



**Museum Schiff
Laufenburg**

Überarbeitete
Neuaufgabe der
gleichnamigen
Ausstellungs-
broschüre aus
dem Jahr 1989

FISCHER FLÖSSER LAUFENKNECHTE

Überarbeitete
Neuaufgabe der
gleichnamigen
Ausstellungs-
broschüre aus
dem Jahr 1989

Museum Schiff
Laufenburg 2025

FISCHER FLÖSSER LAUFENKNECHTE

Herausgeber	Museumsverein beider Laufenburg Museum Schiff Fluhgasse CH-5080 Laufenburg museum-schiff.ch
Texte	Felix Brogle Ariane Dannacher Hans Köhler
Überarbeitung	Ariane Dannacher
Gestaltung	kunse.com, Gerhard Kunsemüller
Titelbild	Der Fischer Ernst Rueb aus Laufenburg posiert im Sonntagsanzug mit einer Garnfalle. Im Hintergrund ein Spreitgarn. (Fotografie von 1906, Energiedienst AG, Laufenburg)
Herstellung	wir-machen-druck.ch
copyright	© 2025 Museum Schiff CH-5080 Laufenburg alle Rechte vorbehalten

Inhalt

FELIX BROGLE

Die Flösserei am Hochrhein 7

Herkunft und Absatzgebiete des Flossholzes am Hochrhein	11
Der Weg des Holzes	12
Die Flösserei oberhalb von Laufenburg	14
Die Flösserei am „Laufen“	18
Die Flösserei im Gebiet der Rheingenossen	22
Organisation der Rheingenossen	23
Der Niedergang der Flösserei am Hochrhein	28
Bau, Grösse und Oblast der Flösse	31

HANS KÖHLER

Die historische Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Zuflüssen 35

Geschichtlicher Überblick	35
Bau, Grösse und Fahrgeschwindigkeit der früheren Schiffe	40

HANS KÖHLER

Schifffahrt und Schiffer beim Laufen 44

Die Gemeinschaft der Laufenknechte	47
Abnehmende Bedeutung des Rheins als Transportweg	50

ARIANE DANNACHER

Fischfang am Rhein bei Laufenburg 51

Fangmethoden	55
Die Salmwagen von Laufenburg	60
Die Fischereirechte in der Region Laufenburg	65

Anmerkungen 68

Literatur 70

Vorwort

Martin Blümcke, der Leiter des Stadtarchivs Laufenburg/Baden, stiess den Vorstand an, die Broschüre „Fischer – Flösser – Laufenknechte“ zur gleichnamigen Ausstellung von 1989 neu aufzulegen.

Das Heft ist schon seit vielen Jahren ausverkauft und behandelt ein grundlegendes Laufenerburger Thema. Wir haben die Idee zu einer Neuauflage gerne aufgegriffen und in unsere Reihe „Retrospektive Schiff“ eingebunden. Die Retrospektive begleitet die Erneuerung des Museums, die 2023 begann, und voraussichtlich 2026 mit der Neueröffnung zum Abschluss kommt.

Hans Köhler (1942 – 2019) leitete als langjähriges Vorstandsmitglied und Präsident die Arbeit an der Ausstellung, welche 5'800 Besucher neugierig machte. Der wohl spektakulärste Tag des Rahmenprogrammes war der historische Flössermarsch am 16.9.1989. Eine Gruppe machte sich von Laufenburg aus nach Stilli auf und trat anschliessend die Rückfahrt mit Pontons und Floss an.

Die Fischer am Hochrhein beherrschten viele verschiedene Fangmethoden. Alte Akten und Urkunden berichten uns von komplizierten Pachtverhältnissen und Abgabesystemen. Wie sich das Leben rund um den Lauf in den vergangenen Jahrhunderten gestaltet hat, ist nicht immer leicht zu verstehen, aber der Blick darauf lohnt sich.

Die [blau markierten Textstellen](#) stammen von der Redaktion und enthalten neue Aspekte zum Thema. Wo es möglich war, wurden Quellenangaben eingefügt. Das Kapitel „Fischfang am Rhein bei Laufenburg“ ist neu hinzugekommen und befasst sich vor allem mit der Laufenerburger Situation.

Ariane Dannacher

Die Flösserei am Hochrhein

*Felix Brogle
Ariane Dannacher*

Der Schriftsteller Emil Strauss verfasste 1926 eine Novelle mit dem Titel „Der Laufen“. Mit wenigen Sätzen schildert er, wie die gefährliche Arbeit eines Flössers ausgehen konnte.

„Ich wohnte ja da drüben gerade über dem Laufen in dem vorspringenden Eckhaus in einem Eckzimmer. Wenn ich aus dem Seitenfenster hinabschaute, sah ich in die Felsenbucht, die „Tote Waage“, in der sich beim Flößen immer einzelne Stämme verfangen.

Eines Morgens hörte ich wieder einmal den Anprall der Bäume an den Felsen unter dem Hause, schaute aus dem Fenster und sah, wie ein Flossknecht in hohen wasserglänzenden Stiefeln auf den Felsen und Hölzern hin und her turnte.

Mit seiner Stange oder seinem Fuss stiess er einzelne Stämme in den Strom hinaus. Es gefiel mir sehr, wie er sich – hemdsärmelig und mit einem Strohhut auf dem Kopf – waghalsig an den braunen Wänden der schattigen Bucht bewegte. Doch auf einmal verlor er das Gleichgewicht und war verschwunden. Es geschah schneller, als ich es fassen konnte.

Ich eilte hinunter und rief Leute herbei. Die zuckten nur mit den Achseln und sagten: Dem tut kein Zahn mehr weh. So standen sie ein Weilchen und guckten ins Wasser, dann gingen sie zurück an ihre Arbeit. Der Strom gab ihn nicht wieder heraus.

