

Die ehemalige Flösserei auf der Aare

Autor(en): **Hasler, Kurt**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Oltner Neujahrsblätter**

Band (Jahr): **33 (1975)**

PDF erstellt am: **21.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-658485>

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.

Die ehemalige Flösserei auf der Aare

von Kurt Hasler

«Dr Lung isch us und s' Rad isch ab,
drum fabre d'Schelme d'Aare ab!»

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

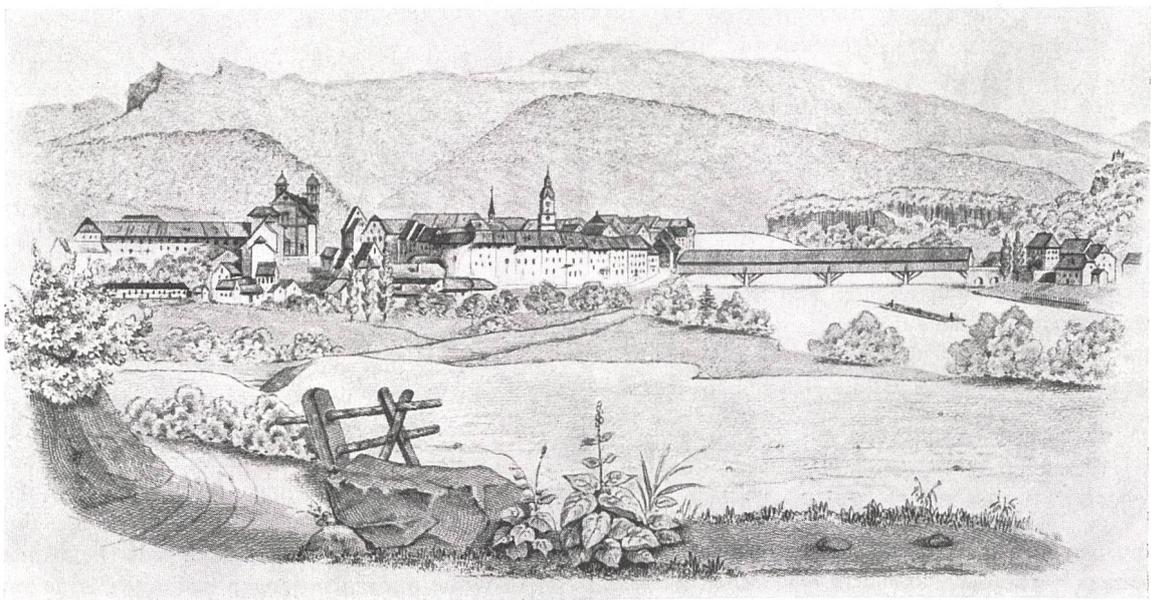
Das Wasser diente jahrhundertlang dem Waren- und Personentransport. Im schweizerischen Mittelland eigneten sich die Aare und ihre grösseren Zuflüsse ganz besonders für die Flösserei, die sich im allgemeinen unabhängig von der Schifffahrt entwickelte. Zum Flösserhandwerk taugten nur mutige, wetterfeste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

Transportunternehmer

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

der Achse. Im Jahre 1825 betrugen beispielsweise die Frachtkosten für 1 Zentner von Bern nach Brugg auf der Aare $\frac{1}{2}$ Batzen, auf dem Landweg aber 4 bis 10 Batzen. Milch und Milchprodukte, Vieh, Felle und Holz gehörten zu den ausgesprochenen Exportartikeln, während Korn, Salz und Wein eingeführt werden mussten. Im 12. und 13. Jahrhundert, zur Zeit der Städtegründungen durch die Zähringer, Habsburger, Kyburger und Froburger erfuhr die Flösserei von Nutzholz einen gewaltigen Aufschwung durch den Bau von Brücken, Kirchen, Rats- und Kornhäusern. Seit dem 17. Jahrhundert förderte der Aufstieg der niederländischen Seemacht mit dem grossen Verschleiss an Schiffen ganz erheblich die Holzausfuhr aus der Schweiz. In diesem Zusammenhang ist ein im obersten Zipfel des Kantons Aargau gelegenes Waldgebiet zu erwähnen, dessen Stämme wegen ihrer ausserordentlichen Länge, ihrer Biegsamkeit und Schlankheit schon vor 400 Jahren weitherum berühmt waren: der

Abbildung 1: Olten um die Mitte des 19. Jahrhunderts mit Floss auf der Aare. Stich auf einem Brief von 1853 (Privatsammlung Dr. A. Kocher, Solothurn).



