

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



100000309182



11-351770

8102/48-3-MZ

11-7896

Bilder aus der Geschichte der schweizerischen Flußschiffahrt.

Von Ingenieur A. HÄRRY, Zürich.

Referat, gehalten an der zweiten Generalversammlung des ostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee, am 2. September 1910 in der Tonhalle in St. Gallen.

Der Ausspruch des bekannten Anthropologen Karl Ritter: „Die Geschichte steht nicht neben, sondern in der Natur,“ trifft besonders auf unser Land zu. Der Einfluss der Naturbedingungen auf die Geschehnisse wird ohne Zweifel auch bei steigender Kultur nicht geringer, sondern grösser. Je mehr wir unsere Naturschätze verwenden, — und darin besteht ja der Kulturfortschritt, — desto enger werden wir an die Natur gekettet, desto innigere Beziehungen zwischen Volk und Land werden geschaffen.

Den grössten Einfluss auf unsere Geschichte und speziell die Verkehrsgeschichte, hatten unsere Berge, Täler und Flüsse, kurz, die orographische Gliederung unseres Landes. Es sind hauptsächlich zwei Verkehrsrichtungen, die in der Schweiz vorherrschend waren und es auch bleiben werden, die Richtungen Nord-Süd und Ost-West. In den Damm des Alpenmassives gegen Süden greifen an drei Stellen Flusstäler tief hinein. Es sind im Westen das Rhonetal mit dem Genfersee, im Zentrum das Reusstal mit dem Vierwaldstättersee und im Osten das Rheintal mit den Fortsetzungen nach dem Walen- und Zürichsee, sowie nach dem Bodensee. Auch im Süden greifen Langen- und Comersee tief ins Gebirge ein und verringern auf diese Weise die Distanz zwischen den



Endpunkten des Verkehrs im Norden und Süden des Alpenwalles.

Die ausgesprochenste Ader für den Verkehr West-Ost ist die Tiefenrinne, die sich von den Felsen von La Sarraz über die Juraseen und die Aare an den Rhein und den Bodensee zieht und alle Täler der schweizerischen Hochebene in sich sammelt.

Die Verkehrslinien im Innern unseres Landes waren also vorwiegend durch die Richtung der Flussläufe bedingt. Die Flüsse bildeten aber nicht allein die Verkehrsträger, sie haben auch der Landstrasse und später der Eisenbahn ihre Wege gezeigt. Ihr Jahrtausende in derselben Richtung hinfließendes Wasser hat die Hindernisse geebnet und in der Regel den bequemsten und kürzesten Weg gefunden. Jahrhunderte hindurch waren unsere Flüsse belebt mit Schiffen aller Art. Sie sind im Laufe der Zeiten aus verschiedenen Ursachen öde geworden. Jetzt, da die wirtschaftlichen Verhältnisse dies notwendig machen, wird ihrer Erschliessung als Binnenwasserstrasse neue Aufmerksamkeit zugewendet. Wir wissen, dass diese Bestrebungen in vielen Teilen der Bevölkerung auf aktiven und passiven Widerstand stossen. Man denkt nicht mehr daran, welche Rolle unsere Gewässer seinerzeit im schweizerischen Verkehrsleben gespielt haben. Das historische Gefühl für den Fluss als Strasse ist in der Schweiz verloren gegangen, und mit dieser psychologischen Tatsache haben unsere Pioniere der Schifffahrt zu rechnen. Eine grosse Schuld daran trägt ohne Zweifel der Umstand, dass bei uns in der Schweiz bis jetzt die kulturelle Seite der Geschichtsforschung neben der politischen in auffallender Weise vernachlässigt worden ist. Unser Volk denkt und fühlt noch sehr historisch. Man kann das, wenn auch rein äusserlich, am besten an

den häufigen historischen Umzügen und Festspielen konstatieren. Wir rühmen uns auch nur allzuoft der Taten unserer Ahnen. Aber mit diesem historischen Sinne muss man rechnen, wenn man etwas ganz neu scheinendes, ungewohntes erreichen will. So etwas sind aber die Schiffahrtsbestrebungen in der Schweiz und ich glaube, man wird eher auf Verständnis hoffen dürfen, wenn man in die dunkeln Seiten unserer Verkehrsgeschichte etwas Licht bringt.

Nächst dem Rhein, von dem wir am Schlusse zu sprechen haben, waren die Aare von Thun bis Koblenz, sowie die Strecke Yverdon - Neuenburgersee - Ziel - Bielersee - Aare die lebhaftesten Wasserstrassen der Schweiz. Auf ihnen dominierte vor allem die Schifflutezunft der Stadt Bern. Das Recht der Berner Schiffer umfasste die ausschliessliche Benutzung der Wasserstrasse von Bern bis Brugg, oder während der Messen von Zurzach, von Bern bis Klingnau, dem Landungsplatz der Bernerschiffe nach Zurzach.