Ein alter Herr bemerkte: Ja – den einen will er, den andern will er nicht...“

Die Flösser waren ein besonderer Menschenschlag. Kraft und Geschicklichkeit zeichneten sie aus. Auf ihren Mut und ihren Einsatz war Verlass. Die Härte ihres Berufes verlieh ihnen ein rauhes Gepräge. Hatten sie ein



Flösser aus dem Kinzigtal im Nordschwarzwald mit ihrer Ausrüstung, bestehend aus Flösserhaken, Bohrer, Wiedenruten, Seil, Axt und einer hölzernen Feldflasche auf ihrem Heimweg.

(Reproduktion für die Ausstellung „Fischer, Flösser, Laufenknechte“ im Museum Schiff von 1990. Verbleib des Originals unbekannt.)

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, waren sie nicht besonders gern gesehen.

Die wetterfesten Mannen kannten aber nicht nur alle Tücken des Flusslaufs, sondern auch sämtliche Wirtschaften auf ihrem Weg. Besonders auf dem Heimweg mußten die Wirte diesen Gästen mit doppelten oder dreifachen Portionen aufwarten.

Flösser, die auf Fahrt gingen, und Flossknechte, die beim Zusammenbauen der Flösse halfen, waren keine Holzhändler, sondern wurden von diesen für jedes Floss neu angeheuert. Der erste deutsche Zusammenschluss von Flössern und Holzhändlern mit niedergeschriebenen Statuten war die Murgschifferschaft in Gernsbach, gegründet 1488.

Als die Städte am Oberrhein im Mittelalter wuchsen, vergrösserte sich ihr Bedarf an Holz. Dieses war der wichtigste Baustoff. Ausserdem machte man daraus unter anderem Wagen, Fässer, Boote und unzählige Arbeitsgeräte. Daneben brauchte man viel Holz zur Gewinnung von Metallen, zum Schmieden, zur Herstellung von Holzkohle, zum Schmelzen von Glas sowie zum Heizen und Kochen.

Mit dem Wort „Flösserei“ ist die Beförderung des gefällten Holzes, in gebundenem Zustand, zum Markt oder Verarbeitungsplatz auf dem Wasserweg gemeint. Mehr oder weniger ist man sich darüber einig, dass es sich bei der Flösserei um ein altes Gewerbe handeln muss.

Über die Benützung des Rheins und seiner Zuflüsse als Wasserstrasse liegen zahlreiche Nachrichten vor. So sind bereits in der Römerzeit aus den Provinzen am Rhein Zeugnisse für eine vielgestaltige Flösserei, in allerdings noch kleinem Rahmen, überliefert. Erste Schriftquellen für Rheinflösse unterhalb von Basel setzen im 13. Jahrhundert ein. Am Hochrhein wird die Flösserei in der „Laufenknechteordnung“ im Jahre 1441 erwähnt. In dieser Zeit blühte vor allem die Schifffahrt. Aus den Tarifbestimmungen für den Durchlass von Schiffen durch die Stromschnellen bei Laufenburg geht hervor, dass der Rhein damals von Schaffhauser, Berner, Freiburger, Zürcher und Luzerner Schiffen befahren wurde. Desgleichen finden sich aus dem 15. und 16. Jahrhundert verschiedene Aufzeichnungen, die einen ausführlichen Einblick in den umfangreichen Warentransport gewähren. Auf dieser Wasserstrecke erfuhr die damals in hohem Ansehen stehende Zurzacher Frühjahrs- und Herbstmesse jeweils eine starke Belegung.

Während die Schifffahrt in unserer Gegend im 17. und 18. Jahrhundert dank der zunehmend besseren Verkehrsverhältnisse zu Land und der rückläufigen Bedeutung der Zurzacher Messe im 17. und 18. Jahrhundert merkliche Einbussen erlitt, haben der Rhein und seine Nebenflüsse in der Folgezeit ihre Bedeutung als Flosstransportweg weiter ausbauen können. Die Flösserei erreichte erst Mitte des 19. Jahrhunderts ihren Höhepunkt. Sie musste aber schon wenige Jahrzehnte später mit der rasch überhandnehmenden industriellen Entwicklung – dem Bau von Eisenbahnen und Kraftwerken – gänzlich eingestellt werden.



Im Rhein Ertrunkene wurden des öfteren im ersten Kehrwasser unterhalb des Laufen emporgespült und trieben dort, bis sie geborgen werden konnten. So kam diese Stelle zu dem Namen „Totenwaage“.

(Louis Achilles Saugy (1863 – 1931), Blick zur Totenwaage, 1908, Museum Schiff)

Herkunft und Absatzgebiete des Flossholzes am Hochrhein

Das Einzugsgebiet der Hochrhein-Flösserei war zu verschiedenen Zeiten unterschiedlich gross. Solange die Nachfrage der näheren Umgebung und der nächsten rheinabwärts gelegenen Städte – vor allem von Basel – zu befriedigen war, konnten die Waldungen des Fricktals und des südlichen Schwarzwaldes genügen. Allerdings war damit besonders in Kriegszeiten ein übler Raubbau an den Holzbeständen dieser links und rechts des Hochrheins gelegenen Gebiete verbunden. Der gewaltige Aufschwung der Flösserei am Hochrhein wäre nicht möglich gewesen, hätte sich nicht gleichzeitig ihr Absatz- und Einzugsgebiet erweitert.

Ein eigentlicher Fernholzhandel konnte erst aufkommen, nachdem im Rheingebiet unterhalb von Basel ein Holz-mangel entstanden war, der von den Waldungen des nördlichen Schwarzwaldes und des Elsass nicht mehr gedeckt werden konnte. Damit wurde der Rhein oberhalb von Basel erstmals in grösserem Ausmass als Flosstransportweg benutzt.

Die Schwarzwaldflösserei erreichte ihren Höhepunkt im 17. und 18. Jahrhundert, als die Holländer ihr Kolonialreich ausdehnten. Sie bauten Flotten und Häfen, die Städte Rotterdam und Amsterdam wuchsen. Die besten Stämme lieferte der Schwarzwald, der damals wesentlich mehr Laubholz hatte als heute.