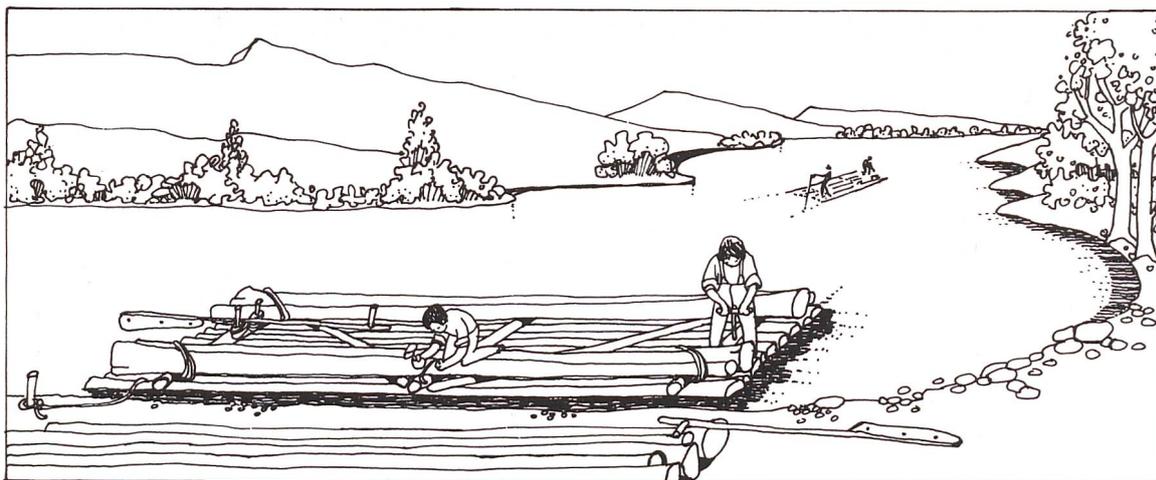


Abbildung 2: Das Einbinden des Flosses ist eine schwere Arbeit. Der Flössermeister durchbohrt die quer zu den Stämmen verlaufenden Aufhölzer und vernagelt sie mit Holzstiften. Der Knecht sichert die Oblast des Flosses mit Bundhaken und Weidenruten.

Boowald bei Zofingen

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

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

Wegen der wirtschaftlichen Bedeutung dieses Waldes und der Lage an der von der Natur wie zum Hafenplatz geschaffenen Waage wurde Aarburg zu einem der wichtigsten Flösserplätze an der Aare. Wie wickelte sich hier nun die Arbeit ab? Nachdem die von den Holzhändlern gekauften Tannen gefällt und an Ort und Stelle geschält waren, erreichten sie auf mehrspännigen Langholzwagen den Flösserhafen von Aarburg oder denjenigen von Murgenthal und wurden aufgestapelt. Vor dem

Einbinden des Flosses

mussten die Stämme mit dem Zeichen des Eigentümers – also des Flossherrn – versehen werden.

Mit mächtigen Haken zogen darauf die Flösser und ihre Gehilfen 10 bis 20 Tannen ins Wasser und fügten sie dicht nebeneinander. Ein Aufholz wurde quer über die ganze Reihe gelegt und bei jedem Stamm durchbohrt. Mit groben hölzernen Stiften vernagelten die Männer hernach Aufholz und Stämme zum Kopfstück des Flosses. Schliesslich schoben sie nochmals ein Dutzend Bäume zwischen die Vordertannen und hielten die ganze Holzmasse wiederum mit Aufhölzern in der Mitte und hinten zusammen. Nun war der Boden des Flosses, der noch mit Weidenruten und Bundhaken gesichert wurde, fertig erstellt. 2 oder 3 Tannen, schräg darüber gelegt, gaben dem Fahrzeug seitlichen Halt. Die Oblast bestand aus 10 bis 15 Trämeln, und das Floss, das normalerweise zwischen 40 und 60 Stämmen zählte und ein Gewicht von über 100 Tonnen aufwies, stand zur

Talfahrt

bereit. Zwei Mann steuerten die zusammengefügte Holzmasse mit dem Vorder- und Hinterruder. Eine gute Kenntnis der zurückzulegenden Strecke musste vorausgesetzt werden, wenn der Transport ohne unliebsame Zwischenfälle verlaufen sollte. Felsklippen, heimtückische Kiesbänke und Engpässe waren besonders gefürchtet. Fuhr ein Floss auf ein Hindernis auf, so brach es gewöhnlich auseinander, und die Flösser versuchten, sofern sie nicht verletzt waren oder ertranken, die treibenden Stämme wieder einzufangen. blieb ein Floss auf einer Kiesbank stecken, so griffen die Männer oft zu einer einfachen Methode, um die Holzmasse wieder in Fahrt zu bringen: Auf der der Hauptströmung zugekehrten Seite befestigte man vorne mit einem langen Seil eine Tanne am

dünnern Ende und liess sie mit dem Bodenstück voran in den Lauf hinausgleiten. Das plötzliche Straffen des Seiles bewirkte einen gewaltigen Ruck, und wenn das Glück den Flössern hold war, kam das schwere Gefährt wieder in Gang.

