, die die Öffnungszeiten zeitweise sogar einfach von oben diktieren

wollten. Meist war der auf entsprechende Versuche des Zolls folgende Protest aus der Fuller Gemeindeganzlei oder dem Waldshuter Rathaus erfolgreich. So stellte Bürgermeister Dietsche anlässlich erneuter Bestrebungen der Schweizer Zollbehörden zu einer Reduzierung der Fährzeiten im Sommer 1953 fest: *Auch die Stadt Waldshut lässt sich bei ihren Planungen [...] nicht alleine von wirtschaftlichen Rentabilitätsgründen leiten. Sie trägt bei der Unterhaltung der Fähre und bei der Festlegung der Fährzeiten in allererster (!) Linie dem Bedürfnis der Bevölkerung Rechnung.*

Diese Bedürfnisse lagen in den 1950er-Jahren im wesentlichen in einer Nutzung der Fähre zu Einkaufszwecken in der schweizerischen Nachbarschaft, zur Überfahrt an den Arbeitsplatz in Betrieben der nahen Schweiz, so zum Beispiel in die Schwefel-

fabrik in Full, zur Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen in der badischen Grenzstadt und weiterhin auch zum Besuch des Gottesdienstes in der Waldshuter Stadtpfarrkirche. Touristischer Fährverkehr spielte dagegen kaum noch eine Rolle. Vor allem der Berufsverkehr und die Fahrt auf der Fähre zur Nutzung des meist abendlichen Veranstaltungsprogramms, das in der Stadt Waldshut das Jahr über geboten wurde, liessen die Stadtverwaltung an langen Öffnungszeiten der Fähre festhalten. Zu bestimmten Anlässen konnten auch besondere Überfahrtszeiten erwirkt werden, so beispielsweise im August 1952 anlässlich des Gauturnfestes in Waldshut, im November desselben Jahres wegen einer Opernaufführung der «Deutschen Musikbühne Freiburg» in Waldshut und selbstverständlich zur Waldshuter Chilbi,



Die «Waldshut» um 1970. (Stadtarchiv Waldshut-Tiengen)

die nun auch wieder zahlreiche Gäste aus dem Schweizer Nachbarland anzog. 1964 weihte die Stadt eine neue Motorbootfähre, die «Waldshut», ein, die die inzwischen altersschwache «Möwe» ersetzte und Platz für dreissig Fährgäste bot. Doch zu diesem Zeitpunkt zogen bereits dunkle Wolken über Waldshuts Fährbetrieb auf, die schwierige Zeiten für die frisch getaufte «Waldshut» erahnen liessen.

Schon im Vorfeld der Anschaffung der «Waldshut» waren Klagen über deutlich rückläufige Fahrgastzahlen und einen immer unrentableren Fährbetrieb laut geworden. In der zweiten Hälfte der 1960er-Jahre brachen die Nutzerzahlen schliesslich dramatisch ein. 1967 fielen sie auf unter 55 000, 1969 auf unter 40 000, schliesslich – ab 1975 – sogar auf unter 25 000. Den Hintergrund dieser düsteren Entwicklung bildete ein ganzes Bündel von Ursachen. Neben dem Ende des traditionellen Kirchgangs der Fuller mittels der Fähre nach Waldshut Ende der 1970er-/Anfang der 1980er-Jahre erschütterte nun vor allem und mit voller Wucht die individuelle Motorisierung durch den privaten Pkw-Verkehr die Existenzgrundlage der Waldshuter Rheinfähre. Berufspendler aus Deutschland fuhren nun mit dem eigenen Wagen über die Koblenzer Strassenbrücke zu ihren Arbeitsplätzen in Schweizer Betrieben, zum Einkauf in der Schweiz nutzte das Gros der Waldshuter jetzt bevorzugt die grossen Einkaufszentren, so zum Beispiel jene in Spreitenbach, die dort seit Beginn der 1960er-Jahre auf der grünen Wiese entstanden waren. Als treue Kunden der einst vielbesuchten kleinen Geschäfte im nahen Full und damit der Rheinfähre blieben nur einige Hausfrauen und ältere Waldshuter ohne Pkw zurück, wobei schon seit Mitte der 1960er-Jahre ein genereller Rückgang im grenzüberschreitenden