Gefragt waren in Holland und am Rhein nicht die viel zitierten Schwarzwaldtannen, sondern die Eichen für den Bau von Schiffen. Die grossen, für Holland bestimmten Rheinflösse, wurden immer an zentralen Umbindeplätzen zusammengestellt, d.h. auf dem Main in Frankfurt und auf dem Neckar in Mannheim.

Die Schwarzwaldflösser kamen von der Enz in die Nagold und über den Neckar sowie von der Murg und der Kinzig über den Rhein nach Mannheim, lieferten dort ihr Holz und die mitgebrachten Waren ab und strichen den Lohn ein. Nach Hause ging es zu Fuss. Handelskompanien übernahmen die Flösse, stellten sie neu zusammen und führten sie weiter flussabwärts. Die Reise nach Holland dauerte mehrere Wochen. Endstation in Holland war Dordrecht.

Im 19. Jahrhundert bezog dann Frankreich in grossen Mengen Holz aus der Schweiz und dem Schwarzwald. Mit der Fertigstellung des Rhein-Rhone-Kanals 1834 konnte dieses bis nach Südfrankreich transportiert werden. Damit dehnte sich das Einzugsgebiet der Hochrhein-Flösserei bis in die Waldungen der Innerschweiz, der Kantone Bern und Graubünden sowie tief in jene des südlichen Schwarzwaldes aus.

Es waren dabei neben schweizerischen und badischen Holzhändlern kapitalkräftige französische Holzhandelsgesellschaften, die das auf dem Rhein, der Aare, der Reuss und der Limmat sowie den südlichen Schwarzwaldbächen geflösste Holz aufkauften und weitervermittelten.

Bis in die Zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts hielten sich die Flösse aus dem badischen Schwarzwald und die aus der Schweiz kommenden die Waage.

Durch den Ausbau der Fahrwege in den südlichen Teilen des Schwarzwaldes wurde die Flösserei dort nach und nach verdrängt, und der schweizerische Anteil der rheinabwärts geführten Flösse nahm immer mehr zu. So stammten zum Beispiel von den 20'618 Flössen, die in den Jahren 1852 bis 1859 unterhalb der Laufenburger Stromschnellen wieder zusammengebunden und abgeführt wurden, beinahe 90 Prozent aus der Schweiz.

Der Weg des Holzes

Ein Zeitungsartikel von 1944 beschreibt den Holztransport im 19. Jahrhundert, wie im Folgenden zusammengefasst:

Für die Flösserei auf dem Oberrhein war der Hotzenwald ein wichtiger Lieferant. In langer Winter- und Vorfrühlingsarbeit wurden die Stämme gehauen und hergerichtet, um sie dann – wenn das Wetter günstig war – an die Stapelplätze zu verfrachten. Stapelplätze waren in Neuhausen, unterhalb des Rheinfalls, in Fahrhaus bei Waldshut, bei der Bleiche zwischen Waldshut und Dogern, in Albbruck, im Schöffigen bei Laufenburg, in Rhina, Murg und in Badisch Wallbach. Waren die Lager aufgefüllt, riefen die Flossmeister die Flossknechte zur Arbeit.

In Fahrhaus bei Waldshut oder wie die Flössergilde sagte beim „Aare-spitz“ wurden die ankommenden Flösse aus Neuhausen, Nidau, Aarwan-

gen und Aarburg für den tieferen Wasserstand im Rhein umgebaut. Flösse mit 40 – 50 Stämmen wurden aufgelöst und daraus solche mit 120 – 140 Stämmen zusammengestellt.

Nun waren statt der Begleitung von zwei Männern vier bis fünf nötig. So ging es weiter nach Rheinsulz. Die stärkere Besatzung war nötig, da bei Schwaderloch der sogenannte „Schwaderlocher Laufen“ zu überwinden war. Das war ein Flussabschnitt mit nicht allzu tief unter dem Wasser aufragenden Felsen.

In Rheinsulz erwartete der „Flossanheber“ die Ankunft der Flösse bei der „Letze“. Vom Land aus warf er dem Flösser ein Seil zu, das an einem Baum angebunden war, welches er vorne am Floss befestigte. So drehte sich das Floss und kam am Ufer zum Stillstand, das nannte man „das Floss letz machen“. Oft lagen hier bis zu 20 Flösse, die nahmen den halben Rhein in Beschlag.

In der Zwischenzeit verhandelten die Flossmeister mit den Fischermeistern und setzten die Tage fest, an denen die Fahrt weitergehen sollte. Das war notwendig, damit die Fischer ihre Fanggeräte in Sicherheit bringen konnten. Als es so weit war, begleitete ein Mann das Floss noch bis Laufenburg zur Andelsbachmündung, wo es von einem Schiffer an Land geholt und dann auf den Weg zum Laufen entlassen wurde.

Die starke Strömung bugsiierte den Holzverband auf badischer Seite unter dem Brückenjoch hindurch in die Stromschnellen. Durch die wilden Wasserfluten auseinandergerissen, stiessen einzelne Stämme an die Felsen. Oft stemmten sich gleichzeitig bis zu zehn Stämme an die mitten aus dem Rhein ragende Rote Fluh. Solche Flossdurchlässe waren für Laufenburg ein Ereignis.

Unten beim Schäffigen (am linken Rheinufer auf der Höhe des heutigen Kraftwerks Laufenburg) warteten die Flossknechte, um die Stämme aufzufangen und den Flossplätzen Schäffigen und Seelbach-Rhina zuzuleiten. Hier wurden dann in zwei Schichten übereinander bis zu 240 Stämme zu einer Länge von 24 bis 27 m und einer Breite von rund 7,2 m zusammengebunden. Dieses Ausmass war vorgeschrieben, um die alte Rheinbrücke in Basel passieren zu können.¹

Die Flösserei oberhalb von Laufenburg

Analog zur Schifffahrt wurde die Flösserei zu Beginn des 19. Jahrhunderts von zünftischen Vorrechten befreit; sie stand grundsätzlich jedermann offen.