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

Fahrstrecken

genau abgeteilt. Die Aarburger Berufsleute beispielsweise flossten bis Obergösgen, die Obergösgen bis Stilli. In Einzelfällen konnte ein Flösser einen Transport auch über seinen Abschnitt hinaus durchführen. Die Frachten von der Limmatmündung bis Rheinsulz oberhalb Laufenburg besorgten die einst sehr bekannten Stillener Flösser, die übrigens auch in Luzern das von den Hängen des Pilatus stammende Holz übernahmen und auf der Reuss talwärts brachten. In Rheinsulz mussten die Flösse aufgelöst und die Stämme einzeln die Stromschnellen des Rheins hinabgeschickt werden. Unterhalb des «Laufens» wurde das Holz wieder aufgefischt, nach den verschiedenen Zeichen oder Nummern der Holzhändler sortiert und

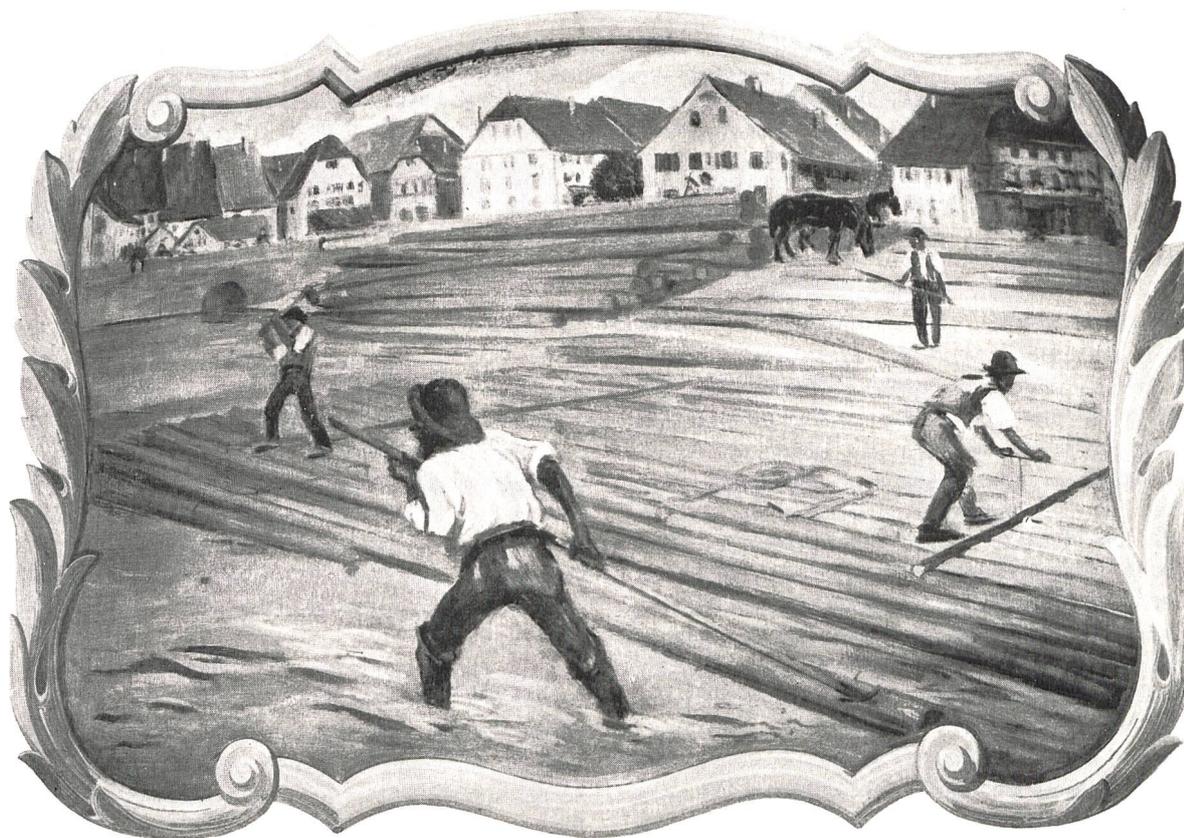
neu eingebunden. Diese Arbeit verrichteten die Laufenknechte, welche die Flösse zudem noch bis Säckingen führten. Der Abschnitt von der Säckinger Rheinbrücke bis Basel wurde von den sogenannten Rheingenossen befahren, deren Kerntrupp aus Kaiseraugst stammte. Hier lassen sich übrigens gewisse Zusammenhänge feststellen zwischen den alten römischen Schiffergesellschaften von Augusta Raurica und der Rheingenossenschaft, die schon in Urkunden aus dem 15. Jahrhundert erwähnt wird.