Man unterschied grosse und kleine Fahrten. Bei den grossen Fahrten zur Pfingst- und Verenzazeit, sowie bei den Aufzügen der Herren Landvögte, musste jeder Schiffer ohne Unterschied gleichen Anteil an Gewinn und Verlust tragen, dagegen war die Ausführung kleinerer Personentransporte, besonders nach Baden, der freien Wahl der Reisenden überlassen. Vor der Abfahrt in Bern wurde jedes Schiff untersucht und es hatten die Schifflute den sogenannten Schifflute-Eid zu schwören. Die Schiffe mussten zur Kontrolle alle in Altenburg bei Brugg landen und wurden dort visitiert. Sie kamen in den meisten Fällen nicht mehr zurück, sondern wurden in Zurzach, Laufenburg oder Basel verkauft. Man hörte

denn auch oft klagen, dass durch den grossen Holzverbrauch für die Schiffe die Wälder in den Alpen ausgerottet würden.

Am lebhaftesten war ohne Zweifel der Verkehr zwischen Bern und Thun. Noch im Jahre 1825 kamen vom 1. Juli bis Ende des Jahres 623 Schiffe mit 6162 Personen und 118,400 Zentner Waren über die Schwelle in Bern. Mit dem Personentransport befasste sich hauptsächlich das „Ordinäri-Schiff“, das unter der klassischen Bezeichnung „Kälber-Flotte“ die Aare hinabglitt und unter dem Jubel der Gassenjugend in Bern landete. Auf dem Landweg betrug die Fracht 4—10 Batzen vom Zentner, auf dem Wasserwege zirka einen halben Batzen. Ein sogenannter Aare-Waidling, 50 Fuss lang und $12\frac{1}{2}$ Fuss breit, fasste zirka 180—230 Zentner.

Alten Urkunden ist zu entnehmen, dass Bern im Jahre 1645 einen Kanal von Aarberg durch das grosse Moos nach der Broye hat graben lassen, damit die Schiffe direkt aus dem Neuenburger- und Murtenersee durch die Aare nach Bern gelangen konnten. Als dieser Kanal wieder eingegangen war, wurde lebhaft das Projekt erwogen, die Schifffahrt von Nidau auf der Aare aufwärts bis Neubrük bei Bern einzurichten, man hoffte so die Fahrt von Bern nach Nidau und zurück mit einem geladenen Nauen in 5 Tagen, statt wie früher in $7\frac{1}{2}$ Tagen, ausführen zu können.

Von grösster Bedeutung für die Gesellschaft der Schifflleute zu Bern war der Wasserweg Iferten-Brugg, eine Wasserstrasse mit sehr grossem Verkehr in beiden Richtungen. Als Fuhrlohn wurde verlangt: im Hinauffahren von einem Zentner von der Lände ob Altenburg bis Aarau 4 Batzen, von Aarau bis Aarburg 3 Batzen, von Aarburg bis Solothurn

5 Batzen, von Solothurn bis Nidau 2 Batzen, von Nidau bis Yverdon 2 Batzen, — im Hinunterfahren vom Zentner von Yverdon bis Nidau 2 Batzen, von Nidau bis Solothurn 2 Batzen, von Solothurn bis Aarburg 3 Batzen, von Aarburg bis Brugg 4 Batzen, von Brugg bis Klingnau 1 Batzen. Es ist begreiflich, dass dabei die Berner Schifflleute mit denjenigen von Solothurn, Aarburg, Olten und Brugg sehr oft in Differenzen gerieten. Besonders viel zu schreiben und zu reden gaben die verwickelten Zollverhältnisse in Solothurn, Wangen und Aarburg.

Die grössten Transportartikel waren Salz und Korn. Das burgundische Salz, das nach Luzern, den Waldstätten und Zürich bestimmt war, wurde auf der Aare zuerst bis Aarau und später bis Brugg geführt und von hier dann auf dem Landwege an seinen Bestimmungsort. Es wurde aber auch umgekehrt viel bayrisches Salz von Brugg nach Bern, Freiburg und Neuenburg transportiert. Mehrmals reklamierte die Salzdirektion von Freiburg, dass in der Niederlage Brugg viel bayrisches Salz liege, das wegen Mangel an Schiffen nicht weitergeführt werden könne. Auch der Salzfaktor von Brugg klagte, er habe sich zur Abführung des Salzes mit grossen Kosten der Landfuhr bedienen müssen.

Vom Mai 1783 bis zum 20. Oktober wurden beispielsweise 208 Fass Salz zu Wasser und 111 zu Land aufwärts geführt.