Einzig im Gebiet der Laufenknechte an den Laufenburger Stromschnellen und im Gebiet der Rheingenossen auf der Strecke von Säkingen bis Basel wussten sich zwei Zünfte ihre althergebrachten Rechte zu wahren.

Aber auch im Einzugsgebiet der Flösserei oberhalb von Laufenburg nahmen alteingesessene Familien die Ausübung des Flössereigewerbes als Nachfahren von Fischern und Schiffern auf Aare, Reuss und Limmat wahr.²

Im Allgemeinen waren die Fahrstrecken genau unterteilt. So flössten beispielsweise die Aarburger Berufsleute bis Obergösgen, die Obergösger bis Stilli. In Einzelfällen konnte ein Flösser einen Transport über diesen Abschnitt hinaus durchführen. So übernahmen etwa Flösser aus Stilli Flösse aus den Kantonen Bern und Solothurn zum Teil schon in Aargau.

Überhaupt scheinen die Flösser von Stilli eine Sonderstellung eingenommen zu haben. Die Lage des Dorfes, unterhalb des Zusammenflusses von Aare, Reuss und Limmat, gestattete den dortigen Flössern mit Leichtigkeit den Transport auf jedem der drei Flüsse. So wurde die Limmat bis Zürich befahren und das Holz aus dem Sihlwald in Zürich übernommen.

Ganze Gruppen von Flössern aus Stilli zogen häufig gemeinsam bis Hergiswil, wo sie die Tannen aus Unterwalden zu Flößen zusammenbanden. Über den Vierwaldstättersee ruderten sie dann mit bis zu sieben dieser Flösse im Verbund. Auf der Reuss wurden diese wieder einzeln geflösst. Für die Strecke Luzern–Stilli benötigten sie einen, von Stilli nach Laufenburg einen halben Tag. In der Blütezeit der Flösserei mussten die Flösser von Stilli die Fahrt nach Laufenburg oft zweimal am Tag machen. Der Rückweg zu Fuss ging auf der bis heute als „Flösserweg“ bekannten Strecke über den Rotberg, wobei sie ihre Geräte auf dem Rücken trugen und in einer Einerkolonne losmarschierten.

Dass vereinzelt schon im 16. Jahrhundert qualitätsmässig sehr gutes Holz aus unseren Gegenden den Weg bis ins Mittelmeer fand, beschreibt Sebastian Münster in seiner „Cosmographia universa“ von 1550. Im Boo-

wald der Stadt Zofingen sollen Tannen von einer Länge bis zu 130 Schuh³ (39 m) den Rhein hinunter geflösst, nach Genua verfrachtet und dort als Mastbäume verkauft worden sein.

Der Umfang der Flösserei auf der Aare war aus den bereits genannten Gründen vor allem im 19. Jahrhundert sehr gross. So passierten in der Zeit von 1850 – 1890 rund 4'000 Flösse Olten.

Nach der Buchhaltung des letzten Flossmeisters von Aarburg, Samuel Hofmann, wurden von 1873 – 1883 auf diesem Platz 1'469 Flösse mit total 87'000 Stämmen eingebunden. Die grosse Zahl von Unfällen und Schäden an Brückenpfeilern und Uferverbauungen veranlasste die aargauische Regierung 1837 zur Veröffentlichung einer Flossordnung für Transporte auf Aare, Reuss und Limmat. Durch dieses Gesetz wurde namentlich das gefährliche Zusammenhängen von mehreren Flössen verboten sowie die Länge von 50 Fuss (15 m) und die Breite von 15 Fuss (4.5 m) des einzelnen Flosses bestimmt, das von mindestens zwei des Flusses und des Flössens kundigen Männern geführt werden musste.

Zu technischen Fragen der Flösserei berichtete alt Ammann Baumann aus Stilli folgendes:

„Das einzelne Floss bestand aus drei bis vier Lagen von Stämmen, welche vier Meter breit übereinander gelagert und je nach Länge der Tannen bis 40 Meter lang waren. Vorn am Floss befand sich ein Ruder, hinten waren zwei, mit denen das schwere Fahrzeug gesteuert wurde. Die oberste Balkenlage ragte aus dem Wasser, aber in den Stromschnellen tauchte oft das ganze Floss ins Wasser, so dass nur ein Paar bis über die Oberschenkel reichende Stiefel vor Nässe zu schützen vermochten.

Es war nun die grosse Kunst, die schwerfällige Holzmasse durch all die Krümmungen, durch enge Stellen, an Felsen und Brückpfeilern vorbeizusteuern. Dies ist mit einem Floss bedeutend schwieriger als mit einem Boot, weil ein Floss keine grössere Geschwindigkeit besitzt als das Wasser. Oft genug kamen Missgeschicke vor, die stets gefährlich waren. So war die Durchfahrt von Brugg besonders gefürchtet. Es konnte vorkommen, dass ein Floss auf die Felsen stiess, sich dann quer in die Aare stellte und die nachfolgenden Flösse mit voller Wucht auf das gestrandete Floss fuhren.

Solcher Wirrwarr war nur durch das Zerhauen der Bänder zu lösen, was einer gewaltigen Anstrengung bedurfte. Berüchtigt waren auch die Stellen bei Wettingen und bei der Eisenbahnbrücke von Koblenz.“⁴

Auf dem Rhein vom Rheinfall bei Schaffhausen bis zur Aaremündung in Koblenz war der Flossverkehr bis in die zwanziger Jahre des 19. Jahrhunderts eher gering.