Der ohnehin intensive

Flossverkehr auf der Aare

mit ihren zahlreichen anliegenden Städten und dem dicht bewaldeten Einzugsgebiet nahm in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch die Expansion der Eisenwerke Von Roll in Gerlafingen noch zu. Für die Hochöfen und Hämmer mussten immense Holzmengen bereitgestellt werden. Der Hochofen in der Klus beispielsweise benötigte im Jahre 1820 bei einer Produktion von 700 Tonnen Roheisen 14000 Zentner Holzkohle. Die Firma

Abbildung 3: Mit langen Ländtehaken werden die Tannen ins Wasser gewälzt. Wandbild von Charles Welti im «Bären» Aarburg (Foto: Adolf Gmünder Aarburg).



1879				1879			
Flösse B+K Belard u Klein Holzhandl. in Olten				1879 Flösse M Schmid in Olten 1879			
Monat Leo Spillmann u Co im Schachen Obergösgen				Monat Leo Spillmann u Co im Schachen Obergösgen			
Juni 16	an	Stapfgamaß	51	Nr	24	Soll	Haben
" 17	"	B x K	57	"	Nr 25		
" 21	"	B x K	54	"	Nr 26		
" 22	"	B x K	55	"	Nr 27		
" 29	"	B x K	61	"	Nr 28		
" 29	"	B x K	60	"	Nr 29		
July 2	"	B x K	50	"	Nr 30		
" 7	"	B x K	46	"	Nr 31		
" 7	"	B x K	55	"	Nr 32		
" 9	"	B x K	42	"	Nr 33		
" 14	"	B x K	49	"	Nr 34		
" 18	"	B x K	51	"	Nr 35		
" 25	"	B x K	54	"	Nr 36		
" 28	"	B x K	56	"	Nr 37		
Sept 1	"	B x K	56	"	Nr 38		
" 5	"	B x K	52	"	Nr 39		
" 11	"	B x K	50	"	Nr 40		
" 22	"	B x K	54	"	Nr 41		
" 23	"	B x K	58	"	Nr 42		
Sept 22	"	B x K	32	"	Nr 43		
Okto 8	"	B x K	44	"	Nr 44		
" 13	"	B x K	46	"	Nr 45		
Januar 28	"	M	132	"	Nr 48		
Februar 13	"	M	123	"	Nr 38		
" 15	"	M	124	"	Nr 45		
März 4	"	M	125	"	Nr 32		
" 8	"	M	126	"	Nr 38		
" 10	"	M	127	"	Nr 46		
" 15	"	M	128	"	Nr 45		50. 60
" 17	"	M	129	"	Nr 46		
" 22	"	M	130	"	Nr 48		100 20
" 26	"	M	131	"	Nr 51		
" 26	"	M	132	"	Nr 49		
" 29	"	M	133	"	Nr 49		
April 1	"	M	134	"	Nr 51		
" 5	"	M	135	"	Nr 49		
" 10	"	M	136	"	Nr 64		
" 12	"	M	137	"	Nr 60		
" 15	"	M	138	"	Nr 49		
" 18	"	M	139	"	Nr 49		
" 21	"	M	140	"	Nr 55		
" 23	"	M	141	"	Nr 54		
" 28	"	M	142	"	Nr 58		
Mai 1	"	M	143	"	Nr 55		
" 4	"	M	144	"	Nr 60		
" 4	"	M	145	"	Nr 49		

Abbildung 4: Ausschnitt aus der Flossbuchhaltung des letzten Flößermeisters von Aarburg, Samuel Hofmann (1856-1914).

Linke Seite: Eigentümer des Flossholzes ist die Firma Belard und Klein (B+K), Holzhändler in Olten. Das von Samuel Hofmann in Aarburg eingebundene Floss musste nach dem Schachen von Obergösgen geführt und an Leo Spillmann abgeliefert werden, welcher es nach Stilli oder Laufenburg brachte und einem weiteren Flößermeister übergab. Das endgültige Ziel des Flossholzes ist aus der Buchhaltung des Aarburgers nicht ersichtlich. Hinter dem Zeichen des Flossherrn (B+K) ist die Anzahl Stämme vermerkt, dann folgt die Nummer, denn die Aufträge eines bestimmten Holzhändlers wurden während eines Jahres fortlaufend numeriert.