Noch eines interessanten Bauwerkes müssen wir Erwähnung tun: des Kanals d'Enteroche, die Verbindung zwischen Neuenburger- und Genfersee. Im Jahre 1636 bildeten einige Waadtländer und holländische Herren eine Gesellschaft zum Zweck, eine Kanalverbindung zwischen dem Neuenburger- und Genfersee zu schaffen. 1637 erteilte die bernische

Regierung die Konzession und 1640 wurde der Kanal eröffnet. Die Kosten betragen 400,000 fl., er konnte aber wegen Geldmangel nur bis etwa eine Stunde oberhalb Entreroches vollendet werden. Einer Beschreibung kann man entnehmen, dass der Kanal sehr unrationell gebaut worden war. Es waren ursprünglich 18 Schleusen vorhanden, aber nur etwa 11 in Gebrauch und alle in schlechtem Zustande. Eine Schleuse oberhalb d'Entreroches diente dazu, das Wasser aufzustauen, bis die geladenen Schiffe in d'Entreroches zur Abfahrt bereit waren. Dann wurde die Schleuse geöffnet und die Schiffe fortgeschwemmt. Eine andere Schleuse leitete das Wasser nach dem Genfersee oder nach d'Entreroches. Die ganze Kanallänge wird auf 3000 Klafter angegeben. Transportiert wurden hauptsächlich Wein, Salz und Korn, dann Eisen, Draht und Tabak. Gegen Ende des XVIII. Jahrhunderts ist der Verkehr stark zurückgegangen, hauptsächlich deswegen, weil zwischen Morges und d'Entreroches keine gute Strasse bestand. Von 1750—1770 brachte der Kanal in sieben Jahren Verluste von 413 fl. und in dreizehn Jahren Gewinne von zusammen 51,706 fl., das ergibt pro Jahr einen Reingewinn von 2335 fl.

Im Jahre 1772 versuchten die Kanalinhaber den Kanal der bernischen Regierung um die Summe von 32,650 fl. zu verkaufen. Diese ging aber auf das Anerbieten nicht ein und der Kanal ist dann schliesslich ganz verfallen und teilweise zur Austrocknung des Moores verwendet worden.

Noch im Jahre 1836 belief sich der Transit von Yverdon nach Solothurn auf zirka 156,000 Zentner. Die Landfracht betrug 8 Rappen pro Stunde und Zentner, die Wasserfracht 3,7 Rappen, und doch war ein grosser Teil des Transits auf die Route über den

„Canal Monsieur“ durch Burgund übergegangen. Es wurden daher in den Jahren 1820—1840 ausserordentliche Anstrengungen gemacht, eine Wasserverbindung von den Juraseen nach Basel, Zürich und Luzern zu schaffen und sogar eine Aktiengesellschaft zu diesem Zwecke gegründet. 1824 fand zwischen Waadt, Bern, Neuenburg und Aargau eine Konferenz statt. Aber die grossen Projekte scheiterten alle an der Frage der Juragewässer-Korrektion, die damit verknüpft war.

Die Schifffahrt auf der Reuss hat wohl ihrer Frequenz nach neben den übrigen Wasserstrassen den bescheidensten Platz eingenommen. Wir finden das begreiflich, wenn wir den Lauf dieses Flusses in Berücksichtigung ziehen. Es gibt vielleicht, mit Ausnahme der Aare von Thun bis Bern und des St. Galler-Rheins keinen Flusslauf in der Schweiz, bei dem so unglaublich viel Wuhrunen gebaut wurden, wie an der Reuss. Die Urkunden erzählen uns, dass sich die beidseitigen Uferanstösser mit Strichwuhren, Schupfwuhren, Schwellwuhren und wie sie alle heissen, geradezu bekämpft haben. Sehr oft kam es vor, dass solche Wuhrunen nächtlicher Weise weggerissen und Gegenwuhre erstellt wurden. Als Rottenschwil und Hermetschwil einmal versuchten, der Reuss vermittelst eines Durchschnittes auf der gegenüberliegenden Seite einen geraden Lauf zu geben, antworteten die von Unterlunkhofen: „Man soll der Reuss ihren natürlichen Gang lassen, werden sie dann beschädigt, nun, so müssten sie's an sich selbst tragen, nicht anders als wenn sie ein Hund gebissen hätte.“ Es ist begreiflich, dass auch die Schifffahrt schwer unter diesen Zuständen zu leiden hatte. Diejenigen, welche den Kampf um die Augst-Wyhler-Schleuse geführt haben, mögen sich trösten, es ist früher nicht besser gewesen.

Als Normalbreite der Reuss galten 225 Fuss, in Streitfällen galt der Grundsatz, dass das Reussbett in der Mitte auf einen Drittel des rechten Runses für die Schifffahrt offen bleiben müsse.

Die Schifffahrt auf der Reuss von Luzern abwärts war in erster Linie bedingt durch den Transit-Verkehr mit dem Gotthard. Das wichtigste Aktenstück ist wohl der Freiheitsbrief, den Rudolf IV. von Österreich im Jahre 1361 den Luzernern erteilt hat. Er hat folgenden Wortlaut: „Wir, Rudolf IV, Herzog von Österreich, der Rat und die Bürger der Stadt Luzern haben das Recht, dass sie mit Leuten und Gut allen Zolls frey und ledig sein und fahren mögen und zwar vom St. Gotthardsberg über Land gen Reiden und über Wasser gen Windisch.“