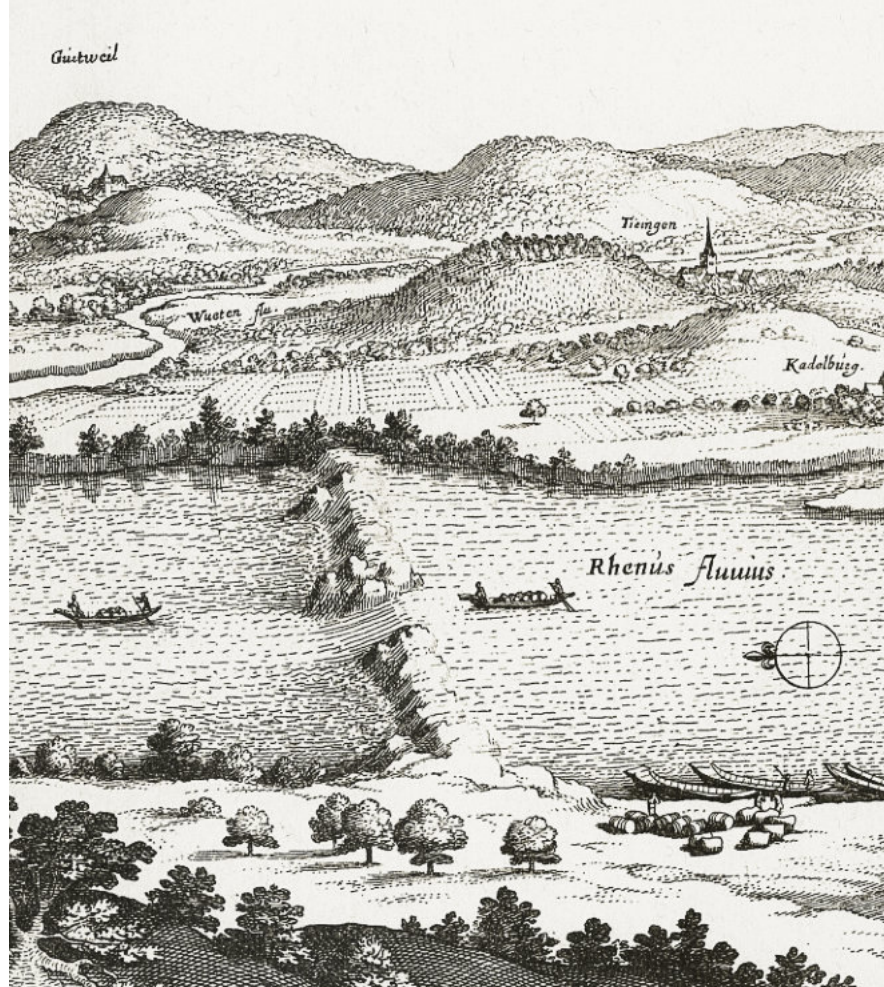
Grosse Bedeutung erlangte hier der Holztransport auf dem Rhein mit der Erschliessung der bündnerischen Wälder für den Export nach Frankreich bis Ende der 1860er Jahre. In Reichenau war es die aus Besançon stammende Gesellschaft von Victor Bourgeois & Comp., die das zu Flößen gebundene Holz rheinabwärts transportierte. Jährlich schwammen von hier 8'000 – 11'000 m³ Bauholz rheinabwärts durch den Bodensee.

Auf dem „Steckenplatz“ bei Schaffhausen wurden die Flösse aufgelöst und auf dem Landweg zur Schiffflände unterhalb des Rheinfalls transportiert. Das dort stattfindende Neueinbinden der Flösse wie auch die Flösserei waren frei. Mit diesem Umladen war meist noch Holzhandel verbunden.

In den 1820er und 1830er Jahren versuchte im südlichen Schwarzwald die Flössergesellschaft Wolber, Vayhinger & Co. mit grossem Kostenaufwand die Wutach und die Steina für grosse Baumstämme flössbar zu machen. Das Unternehmen scheiterte letztlich aufgrund der hohen Anlagekosten und wegen der Auseinandersetzungen mit Schaffhausen, das die Konzession, auf dem Schaffhauser Teil der Wutach zu flössen, zurückzog.

In Koblenz bildete der „Kleine Lauffen“ ein Hindernis. 800 Meter oberhalb der Wutachmündung befinden sich auf einer Strecke von 460 Metern oberflächliche Jurafelsbänke, die mit der Begleitung der „Stüdeler“ sicher durchfahren werden konnten. Dies war eine Gesellschaft von Koblenzer Dorfgenossen, die zeitweise den Transportverkehr bergwärts bis zum Rheinfall hinauf durchführte. 1840 schloss die aargauische Regierung die Flösserei vom Stüdelerprivileg aus. Drei Jahre später trafen die „Stüdeler“ mit den beiden Eglisauern Kaiser und Fehr ein Abkommen, wonach alle Flösse beim Ländepplatz gelandet und den „Stüdelern“ zur Führung bis Laufenburg übergeben werden mussten.

Der mittlere Lauffen oder Fall des Rheins, zwischen Zurzach
und Coblentz.



Der Koblenzer Laufen zwischen Zurzach und Koblenz, 1654, Matthäus Merian (1593 – 1650).

(Martin Zeller, Topographia Helvetiae Rhaetia et Valesiae, Frankfurt am Main 1654. Reprint Basel 1960)

Die Flösserei am „Laufen“

Die Laufenburger Stromschnellen – in unzähligen Bildern und Stichen festgehalten und seit der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bis zum Kraftwerkbau (1909 – 1914) ein weitherum bekannter Anziehungspunkt – bildeten für die Ausübung von Schifffahrt und Flösserei ein gefährliches Hindernis. Eine technische Untersuchung von 1851 kam zu folgendem Ergebnis: „Von der Rheinbrücke in Laufenburg an ist der Strom, wegen der Heftigkeit seines zwischen zackigsten Felsen sich durchwindenden Falles nicht mehr schiffbar und keine fahrbare Wasserstrasse. Der Strom wird gleich unterhalb auf das rechte Ufer gedrückt, gleich darauf, durch Anprallen an die bis über die Hälfte des Flussbettes hinüberraagenden Felsen auf das linke (Schweizer) Ufer geworfen, worauf er seinen Lauf in einem schmalen Bett, der sogenannten Enge, auf einer Strecke von ungefähr 1'000 Schritten mit einer reissenden Schnelligkeit fortsetzt, bis sich bei Rhina das Flussbett wieder erweitert.“⁵

Aus der Laufenknechteordnung von 1441 geht hervor, dass die zünftisch organisierten Laufenknechte für den Durchlass von Schiffen und Flössen eine Monopolstellung einnahmen.