Warenverkehr nach Deutschland spürbar geworden war, der dem Waldshuter Rheinfährbetrieb zusätzliche Einbussen brachte. Der Fähre drohte somit der angestammte Kundenkreis verloren zu gehen. Auf der anderen Seite wurde die Fähre mit der Kursentwicklung des Schweizer Frankens seit Mitte der 1970er-Jahre zwar zum praktischen Zubringerdienst für viele Schweizer, die ihr Auto in Full abstellten, um bequem und ohne lästige Parkplatzsuche in Waldshut einkaufen zu können. Allerdings bestand auch bei diesen Fährbenutzern auf Dauer die Tendenz, mit dem Auto direkt in das deutsche Einkaufsparadies gelangen zu wollen. Da die Fähre zugleich weiterhin im Dauerbetrieb lief und damit Personal- und Betriebskosten hoch blieben, fuhr sie parallel zum sinkenden Fahrgastaufkommen ein seit 1959 beinahe jährlich steigendes Defizit ein, das 1965 bereits über 20 000, fünf Jahre später über 40 000 und 1978 über 50 000 DM im Jahr betrug. Die Existenz der Waldshuter Rheinfähre stand unter diesen Umständen so sehr in Frage wie nie zuvor in ihrer langen Geschichte.

Die Stadtväter Waldshuts begannen unterschiedliche Lösungen für ihr Fährproblem zu diskutieren. Sie reichten von einer weitgehenden Reduzierung der Fahrzeiten auf ein «Rumpfangebot», das sicher schon bald das Aus für die Fähre bedeutet hätte, über eine umfassende Beteiligung der Gemeinde Full an den Kosten des Fährbetriebs oder seiner Privatisierung bis hin zur Abschaffung der Fähre. Stattdessen sollte ein Fussgängersteg über den Rhein den Grenzübergang trockenen Fusses ermöglichen.⁸ Anfang 1977 stand die Fähre vor dem Ende. Doch vehementer Widerstand aus Full und Kreisen der Waldshuter Bevölkerung rettete sie vor dem Untergang. Fieberhaft wurde nach einer realistischen

Lösungsmöglichkeit für die Waldshuter Fährmisere gesucht. Knapp vier Jahre später war sie gefunden.

Der neue Kurs der Waldshuter Rheinfähre unter der Flagge der Stadtwerke

Mit dem 1. Januar 1981 war der Betrieb der Waldshuter Rheinfähre in die Hände der Stadtwerke Waldshut-Tiengen übergegangen. Diese Betriebsübernahme zielte zwar zunächst auf eine Verringerung des enormen Defizits, indem nun eine Verrechnung mit Einnahmen aus anderen Betriebsbereichen der Stadtwerke vorgenommen werden konnte. Schon bald aber zeigte sich, dass die Waldshuter Rheinfähre unter der Flagge der Stadtwerke einen ganz neuen Kurs einschlagen sollte. Der entsprechende Impuls kam vom damaligen kaufmännischen Leiter der Stadtwerke, Karl-Heinz Schilling. Er erkannte das touristische Potenzial, das in der Rheinfähre schlummerte, und startete 1988 eine umfangreiche Werbekampagne, mit deren Hilfe Reiseunternehmen, Schulen, Vereine und Wandergruppen auf die Möglichkeit aufmerksam gemacht werden sollten, mit der Waldshuter Rheinfähre die Flusslandschaft des Hochrheins entdecken zu können. Mithilfe dieser Strategie stieg die Zahl der Fahrgäste von Rundfahrten 1989 bereits um 1000 auf nahezu 3000 gegenüber dem Vorjahr an. Mitte der 1990er-Jahre wies die Rheinfähre über 35 000 Fahrgäste insgesamt auf, was gegenüber den mageren Jahren um 1980 eine Verdoppelung bedeutete.