Die Ausübung der Schifffahrt lag ganz in den Händen der sogenannten Niederwasser-Schiffleute von Luzern. Man unterschied drei Arten von Schiffen, grosse Schiffe, mittlere oder Burdisschiffe und Waidlinge. Vor der Abfahrt in Luzern wurden die Schiffe genau kontrolliert. Neben Personen wurde hauptsächlich Transitgut geführt und zwar nahm Reis die erste Stelle ein. Die älteste Schifffahrtsverordnung stammt aus dem Jahre 1586. Sie wurde gesetzt, damit die Kaufleute auf der Reuss bleiben mögen und die Güter nicht wie bisher lange stille liegen. Die Niederwässer müssen ein Zollschiff selbst halten und sind verpflichtet in erster Linie die Güter in der Sust wegzuführen und dann das Reis. Solange Güter und Reis da sind, dürfen sie weder Käse noch Butter laden, damit die Kaufherren nicht gesäumt werden.

In spätern Verordnungen wird die Schifffahrt auf Ostern bis Michaeli festgesetzt. Ferner wird den einheimischen und fremden Fuhrleuten verboten, Reis

auf der Achse zu führen, und die Schifflleute erhalten, das Reis wegzuführen, sobald sich 100 Säcke angesammelt haben, immerhin spätestens in fünf Wochen. Geschieht das nicht, so wird das Reis auf die Achse gegeben. Wenn aber ein Fuhrmann vorgeht, er führe Reis nach Bern oder Solothurn und fährt es nach Basel, dann muss er den Schifflleuten den Lohn geben, wie wenn sie die Fuhr ausgeführt hätten. Eine Schifflladung konnte bis 120 Reissäcke enthalten. Nur an den Messen in Zurzach war es den Schiffern gestattet, beliebige Waren zu führen. In einer Verordnung vom Jahre 1739 wird den fremden Schiffern, welche Waren die Reuss hinauf nach Luzern bringen, verboten, Rückladung zu nehmen, ausgenommen, wenn wenig Ware da ist. Dann haften die Luzerner auch für die fremden Schifflleute unter Regress-Vorbehalt. Eine Person oder ein Zentner Ware bis Klingnau kostete 30 Schilling und bis Basel 1 Gulden und 10 Schilling. Vor Anfang der Schifflfahrtsperiode hatten die Schifflleute die Reuss zu inspizieren.

Klagen der Schifflleute waren bei den primitiven Schifflfahrtseinrichtungen natürlich häufig, ebenso Klagen der Schifflleute wegen Zoll-Plakereien. Man könnte über diese Zollstreitigkeiten in Mellingen, Bremgarten, Klingnau, Waldshut, Laufenburg, Säkingen, Rheinfelden, Basel und Breisach ganze Bände schreiben. Die Einnahmen aus dem sogenannten Geleit kamen in die Geleitsbüchse und ihr Inhalt wurde jeweils an der Jahresrechnung verteilt oder für Strombefahrungen und Korrekturen verbraucht.

Noch eine interessante Episode mag aus der Wende des XVII. Jahrhunderts erwähnt werden. Ein burgundischer Edelmann, Namens Dromec, hatte eine Maschine erfunden, mit der man mit grosser Leichtigkeit auf den Flüssen auf- und abwärts fahren könne.

Wir finden ihn mit seiner Erfindung in Basel, Bern, Zürich und Luzern, wo er den Räten überall grosses Kopfzerbrechen verursacht hat. Der Rat von Luzern setzte einen besondern Ausschuss ein, der die Sache auf das gewissenhafteste prüfte. Man fürchtete vor allem, dass die Landfuhr ganz vernachlässigt werde, dass Mangel an Pferden eintrete usw. Dann hat man aber die Bewilligung doch erteilt, und ihm später sogar das luzernerische Bürgerrecht geschenkt. Was aus der Erfindung geworden ist weiss man nicht. Der Zürcher-Rat erkannte einstimmig wegen verschiedener Bedenken, dem Gesuch nicht zu entsprechen. „Er soll seine Kunst anderswo probieren.“ Die Erfindung scheint allen Anzeichen nach ein ziemlich unrühmliches Ende genommen zu haben.

Bei der Limmatwasserstrasse lassen sich zwei Verkehrsrichtungen unterscheiden, die eine ging von Walenstadt aus, mit dem Transitverkehr von den Bündnerpässen nach dem Rhein, die andere begann bei Urnen für die Ausfuhrprodukte der Glarner nach Holland.

Die Blüte der Linthschiffahrt fällt ins XVI. Jahrhundert, wo Glareanus von der „Linth, als von einem grossen, glänzenden und belebten Strome“ singt. Für die Spedition der Waren von Walenstadt nach Zürich zu Wasser bestanden mit Schwyz und Glarus Verordnungen, an die sich jeder der drei Orte zu halten hatte. Den grössten Verkehr brachte das Transitgut aus Italien. Es bestand in Walenstadt hiefür eine besondere Sust.