Solange sich die Flösserei am Hochrhein in kleinerem Rahmen abspielte und noch keine Holzhandelsfirmen einen grossangelegten Fernholzhandel betrieben, blieben die althergebrachten Verhältnisse bestehen. Erst das 19. Jahrhundert brachte am „Laufen“ umwälzende Neuerungen. Dafür kennzeichnend waren das fast vollständige Verschwinden der Schifffahrt sowie grosse Erträge aus dem Fang von Salmen und Lachsen und eine gewaltige Ausdehnung des Holzhandels und damit der Flösserei.

Auf der Rheinstrecke oberhalb von Laufenburg war – analog zur Schifffahrt – die Flösserei für jedermann frei. Die Flösse mussten oberhalb der Stadt am linksrheinisch gelegenen Landeplatz im „Giessen“ und zum Warten auch in Rheinsulz anhalten. Hier wurden die Verbindungen soviel wie nötig gelockert, damit sich die Flösse im Laufen auflösen konnten. Das Auffangen der einzelnen Stämme unterhalb der Stromschnellen verlangte grosse Geschicklichkeit und Gewandtheit mit dem Wasser und war ausschliesslich den Laufenknechten vorbehalten. Beim Durchlassen des



Holzstämmen schlagen bei Hochwasser gegen die Rote Fluh.

(G. Dantzer, Lithografie, undatiert, Mitte 19. Jahrhundert)

Holzes gerieten die Stämme der verschiedenen Flosseigentümer durcheinander, so dass das geländete Holz nach den verschiedenen in den Stämmen eingeritzten Zeichen der Holzhändler sortiert und an eine bestimmte Uferstelle gebracht werden musste. Sobald sich dann genügend Stämme des gleichen Eigentümers zusammenfanden, konnte ein neues Floss gebunden werden. Die Arbeit des erneuten Einbindens der Flösse am unteren Ländelplatz im Schaffigen, wo heute das Kraftwerk steht, war auch Personen aus Sisseln, Rhina und Murg gestattet, die nicht Mitglieder der Rheingenossen waren. Das Abführen dieser Flösse von da an rheinabwärts war ausschliessliches Recht der Rheingenossen, von denen noch die Rede sein wird. Die Rechte der Laufenburger Schifferzunft, die seit dem 17. Jahrhundert aus sechs Meistern und ungefähr doppelt so vielen Knechten bestand, wurde durch den Staatsvertrag zwischen dem Kanton Aargau und dem Grossherzogtum Baden im Jahre 1808 ausdrücklich bestätigt.⁶



Stämme eines aufgelösten Flosses treiben durch den Laufen. Noch steht das ehemalige Bärenviertel – links am Stadtrand – bestehend aus Markttor, städtischem Schlachthaus und Gasthaus zum Bären.

(Laufenburg, B. Kaufmann, Lahr 1866, Lithografie nach einer Vorlage von Michael Naeher (1798 – 1876))

Ebenso 1844, nachdem die Holzhändler verlangt hatten, ihre durch den Laufen gelassenen Flösse durch eigene Leute besorgen zu lassen.

Der gewaltige Aufschwung des Flosshandels in den Jahren nach 1820 führte zu zahlreichen Auseinandersetzungen zwischen den Holzhändlern und den beiden fischereiberechtigten Städten (Gross- und Kleinlaufenburg). Das tägliche Flössen durch den Laufen wirkte sich nämlich zum Schaden der Fischerei aus, die beiden Stadtteilen damals grosse Pachtzinsen einbrachte.

Bis 1810 war das Flössen durch den Laufen an allen Tagen gestattet. Am 24. Juli 1810 erliess der Finanzrat des Kantons Aargau eine Bestimmung, nach der nur am Dienstag und Mittwoch durch den Laufen geflösst werden durfte. Diese beiden Wochentage wurden gewählt, weil so die unterhalb der

Stromschnellen geländeten und wieder zusammengebundenen Hölzer noch rechtzeitig – bis Freitagmorgen – auf dem wöchentlich abgehaltenen Holzmarkt in Basel eintrafen. In den folgenden Jahrzehnten wurden die Bestimmungen für das Durchlassen der Flösse etliche Male geändert.

Am 12. Juli 1872 erklärte der schweizerische Bundesrat im Einverständnis mit der grossherzoglich-badischen Regierung schliesslich, es sei die Flösserei durch den Lauf bei Laufenburg an jedem Tag des Jahres gestattet, ohne dass die Ufergemeinden berechtigt wären, für die Durchfahrt eine Gebühr zu erheben.

Durch diese Bestimmung haben die beiden Laufenburg die letzten Vergünstigungen, die ihnen aus der geographischen Lage an den Stromschnellen erwachsen waren, verloren. Sie sind der Monopolstellung, die sie im Mittelalter gegenüber den Schiffern und Kaufleuten und im 19. Jahrhundert gegenüber den Holzhändlern auszuüben berechtigt waren, verlustig gegangen. Einzig die Fischerei brachte noch bis nach der Jahrhundertwende grosse Pachtsummen ein.

Der Konflikt zwischen den Holzhändlern und den beiden Laufenburg drehte sich in der Blütezeit der Flösserei im 19. Jahrhundert neben der Flossdurchlassgebühr auch um die Beseitigung der Stromschnellen.