Die ersten Erfolge der Waldshuter Rheinfähre als ein touristisches Highlight am Hochrhein und die parallel dazu weiter abnehmenden Fahrgastzahlen im normalen Fährbetrieb liessen die Verantwortlichen zu der Erkenntnis gelangen, dass die

Zukunft dieses Verkehrsmittels vor allem in einem attraktiven grenzüberschreitenden Ausflugsverkehr bestehen würde. *Die Fähre ist ein Stück Waldshut. Sie wird bleiben. Wir müssen sie nur anders einsetzen:* Touristisch, brachte Schilling im August 1996 diese neue Sichtweise auf die altehrwürdige Waldshuter Einrichtung auf den Punkt. Zu diesem Zweck eröffneten die Waldshuter Stadtwerke in Kooperation mit zahlreichen benachbarten Aargauer Gemeinden in der Folgezeit mehrere neue Fähranlegestellen, um auf diese Weise das Rundfahrtenangebot noch abwechslungsreicher werden zu lassen und weitere Kunden anzuziehen. Im Juni 1996 wurde direkt an der Aaremündung in Felsenau die zweite Anlegestelle der Rheinfähre auf Schweizer Boden eingeweiht. Im Juni 2002 steuerte die Rheinfähre erstmals die neu errichtete Anlegestelle bei Leibstadt an und am 7. September 2003 konnte die Einweihung der Koblenzer Anlegestelle gefeiert werden. Über den touristischen Aspekt hinaus trug die neuen Ufern zusteuernde Waldshuter Rheinfähre zu einer deutlichen Vertiefung der grenzüberschreitenden Beziehungen zwischen Waldshut und seinen Schweizer Nachbargemeinden bei.

Am 31. Januar 1998 setzten die Stadtwerke mit der Taufe des dieselgetriebenen und für 120 Personen ausgelegten Fahrgastschiffes «Waldshut-Tiengen» den Höhepunkt auf ihre Bestrebungen, der alten Waldshuter Rheinfährverbindung neues Leben einzuhauchen.⁹ In Verbindung mit besonderen Angeboten und Attraktionen, wie Sonntagsbrunch, Fondueplausch, Tagungen auf dem Wasser oder «AaRhein-Erlebnistagen» sorgt das markante Fährschiff seitdem für eine Stabilisierung der Fahrgastzahlen auf über 30 000 pro Jahr, wobei die Zahl der Rundfahrtengäste

Das Fahrgastschiff
«Waldshut-Tiengen»
im Jahre 2006.
(Andreas Weiss)



jener der beförderten Personen im Normalbetrieb inzwischen fast gleichkommt. Die Fahrgastzahlen der «goldenen 50er-Jahre» können damit zwar nicht erreicht werden, doch verhilft die neue touristische Ausrichtung der Waldshuter Rheinfähre dieser traditionellen Verkehrseinrichtung zum Überleben in schwierigen Zeiten und den mit ihr verbundenen alten Beziehungen Waldshuts zur benachbarten Schweiz zu neuer Qualität.

**Epilog: Und wie erging es den Fährleuten auf der Waldshuter Rheinfähre?
Oder: Auch Fährmänner und Fährfrauen (!) haben ihre Geschichte**

Während über viele Jahrhunderte die Waldshuter Rheinfähre ihre tagtäglichen Fahrten zwischen beiden Ufern verrichtete und dabei die unterschiedlichsten Zeiten – Höhen und Tiefen, Phasen des Ansturms wie solche des Niedergangs – erlebte, stan-

den unzählige Fährleute an ihren Rudern, um diesen wichtigen Dienst sicher zu vollbringen. Wir kennen ihre Namen erst seit dem ausgehenden 18. Jahrhundert und erst seit dieser Zeit ungefähr können wir uns aufgrund reichlicher fließender Quellen auch ein Bild ihres alltäglichen Lebens auf und an der Fähre machen, das hier zum Abschluss dieses Beitrages skizziert werden soll.