Rechte Seite: Der Auftraggeber und Eigentümer des Flossholzes ist hier Moritz Schmid (MS), Holzhändler in Olten.

Von Roll kaufte daher ganze Waldungen in den Kantonen Freiburg, Luzern und Waadt. In den vierziger Jahren betrug die Reserven 102000 Klafter, was dem fünffachen Jahresbedarf der Stadt Bern gleichkam. Um diese enormen Mengen auf dem Wasserwege zu transportieren, wurden die einzelnen Trämel auf Saane, Sense und Emme getriftet, also frei dem Flusse übergeben, oder zu Trämelflössen von 3 bis 5 m Länge gebunden. Auf der Aare nahmen die grossen Flösse das für die Von Roll'schen Werke bestimmte Holz als Oblast auf.

In der Zeit von 1850 bis gegen 1890 passierten jährlich zwischen April und Oktober rund 4000 Flösse die Stadt Olten. Nach der Buchhaltung des

letzten Flößermeisters von Aarburg, Samuel Hofmann, wurden von 1873 bis 1883 auf diesem Platz 1469 Flösse mit total 87000 Stämmen eingebunden. Es ist daher nicht verwunderlich, dass bei solch zahlreichen Holzfuhrten auf dem Wasser dann und wann durch ungeschicktes Manövrieren grosse Schäden an Brückenpfeilern und Uferverbauungen entstanden. Die erste

Flossordnung

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

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

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

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

Gegeben in Aarau, den 28. April 1837.

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

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

Als die Flösser nach und nach die Konkurrenz der Eisenbahnen zu spüren bekamen, gestatteten ihnen die beiden Kantone, grössere Flösse zu binden, nämlich mit einer Höchstlänge von 30 m und einer Breite von $7\frac{1}{2}$ m.

Meistens waren es

alteingesessene Familien

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

der Landbevölkerung, deren Grundstücke sie durchquerten, nicht besonders gern gesehen.

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

Als im Jahre 1841 in Olten ein kantonales Schützenfest stattfand, wurde den Schützen von Solothurn und Umgebung täglich Gelegenheit gegeben, den Festort mit dem Floss zu erreichen. Die Fahrt dauerte 3 Stunden.

Das ausgehende 19. Jahrhundert brachte das

Ende der Flösserei

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

Damit war das Schicksal dieser uralten Transport-

art endgültig besiegelt: 1891 wurden in Bern, 1897 in Aarwangen und 1899 in Aarburg die letzten Flösse eingebunden.

Abschliessend darf nicht unerwähnt bleiben, dass die Folgen des jahrhundertelangen ununterbrochenen Holzexports mit seinen Kahlschlägen in unsern Wäldern da und dort geradezu verheerend waren! Trotzdem immer wieder Ausfuhrverbote erlassen wurden, blieben – vor allem im Jura – weite Flächen ehemals prächtiger Waldungen verwüstet.

Abbildung 5: Ostteil der Stadt Bern mit Burg Nydeck. Der Rekonstruktionsversuch von Eduard von Rodt hält auch den Floss- und Schiffsverkehr auf der Aare fest.

Quellen und Literatur:

- Akten über die Flösserei (Staatsarchiv Aarau).
Flossbuchhaltung von Samuel Hofmann Vater (1815–1878) und Sohn (1856–1914). Gemeindearchiv Aarburg.
Appenzeller, Gotthold: Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt im Gebiete der Juraseen und Aare. Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn ,1922.
Belart, Walther: Olten zur Zeit der Flösserei. Oltner Tagblatt vom 23. Juni 1921.
Brogle, Felix: Die Flösserei der oberrheinischen Gebiete Laufenburg–Basel. Inaug.-Diss. Universität Basel 1952.
Grossmann, Heinrich: Flösserei und Holzhandel aus den Schweizer Bergen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts. Zürich 1972.
Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz. Neuenburg 1921–1934.
Merz, Walther: Die Stadtwaldungen von Zofingen. Aarau 1922.
Ruesch, Walter: Die Flösserei in Aarburg. Zofinger Neujahrsblätter 1968.
Schulte, Aloys: Geschichte des mittelalterlichen Handels zwischen Westdeutschland und Italien. Leipzig 1900.
Vetter, J.: Die Schifffahrt, Flösserei und Fischerei auf dem Oberrhein (Schaffhausen–Basel). Karlsruhe 1864.