Die Glarnerschiffe haben in der Geschichte der Schiffahrt stets eine sehr wichtige Stelle eingenommen. Hauptausfuhrobjekt waren die Glarnerschiefertafeln und der Glarnerschabzieger. Man rechnet ums Jahr 1700, dass die Fracht der Schiefertafeln samt den

Zölln etwa 70 % ihres reellen Wertes ausgemacht hat. Die Schiffe wurden natürlich nicht zurückspediert, sondern in Holland verkauft. Die Aufsicht über den Obersee war drei Seevögten zu Lachen, Rapperswil und Schmerikon übertragen. Zürich hatte die Gerichtsbarkeit über den ganzen See und das ausschliessliche Schifffahrtsrecht unterhalb der Rapperswilerbrücke. Die Schifffahrtspolizei für den Untersee war zwei Ratsmitgliedern übertragen.

Neben dem Transitverkehr von den Bündnerpässen über Walenstadt nach dem Rhein bewegte sich auch ein grosser Verkehr vom Gotthard her über Küssnacht, Zug und Horgen und von hier auf dem See nach Zürich.

Die beste Vorstellung von der lebhaften Schifffahrt auf dem Zürichsee gibt uns im Jahre 1780 Escher. Er schreibt unter anderm: „Es ist nicht zu beschreiben, was grosse Nutzbarkeit dieser See ertraget. Man betrachte nur, wieviel Volk sich einzig und allein mit der Schifffahrt erhaltet, wieviel Kaufmannsgüter hin und wieder auf diesem See geführt werden. Mit grossen Nauen fährt man in zwei Tagen gen Walenstadt. Allein, im Obsichtreisen werden die Schiffe mit Pferden die Linth hinauf bis gen Weesen gerocket oder gezogen, welches aber langsam dargeht. Wieviel erhalten sich mit den „Bilgerifuhren“, die fast das ganze Jahr hindurch nichts anderes tun, als fremde, nach Einsiedeln reisende Personen bis gen Richterswil und wieder zurückzuführen. So gibt es auch in der Stadt eine grosse Anzahl der Schifffleute, die fast anderes nicht zu schaffen haben, als vornehme Herren zu führen. Ja es gibt öfters deren, die Kutschen und Pferde mit sich in die Schiffe nehmen und zu Wasser fahren, der Komlichkeit halber,

auf diesem sanften und lustigen See auszuruhen, da doch die Landstrassen ziemlich gut sind.“

Man unterschied drei Arten von Schiffen: Nachen oder Nauen mit 250 Zentner Tragkraft, halbe Nauen und Waidlinge, letztere bis mit 20 Personen Tragkraft.

Einen grossen Aufschwung hat die Linthschiffahrt vom Jahre 1836 genommen, als zwischen Zürich- und Walensee ein Dampfschiffverkehr eingerichtet wurde, 1857 wurden 8000 Personen befördert. Aufwärts fuhren 1991 Reckerzüge mit 370,000 Zentner Waren. Mit der Eröffnung der Bahn hat dann der Verkehr fast ganz aufgehört. Es wurde zwar 1866 ein Industrie- und Schiffahrtskanal mit vier Kanalhaltungen zwischen Schänis-Bilten und Grynau projektiert, aber nie ausgeführt.

Der Verkehr auf der Limmat von Zürich abwärts war den Schiffmeistern des Niederwassers übertragen.

Wie Luzern, so hatte auch Zürich einen Freiheitsbrief aus dem Jahre 1747 vorzuweisen. Das wichtige Schriftstück lautet folgendermassen: „Wir, Friedrich von Gottesgnaden König usw. tun kund und zun wissen, mit diesem Brief, allen, die ihn sehen und hören, dass wir den getreuen, willigen und nützlichen Dienst, die uns Bürgermeister, Rat und Bürger der Stadt Zürich getan haben, geben auf der Limmat bis in den Rhein und den Rhein ganz hinab mit eigenen Schiffen und Leuten, welche Kaufmannsgut führen und dieselben des heiligen Reichs freie Strasse gebrauchen, sollen ungehindert und ungesäumt, unbeschwert mit Zöllen sein. Wer dagegen handelt, hat 50 Mark in Gold zu bezahlen, wovon die eine Hälfte dem königlichen Banner, die andere Zürich zufällt.“

Der Höhepunkt der Schiffahrt zwischen Zürich und dem Rhein fällt ins XI. bis XV. Jahrhundert,

da grosse Mengen italienischer Waren, von Uri und Graubünden kommend, auf der Limmat abwärts transportiert wurden. Viel benutzt wurde der Wasserweg von den Pilgern nach Einsiedeln. Im Jahre 1345 sind bei Rheinfeldern 130 Pilger ertrunken.

Nach der Schifferordnung musste alle Jahre einmal die Limmat befahren werden. Um an die Kosten dieser Befahrungen einen Beitrag zu haben, hat man sie jeweilen mit einem Fischfang verbunden und die Fische dann verkauft.

Bevor ein Schiff in Zürich wegfahren durfte, musste es von den Schiffbeschauern die Erlaubnis dazu erlangen. Die Schiffleute waren für die Waren verantwortlich und durften auch im Falle äusserster Gefahr nicht vom Ruder weichen. In Basel wurden die Schiffe meistens den Basler Schiffleuten verkauft.