Nur zuverlässige, des Fahrens kundige und der Trunksucht nicht ergebene kräftige erwachsene Personen kamen laut Fährordnung vom 12. November 1881 für die Besorgung des Waldshuter Fährbetriebes infrage. Zwar besass dieser «Eignungsparagraph» längst nicht den Umfang der Regularien, die für die heutigen Fährleute Geltung besitzen, dennoch legte auch er ein ganzes Bündel an Richtlinien fest, die bei einer Einstellung als Fährmann auf der Waldshuter Rheinfähre zu erfüllen waren: Verlässlichkeit,

Fahrkenntnisse und Erfahrung, körperliche Gesundheit und ein ausreichendes Alter hatte ein Bewerber nachzuweisen, um für den Fährdienst näher in Betracht zu kommen. Leider geben uns die Akten bis weit in das 20. Jahrhundert hinein keine Auskunft darüber, wie diese Fähigkeiten bei den Fährdienstbewerbern überprüft wurden. Entscheidend dürften schriftliche Zeugnisse und Referenzen, vor allem aber ein tadelloser Leumund oder eigene gute Erfahrungen der Stadträte mit den Bewerbern, die oft Fahren in der Umgebung betrieben¹⁰, gewesen sein.

Die wichtigste Hürde, die ein Bewerber um den Dienst des Fährmanns auf der Waldshuter Rheinfähre auf dem Weg zu diesem Posten zu überwinden hatte, war der Zuschlag bei der öffentlichen Verpachtung der Fähre. Bis September 1934 verpachtete die Stadt ihre Rheinfähre bis auf wenige Ausnahmen und kurzzeitige Abweichungen an den Meistbietenden, der somit das volle unternehmerische Risiko zu tragen hatte. Dass dieses dem Fährmann oft erdrückende Existenzsorgen bereitete, beweisen die zahlreichen Bitten und Forderungen um eine nachträgliche Erniedrigung der Pacht durch die Stadt. Den Hintergrund bildete zumeist das Wegbrechen oder Ausbleiben von Kundschaft, was seine Ursachen in der Erhöhung von Zolltarifen, in steigenden Fahrpreisen, zum Beispiel im Gefolge der Inflation der frühen 1920er-Jahre, in der Einrichtung mit der Fähre konkurrierender Verkehrsmittel oder in einer politisch bedingten Behinderung des Grenzverkehrs haben konnte. Darüber hinaus sorgten auch Hochwasser immer wieder für Einnahmeausfälle im Fährbetrieb. Nicht immer ging die Stadt auf die diesbezüglichen Wünsche der Fährmänner ein, auch wenn diese, wie

Josef Eschbach im April 1920, auf den dramatischen Notstand in ihren kinderreichen Familien hinwiesen.

Der Arbeitstag eines Fährmanns auf der Waldshuter Rheinfähre vor hundert Jahren dauerte zwischen 19 (Sommer) und 17,5 Stunden (Winter). Während dieser Zeit hatte er sich zur Durchführung von Überfahrten ständig bereitzuhalten. Eine Rufglocke meldete gewünschte Fahrten an. Besonders im Sommer konnte sich die Arbeitszeit noch dadurch um mehrere Stunden verlängern, dass der Fährmann verspätete Wirtshausbesucher aus dem «Kreuz» in Jüppen nach Waldshut oder Schweizer Gäste von Waldshuter Veranstaltungen, zum Beispiel der Chilbi, nach Full überholen musste. Ausserdem gab es, besonders von Schweizer Behördenseite aus, Stimmen, die auf einen Fährdienst rund um die Uhr bestanden und sich dabei auf den Vertrag zur Errichtung einer Grosswagenfähre auf dem Rhein bei Waldshut aus dem Jahre 1864 beriefen. Auf diese Weise ergab sich, trotz mancher Leerphasen, ein enorm langer und anstrengender Arbeitstag für den Fährmann, der durch die Tätigkeit im Freien bei Wind und Wetter noch zusätzlich erschwert wurde. Fährmann Josef Eschbach brachte seine Arbeitssituation im September 1921 auf den Punkt, indem er feststellte: [...] *ich bin tagtäglich von früh bis spät den Unbilden der Witterung ausgesetzt. An einen freien Sonn- oder Festtag ist gar nicht zu denken.* Es verwundert nicht, wenn die Waldshuter Fährleute unter diesen Bedingungen früher oder später an ihre körperlichen Grenzen stiessen. So klagte Fährmann Hermann Brudsche im Sommer 1912 über häufigen Hexenschuss, der ihm in der Nacht den Schlaf raube und ihn unter tags nur noch unter Mühen konzentriert arbeiten lasse.