An einer Felsensprengung oder am Bau eines Flosskanals hatten begreiflicherweise die Holzhändler das grösste Interesse. Sie hätten bei einem Wegfall des langwierigen Lösens der Flösse oberhalb des Laufens sowie des Zusammenfügens unterhalb der Stromschnellen viel Zeit gewonnen. Die beiden Städte hingegen hatten ein grosses Interesse am Fortbestehen des bisherigen Zustandes mit der Erhebung der Flossdurchlassgebühr und den Einnahmen aus der Fischereiverpachtung. Als dann in den 1870er Jahren das Flössen auf dem Hochrhein stark zurückging, zeigte sich die Laufenburg Schiffsmeistergesellschaft solchen Projekten gegenüber aufgeschlossen. Es kam aber weder zur Felsensprengung noch zum Bau eines Flosskanals oder zur Erstellung einer Pferdebahn zur Umgehung der Stromschnellen. Der schweizerische Bundesrat und die grossherzoglich-badische Regierung lehnten eine Mitfinanzierung dieser Projekte ab. Die grosse Zeit der Hochrhein-Flösserei war vorbei.

Die Flösserei im Gebiet der Rheingenossen

Die Flösser in unserer Region waren in einer Genossenschaft zusammengeschlossen und nannten sich Rheingenossen. Unter Kaiser Maximilian I. (1493 – 1519) wurden die Schiffer und Fischer der Gebiete von der Säckinger Rheinbrücke bis an die Hüniger Kapelle nach Basel erstmals rechtlich organisiert durch die Verleihung einer Urkunde. Diese verbrannte 1559. Der älteste noch vorhandene Text eines solchen Maienbriefes stammt aus dem Jahre 1587.

In jeder Waldstadt wählten sie sich den Rheinvogt, der sich um ihre Rechte kümmerte. Er war zuständig für die niedere Gerichtsbarkeit aller Vergehen am und auf dem Rhein. Das oberste Gericht, dem alle Rheinvögte und Rheingenossen unterstanden, tagte in Basel.

Während die Berechtigungen der Laufenknechte mit Ausnahme der Schifffahrt, die ihnen auch rheinaufwärts gestattet war, auf das kleine Gebiet oberhalb und unterhalb der Laufenburger Stromschnellen begrenzt blieben, umfasste das Gebiet der Rheingenossen die Strecke von der Säckinger Rheinbrücke bis an die Hüniger Kapelle nach Basel. Dieser Ort wird in allen Maienbriefen genannt, auch dann noch, als die Basler Schifferzunft auf Basler Hoheitsgebiet Schifffahrt und Flösserei ausübte und die Rheingenossen nur noch bis Basel zu fahren berechtigt waren. In Hünigen mussten die Flösse nochmals umgebaut werden, um durch den Kanal ins Innere von Frankreich fahren zu können. Das aber war nicht mehr die Aufgabe der Rheingenossen.

Auf dieser Strecke zwischen Laufenburg und Basel hatte der Rhein einige Hindernisse zu überwinden, die jedoch in keinem Verhältnis zu den Laufenburger Stromschnellen standen. Die Beschaffenheit des Rheinbettes im letzten Jahrhundert schildert Vetter wie folgt:

„Von Säckingen bis Brennet beschreibt der Fluss einen grossen Bogen mit starkem Gefälle. Zwischen den beiden Wallbach zieht sich bei der „Roten Fluh“ eine gegen 600 Fuss (180 m) lange Felsenbank quer durch das Bett. Zwischen Niederschwörstadt und Beuggen befindet sich das „Gewild“, auch „Obergewild“ genannt, gebildet aus Felsenbänken, die auf eine Vier-



Das ehemalige Kraftwerk Rheinfelden von 1898 auf der linken Bildseite steht parallel zum Ufer, daneben ist die rückgebaute Eisenbrücke zu sehen. Die Felsen des „Gwild“ liegen weiter oben vor dem alten Stauwehr.

(Luftbild vom 14.9. 1990, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Com_FC01-4310-060)

telstunde den Rhein bedecken und in geringer Tiefe unter dem Wasser-
spiegel, diesen vielfach überragend, liegen.

Zwischen und durch diese Felsen ziehen kaum 10 bis 12 Fuss (3 bis 3,6 m) breite, vom Wasser gebildete und sich stark windende Kanäle, durch welche bei niederem Wasser Flösse und Schiffe gesteuert werden. Unweit Beuggen beginnt beim „Schwarzen Stein“ das „Untergewild“, das wie das obere beschaffen ist, und, das ganze Strombett einnehmend, bis unterhalb der Rheinfelder Brücke sich erstreckt; dessen für die Schifffahrt gefährlichste Stelle ist der sogenannte „Höllhaken“, an welchem früher mehrere Schiffbrüche vorkamen. Von Rheinfelden bis Basel bietet das Fahrwasser keine weiteren – diesen gleichenden – Hindernisse mehr“.⁷

Organisation der Rheingenossen

Die Aufgabe der Rheingenossen war es, ihre Fracht sicher den Rhein hinunter zu bringen. Sie organisierten ihre Genossenschaft mit Maibenbriefen und

Maientagen. Fischermaien waren ursprünglich Gerichtstage der Fischer. Der älteste Fischermaien am Zürichsee fand gemäss den Urkunden 1370 statt. Die Einführung der Fischermaien ging von der Stadt Zürich aus, die acht Jahre zuvor den Zürichsee erworben hatte. Mit dieser Institution wurde das Ziel verfolgt, dass sich alle Waidleute an die allgemeinen Fischereibestimmungen hielten. Da diese Tage im Mai oder Juni stattfanden, bekamen sie den Namen „Maiending“ oder „Fischermaien“. Die Versammlungsplätze waren „gebannte“ Friedensbereiche. Der Ablauf selbst war festgelegt. Am Dingtag mussten alle Fischer schwören, die Fischereibestimmungen einzuhalten. Zuerst verlas der Vorsitzende den Maienbrief, in dem die gültigen Vorschriften aufgezeichnet waren, danach wurden Streitigkeiten geschlichtet und Unklarheiten ausgeräumt. Nach den Wahlen sprach man Recht und wer die Gebote übertreten hatte, wurde bestraft. An den offiziellen Teil schloss sich ein gemeinsames Gelage mit Musik an.⁸