Auch auf der Limmat gab es viel Anstände wegen der Wuhungen. Als Gesetz galt, dass für die Schifffahrt wenigstens 37 Schuh Breite bis auf den Grund offen bleiben müssen.

Ein denkwürdiges historisches Ereignis ist die Fahrt des „glückhaften Schiffes von Zürich“. Am 20. Juni 1576 fuhren 53 Gesellen ans Freischiessen nach Strassburg. Das Schiff war am Morgen zwischen 1 und 2 Uhr beim Helmhaus weggefahren und zwischen 8 und 9 Uhr abends in Strassburg gelandet. 18 Ruderer waren an der Arbeit. In Laufenburg wurde das Schiff, damit keine Zeit verloren ging, gewechselt. Man hatte in Zürich einen Hirsebrei gekocht, der noch warm in Strassburg ankam, und es hatten damit die Zürcher gezeigt, dass man im Falle der Not aus den drei Tagreisen, welche Zürich und Strassburg trennten, eine machen könnte.

Wir hätten zum Schlusse noch einiges über die Schifffahrt auf dem Rhein zu sprechen, einer zu

allen Zeiten sehr lebhaften Wasserstrasse, trotz der grossen Hindernisse beim Rheinfeld und dem Laufen bei Laufenburg. Wenn der Güterverkehr ins Auge gefasst wird, so muss man den Beginn der eigentlichen Rheinschiffahrt nach Reichenau verlegen. Von dort wurden eine grosse Menge Transitwaren auf Flössen den Rhein hinunter transportiert. Sie bildeten das sogenannte Flossgut und waren genau vorgeschrieben. Alles, was nicht Flossgut war, darunter das Reis, musste per Achse transportiert werden. Natürlich wurden diese Bestimmungen oft umgangen, und man findet daher ausserordentlich viele Verbote der Bünde gegen das Reisflößen und das Flößen überhaupt. Das Verbot gründete sich auf Verträge mit den vier vorarlbergischen Herrschaften, vor allem Bregenz, die in ihren Zöllen benachteiligt waren, wenn die Güter, statt per Achse durch ihr Land, auf dem Wasser nach Rheineck transportiert wurden. Als Gegenmassregel gegen das Flößen erliessen die Österreicher oft das Verbot der Kornzufuhr, sodass dann Bünden unter Kornmangel litt. Man hört oft Klagen der Vorarlberger, dass fast alle Waren und das Reis auf Flössen den Rhein hinuntergeführt werde und die Landstrasse ganz verödet sei.

Es wurde ferner darauf aufmerksam gemacht, dass durch den Holzverbrauch für die Flösse die Wälder dezimiert und Rufen und Erdschlipfe verursacht würden, aber diese Warnung wurde mit dem einfachen Satz abgetan: Alle Tage wird Holz gehauen und alle Tage wächst Holz. Umgekehrt kamen auch Klagen von Zürich, Glarus, Sargans und der Grafschaft Rheintal gegen das Verbot der Flösserei: „Andere Fürsten leiten die Flüsse ins Land. Graubünden versperrt sie durch Wachen und Ketten. Der

Rhein ist als eine freie Landstrasse zu betrachten, die gebraucht werden kann und soll.“

Vom Bodensee aufwärts ging nachgewiesenermassen der Schiffsverkehr bis Hohenems. Die sogenannte Emserchronik vom Jahre 1616 sagt darüber: „Am Gestade des Rheinflusses, eine Viertelstunde von Ems, liegt die Schifflande der Schiffe, so mit Korn und anderen Waren aus dem Bodensee mit Rossen den Rhein hinaufgeführt werden, denn bis dahin ist der Rhein schiffbar. Es war dies der Ländeplatz von Bauern. Die Schiffe nannte man „Ledinen“. Sie fassten zwar nur zirka 60 Zentner, doch schwammen oftmals Flotten von mehr als 30 solcher Schiffe auf dem Strom, um die wöchentlichen Bedürfnisse von Feldkirch zu decken. Im Laufe des XVIII. Jahrhunderts drang dann das Geschiebe des Rheins immer weiter gegen den Bodensee vor, und um 1767 musste die Schifffahrt bis Bauern gänzlich eingestellt werden.

Dass auf dem Bodensee und dem Rhein bis Schaffhausen zu allen Zeiten ein lebhafter Schiffsverkehr stattgefunden hat, ist selbstverständlich.

Der Rheinverkehr von Konstanz abwärts teilte sich in die Richtung nach Schaffhausen, nach Zurzach und nach Basel und vor allem nach Klingnau, von wo aus die Weiterspeditio auf der Aare nach der Limmat und Reuss stattfand. Von Koblenz an kamen dann noch die Genfer-, Berner-, Luzerner-, Walenstädter- und Glarnerschiffe hinzu, welche nach Zurzach, Basel und weiter bestimmt waren.