Fährmann Sven
Schiessel am Steuer der
«Waldshut-Tiengen»,
Sommer 2008.
(Andreas Weiss)



Unabdingbar für den harten Fährdienst waren daher Helfer, auf die der hauptamtliche Fährmann bei Arbeitsüberlastung oder Krankheit zurückgreifen konnte. Neben Fährgehilfen aus Full, die häufig in Diensten Waldshuter Fährmänner standen, halfen oft auch die Söhne der Fährmänner bei der Arbeit ihres Vaters mit. Besonders häufig war dies dann der Fall, wenn der Vater als Arbeitskraft ganz ausgefallen war, da dann eine rasche Neuverpachtung und damit der Verlust der Existenzgrundlage für die Fährmannsfamilie drohten. Aus ähnlichen Gründen konnte es sogar vorkommen, dass auch Ehefrauen erkrankter oder verstorbener Fährmänner vorübergehend den Dienst auf der Fähre versahen, so zum Beispiel die Witwe des im Spätjahr 1828 gestorbenen Fährmanns Kristof Karolin oder

Maria Karolin, Gattin des Fährmanns Johann Karolin, der seit etwa November 1882 wegen einer schweren Erkrankung nicht mehr in der Lage war, selbst die Fähre zu fahren. Frau Karolin versah den Fährdienst offenbar so vorbildlich, dass der Stadtrat auch nach dem Tod ihres Mannes keinen Grund hatte, sofort eine Neuverpachtung der Fähre vorzunehmen und die Witwe in ihrem Dienst als provisorische «Fährfrau» beließ. Am 21. März 1883 wurde Maria Karolin sogar ganz offiziell für die Restlaufzeit der Pacht als neue Inhaberin der Waldshuter Rheinfähre verpflichtet. Auch zu Beginn des 20. Jahrhunderts nutzten die Waldshuter Fährmänner die Arbeitskraft ihrer Ehefrauen zur Durchführung des Fährbetriebs. So gab Fährmann Brudsche im November 1912 gegenüber dem Stadtrat zu, in der Mittagszeit den Fährdienst des Öfteren seiner Frau zu überlassen, und stellte dazu fest: *Diese [seine Frau; A.W.] ist im Fährbetrieb ebenso gewandt und auch so kräftig wie ich, da sie mich an den Sonntagen bei starkem Verkehr fast stets begleitet.*

Abgesehen von den technischen Fertigkeiten, der körperlichen Härte und dem Durchhaltevermögen, die der Fährdienst von seinem Inhaber (oder seiner Inhaberin) tagtäglich abverlangte, darf nicht vergessen werden, dass der Fährmann als Pächter der Fähre eine überaus exponierte Position zwischen den unterschiedlichsten Interessen einnahm und darüber hinaus natürlich seine eigenen Interessen als Unternehmer, das heisst den möglichst profitablen Betrieb der Fähre, im Auge haben musste. Dadurch befand er sich inmitten eines überaus konfliktreichen grenzüberschreitenden Beziehungsgeflechts, das aus den Bedürfnissen der Fährkunden, den Massgaben der Zollbehörden, den Anweisungen der Waldshuter Stadtväter und den Wünschen

der angrenzenden Schweizer Gemeinden bestand. Im Schicksal der Waldshuter Fährmänner personifizierte sich somit über Jahrhunderte das Auf und Ab der grenzüberschreitenden Beziehungen Waldshuts zur anderen Rheinseite.

Mit dem Auslaufen der Fährverpachtung in den 1930er-Jahren, was auf die Dauer zur Übernahme des Fährmanns als Angestellter in den Dienst der Stadt beziehungsweise der Stadtwerke führte, wurde dieser allmählich aus seiner zentralen Stellung im nachbarschaftlichen Verkehr Waldshuts mit der angrenzenden Schweiz verdrängt, zumal einerseits der Fährdienst grundsätzlich immer mehr an Bedeutung verlor und andererseits die Frage der Gestaltung der grenzüberschreitenden Beziehungen gerade vor dem Hintergrund der Erfahrungen der Jahre 1933 bis 1945 immer stärker ein Thema gesamtstädtischer Politik und damit zur «Chefsache» im Rathaus wurde. Zugleich erlebte der Fährdienst auch in technischer Hinsicht eine tiefgreifende Veränderung: Die Anschaffung der Motorfähre 1935 und der Abbau der Seilfähranlage in den frühen 1960er-Jahren brachte das Ende der Zeit, da der Betrieb der Waldshuter Rheinfähre körperlich immens anstrengend war.