Schaffhausen hat im Anfang des XV. Jahrhunderts die Schiffsrechte erworben und es wurde die Ausübung der Schifffahrt den zünftigen Schifflenten in der Fischerzunft übertragen. Am Zürcherufer in Feuerthalen durfte nichts ein- oder ausgeladen werden ohne Bewilligung der Schaffhauser. Das hat zu lang-

jährigen Prozessen mit Zürich geführt, die erst im Jahre 1837 durch eine Übereinkunft geschlichtet wurden.

Selbstverständlich mussten alle Waren oberhalb des Rheinfalls bei Schaffhausen ausgeladen und auf Wagen unterhalb dem Rheinfall geführt werden. Diese Arbeit und die Weiterverschiffung nach Eglisau und Koblenz lag in den Händen der vier Schiffergesellschaften von Neuhausen, Rüdlingen, Nohl und Eglisau. Die Schiffer dieser Gesellschaften standen im Dienste der Schaffhauser Schiffmeister und hatten nach einer vorgeschriebenen Kehrordnung zu fahren, ferner waren sie solidarisch für allen Schaden haftbar.

Den Verkehr Zurzach-Klingnau besorgte eine spezielle Organisation, die Koblenzer Stüdler- oder Stüdlergenossenschaft, die so genannt wurde, „weil man die obsichfahrenden Schiffe bei grossem Wasser mit langen Häggen von einer Stauden zur anderen hat ziehen und schalten müssen.“

Im Jahre 1767 begann ein eigentlicher Streik der Schifflleute von Eglisau, Nohl und Neuhausen, die sich weigerten, Salzfüässer und Kaufmannswaren um den gewöhnlichen Lohn vom Laufen abzuführen. Man rechnete von Schaffhausen bis Koblenz für drei Mann mit 16 Fässern Salz eine Fahrt von zwei Tagen und zwei Nächten und dafür bekamen die Leute einen Stundenlohn von 7—10 Cts. Denjenigen, welche diese Lohnbewegung nicht mitmachen wollten, wurden die Schiffe beschädigt. Schliesslich haben dann die Schiffer gesiegt.

Der hauptsächlichste Transportartikel von Schaffhausen abwärts war bayrisches Salz, das in Fässern nach Basel, in die Westschweiz, nach Luzern und Zürich geführt wurde. Das Zürchersalz wurde je-

weilen in Eglisau auf die Achse verladen. Das Luzerner Salz wurde meistens in Brugg ausgeladen.

Am interessantesten waren die Verhältnisse, die in Laufenburg bestanden. Der Laufen und die Rheinstrecke bis Rheinfeldern bildeten für die Schifffahrt so wesentliche Hindernisse, dass es begreiflich ist, wenn sich Organisationen bildeten, um den Transport der Schiffe zu übernehmen. Es war die Zunft der Laufenknechte und die Rheingenossenschaft. Für den Verkehr bestanden besondere Verordnungen. So bestimmt eine Verordnung von 1441 folgendes: „Niemand darf den Laufen gebrauchen, als die geschworenen Laufenknechte, sowohl zum Durchlassen der Schiffe, als auch zum Reiten und Länden der Flösse. Jedes beladene Schiff, das von oben herab kommt und zu Laufenburg löscht oder auslädt, soll den Laufenknechten ganzen Lohn geben. Für eine Last wird gerechnet: 20 Menschen und darüber in einem Schiffe, ferner zwei beladene Karren oder mehr. Was darunter ist gilt eine halbe Last und zahlt halben Lohn. Schiffe und Ladungen, die herabkommen, soll man zuerst den Laufenknechten zum Kauf anbieten.“

Für die Ausübung der Fahrt während der Zurzacher Messzeit bildeten jeweilen die Laufenburgerschiffer eine besondere Genossenschaft mit Statuten. Die Schiffe werden aus einer gemeinsamen Kasse gekauft, alle Einnahmen aus der Schifffahrt flossen ebenfalls in diese gemeinsame Kasse. Mit Basel, Bern und Zürich bestanden besondere Abkommen. Man unterschied die grossen Glarner- und Walenstädterschiffe und die kleinen Schiffe ab den Seen. Die Glarnerschiffe hatten eine Länge von 27—30 m und eine Tiefe von 1,80 und 2—2,10 m mit einer Ladungsfähigkeit von zirka 1000 Zentner und be-

durften 5—6 Mann zur Bedienung. Ein Walenstädter-schiff war kleiner, 21 m lang und 1,50 m tief mit einer Tragkraft von 3—500 Zentner und bedurfte 4 Mann zur Fahrt nach Basel. Diese grossen Schiffe wurden durch 20—25 Mann an Seilen den Laufen hinuntergelassen, eine gefährliche und mühselige Arbeit. Die Waren wurden jeweilen in „Giessen“ ausgeladen und durch Fuhrleute oder Karren nach den „Schäffenen“ gebracht. Die kleinern Schiffe, für die die Gefahr des Herunterlassens noch grösser war, wurden meistens zu Land transportiert. Der Transport eines Schiffes durch den Laufen kostete 2 Gulden. Personenschiffe bezahlten pro Sitz 7 Schilling. Die Schifffahrt von Säkingen bis Hüningen lag ganz in den Händen der Rheingenossen. Ihre Rechte gründeten sich auf alte Maienbriefe und umfassten Schifffahrt und Fischerei. Die Genossenschaft war eigenartig militärisch organisiert; ausser dem Maienbrief bestanden noch weitere vier Ordnungen über die Flosskehr, das Wochengefährt zwischen Rheinfeldern und Basel, die Steinfuhren und das Büchsegeld. Noch im Jahre 1850 betrug die Zahl der im Schiffergewerbe von Säkingen bis Basel beschäftigten Personen 320 Mann, darunter 114 Meister.