Heute dagegen sind zur sicheren Steuerung der komfortablen «Waldshut-Tiengen» vor allem viel Feingefühl und detaillierte technische Kenntnisse gefordert. Darüber hinaus gilt es, als Fährmann eine Menge an Organisatorischem und an Marketingaufgaben zu tätigen – bis hin zu der in Deutschland einmaligen Berechtigung des Waldshuter Fährmanns, Formulare für die Mehrwertsteuer-Rückerstattung abstem-peln zu können.¹¹ Nach wie vor aber sorgt der Waldshuter Fährmann dafür, dass die Rheinfähre ihren gewohnten täglichen Dienst zwischen beiden Ufern – derzeit

jeweils zur vollen Stunde werktags von 9 bis 18 Uhr und sonntags von 13 bis 18 Uhr – sicher verrichtet und damit weiterhin eine lebendige Brücke schlägt zwischen den beiden Nachbarn am Hochrhein.

Anmerkungen

¹ Weiss, Andreas: Die Geschichte der Waldshuter Rheinfähre, Waldshut-Tiengen 2008; hier finden sich auch die Quellenbelege zur Geschichte der Fähre, auf die im vorliegenden Beitrag verzichtet wurde.

² Ihre Lage wurde lange Zeit direkt unterhalb der Stadt, am Ausgang der Mühlegasse, angenommen. Topografisch wahrscheinlicher ist ein Standort wenig oberhalb der Aaremündung.

³ Zur Lage Waldshuts an der «Königsstrasse» zuletzt: Weiss, Andreas: Verkehrsgeschichte Waldshuts von der Stadtgründung bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts. In: Waldshut, die habsburgische und vorderösterreichische Stadt bis zum Übergang an Baden. Lindenberg 2009, S. 199–217. Geschichte der Stadt Waldshut, Bd. 1.

⁴ Um 1860 gab es in Waldshut jährlich neun Viehmärkte und wöchentlich einen Viktualienmarkt mit landwirtschaftlichen Produkten aller Art (Gemüse, Obst, Feldfrüchte).

⁵ Auf Druck der Regierung in Karlsruhe musste der Stadtrat die Fährpreiserhöhung vom Mai 1922 im April des folgenden Jahres allerdings wieder zurücknehmen.

⁶ Vgl. dazu ausführlich am Beispiel Waldshut: Weiss, Andreas: Waldshut – Eine Brücke zur Schweiz. In: Waldshut im 20. Jahrhundert. Konstanten und Umbrüche seit dem Ersten Weltkrieg. Lindenberg 2004, S. 193 bis 229, hier S. 203 ff. Geschichte der Stadt Waldshut, Bd. 3.

⁷ Im Mai 1945 drohte Waldshut sogar die Evakuierung seiner Bevölkerung, die dann allerdings abgewendet werden konnte; siehe dazu: Ruch, Christian: «Wer Sturm sät, kann nicht Wind ernten.» Die Jahre der französischen Besatzung. In: Waldshut im 20. Jahrhundert. Konstanten und Umbrüche seit dem Ersten Weltkrieg. Lindenberg 2004, S. 57 bis 67, hier S. 58 ff. Geschichte der Stadt Waldshut, Bd. 3.

⁸ Die Idee eines Fussgängersteges über den Rhein bei Waldshut war bereits in den 1930er-Jahren auf-

gekommen und wurde im Herbst 1967 vom Waldshuter Architekten Heinz Duffner wieder zur Diskussion gestellt.

⁹ Die alte «Waldshut» trat im März 1998 in den Dienst des Verkehrsvereins der Stadt Laufenburg/Schweiz, wo sie als «MS Stadt Laufenburg» zwischen Schwaderloch und Bad Säckingen als Ausflugsschiff verkehrt.

¹⁰ Darunter auch zahlreiche Betreiber naher Aargauer Fähren.

¹¹ Diese Regelung wurde nach der Auflösung des Zollpostens Full (Januar 1994) im Oktober 1994 eingeführt.