Die Geschichte der Schifffahrt von Basel abwärts ist natürlich reich an Begebenheiten. Die Basler Schifffleute waren in drei Gruppen organisiert, welche abwechselnd je eine Woche das sogenannte Gefährte hatten und sich in den Wochenlohn teilen mussten. Die Schiffe, welche die Basler für ihre Fahrten nach Frankfurt verwendeten, waren zirka 30 m lang und 1,80—2,10 m tief und besaßen eine Tragkraft von zirka 1000 Zentner. Zur Bedienung waren etwa 5—6 Mann erforderlich. Um sich eine Vorstellung von der Grösse des Wasserverkehrs zu

machen, mag noch erwähnt werden, dass um 1670 die Basler Fabrikanten allein für Seidenfrachten 359 Schiffe auf dem Rhein hielten.

Wohl durften die Basler Waren nach Mainz und Frankfurt führen, aber sie durften in diesen Städten keine Rückfracht laden; daher wurden die Schiffe meistens verkauft.

Für die Fahrt von Zürich nach Strassburg rechnete man 2—3 Tage, zu Land 4 Tage. Von Strassburg nach Mainz brauchte ein Schiff 3, von da bis Köln 2 Tage. Für die Beförderung eines leeren Schiffes von Mainz nach Strassburg waren 10, für ein beladenes 18 Tage erforderlich, wobei bis Speyer durch Pferde und nachher mit Menschen gereckt wurde. Zur Zeit der grossen Messen von Zurzach, Strassburg und Frankfurt ging es auf dem Rhein fröhlich zu. Dem Marktschiff hängte man bei grossem Andrang noch 3—4 grössere Kähne oder „Schalden“ an und hier auf Kissen und Ballen entwickelte sich dann ein fröhliches Leben, wurde gehandelt, geklatscht, wurden Liebschaften angeknüpft, die Orgel gedreht oder das Waldhorn geblasen.

Die Geschichte erzählt auch von verschiedenen Versuchen, den Rhein von Basel bis Konstanz schiffbar zu machen. Im Jahre 1609 anerbote sich eine Gesellschaft belgischer Handelsleute gegenüber Konstanz und Herzog Leopold von Österreich, die Hindernisse im Rhein bei Schaffhausen, Laufenburg, Beuggen und Rheinfeldern auf eigene Kosten zu sprengen, um vom Bodensee bis zum Meer eine ungehemmte Schifffahrt herzustellen. Man wollte Konstanz zu einem zweiten Antwerpen machen. 1827 und 1833 erklärten sich auch die Holzhändler bereit, die Hindernisse bei Rheinfeldern und Laufenburg wegzuschaffen, aber die Ausführung scheiterte stets am

Widerstand der Schiffer und Flösser von Laufenburg, sowie der Rheingenossen. 1850 wurde der Gegenstand neuerdings von der Basler Zolldirektion und dem Bundesrat aufgegriffen und weitläufige Unterhandlungen gepflogen, aber nun kam noch der Widerstand der Regierungen dazu. Die Flösser von Laufenburg liessen sogar vom Wasser losgelöste Felsstücke mit Klammern wieder festmachen, die Fischer fürchteten für den Fischfang. Es wurde eine Strombefahrung und Expertise veranstaltet, aber Baden stellte noch 1869 die Notwendigkeit einer Regulierung der Rheinwasserstrasse in Abrede. „Die Kosten stehen in keinem Verhältnis zum Nutzen und ausser der Beeinträchtigung alter Privilegien würde auch die Naturschönheit Laufenburgs zerstört.“

Fragen wir uns: „Aus welchen Gründen wurden in frühern Zeiten die Wasserstrassen in so intensiver Weise benutzt?“ Man wird darauf antworten: „Weil die Landstrassen in einem schlechten Zustand waren.“ Das mag bis zu einem gewissen Grade zutreffen. Die Hauptursache, weshalb die Wasserstrassen benutzt wurden, waren aber in erster Linie die geringen Transportkosten. Die Bequemlichkeit war auch auf dem Wasser gewiss keine grosse und dazu war eine Wasserfahrt mit steter Lebensgefahr verbunden.

Wir fragen weiter: „Warum ist die Schifffahrt verschwunden?“ In erster Linie deshalb, weil man für die Verbesserung der Wasserstrassen nichts, für die Landstrassen alles getan hat.



15.00

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



II-351770

Biblioteka Politechniki Krakowskiej



10000309182