Der älteste Maienbrief der Rheingenossen stammt von 1587 und enthält die Niederschrift von Fischereirechten und deren Ausübung. Im Maienbrief von 1767 finden sich vor allem Artikel, die den Verkehr auf dem Rhein regeln und daher Schifffahrt und Flösserei betreffen. Sämtlichen Rheingenossen sollte gestattet sein, mit Schiffen und Flössen ungehindert ihrem Verdienst nachzugehen. Selbst 1803, als die Landeshoheiten auf beiden Rheinufern wechselten und die zünftischen Rechte aufgehoben wurden, blieben die Rheingenossen und die Laufenknechte in ungeschmälertem Besitz ihrer althergebrachten Schifffahrts-, Flösserei- und Fischereirechte. Schliesslich wurden die Privilegien und Rechte der Rheingenossen zum letzten Mal in der Ordnung vom Jahre 1808 nach der Trennung der vorderösterreichischen Gebiete vom Hause Habsburg geregelt.

Als berechnigte Orte der Rheingenossen galten seit alters her: Säckingen, Badisch-Wallbach, Wehr, Schwörstadt, Riedmatt und Karsau, Warmbach und Grenzach auf der rechten Rheinseite, Mumpf, Aargauisch-Wallbach, Ryburg, Rheinfelden und Kaiseraugst am linken Rheinufer.

Mit der „Neuen Ordnung“ von 1808 wurden die zünftischen Elemente voll übernommen. Dies zeigt sich unter anderem in der unterschiedlichen

Stellung der berechtigten Mitglieder. So konnte aus einer Familie gleichzeitig nur einer das Meisterrecht ausüben, während die übrigen Knechte bleiben mussten. Witwen von Meistern erbten deren Rechte mit Ausnahme des Rechtes, Lehrlinge auszubilden. Neben Meistern und Knechten gab es somit Lehrlinge mit einer Ausbildungszeit von drei Jahren. Für ihre Aufdingung (Aufnahme) war ein Mindestalter von 15 Jahren vorgeschrieben. 1863, am Ende der Hochblüte der Flösserei am Hochrhein, zählte die Rheingenossenschaft insgesamt 320 Mitglieder.

Weitere Kennzeichen der mittelalterlichen Zunft blieben hier bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts erhalten. So stand an der Spitze der Rheingenossen der Zunftmeister, hier Rheinvogt genannt, dem ein Weibel, Gerichtsleute und ein Fähnrich mit Fahne unterstanden.

Die Rheingenossenschaft regelte auf dem Maiengericht, das theoretisch alle drei Jahre stattfinden sollte, alle Aufgaben von Bedeutung. Es diente der Kontaktnahme der einzelnen Mitglieder. Dort bestrafte man Übertretungen der Satzungen und wählte den Vorstand der Genossenschaft. Aufnahme von Meistern, Freisprechung von Lehrlingen zu Knechten sowie Aufdingung neuer Lehrlinge wurden ebenfalls am Maiengericht in feierlicher Weise durch das Gelöbnis an den Rheinstab vollzogen. Der Maientag war jedes Mal ein Volksfest, das mit einer kirchlichen Feier eingeleitet wurde.

Daneben bildeten sich gerade im Zusammenhang mit dem Aufkommen der grossangelegten Flösserei weitere genossenschaftliche Merkmale moderner Art heraus. So verfolgte die Genossenschaft als solche keine Gewinnabsichten, wohl aber suchte sie die Wirtschaftsführung ihrer Mitglieder zu fördern, wie etwa durch Einführung einer Flosskehrordnung oder durch geschlossenes Auftreten gegenüber den wirtschaftlich mächtigen Holzhändlern, in deren Auftrag sie ja als Frachtführer amtierten.

Mit der Flosskehrordnung sollten alle Flösse durch die Rheingenossen in einem bestimmten Turnus, der Kehr, geführt werden. Als flosskehrberechtigte Orte galten in der Reihenfolge der Kehr: Säckingen, Mumpf, Aargauisch-Wallbach, Schwörstadt und Badisch-Wallbach. Pro Floss wurden vier, später drei Männer gerechnet, und zwar ein Meister, ein Knecht



Flößer und Schiffer bei Murg

(Abb. aus C.G. Fecht: Der südwestliche Schwarzwald und das anstossende Rheingebiet, Lörrach & Waldshut 1859)

und ein Drittmann, dessen Wahl dem Flossführer aus der Zahl der übrigen Meister oder Knechte freistand.

Die Handhabung der Flosskehrordnung ging in der Praxis so vor sich: Der Holzhändler zeigte dem Rheinvogt an, dass unterhalb von Laufenburg, meistens am Ländeplatz in Murg oder Sisseln, innerhalb einer bestimmten Frist so und so viele Flöße abzuführen seien.

Mit dieser Anzeige ging die Verantwortung für die Flöße auf die Rheingenossenschaft über. Auf Antrag des Rheinvogts bestimmte sodann der Rheinweibel die Flößer, welche die entsprechende Anzahl Flöße abzuführen und am betreffenden Ort anzuliefern hatten. Holz, das nicht die Laufenburger Stromschnellen passierte und aus Waldungen zwischen Laufenburg und Rheinfeldern stammte, gehörte ebenfalls in die Flosskehr.

Aus den bisherigen Ausführungen geht hervor, dass die Flosskehr nur für die Rheingenossen der oberen Rheinhälfte Anwendung fand. Die genos-

senschaftsberechtigten Orte der unteren Rheinhälfte wurden durch die Flosskehrordnung von 1808 von der Flösserei nach Basel ausgeschlossen; dafür wurden sie durch eine Steinfuhr-Kehrordnung aus dem gleichen Jahr privilegiert und durften aus den Steinbrüchen zwischen Rheinfelden und Kaiseraugst beidseits des Rheins Steine nach Basel abführen. Gleichzeitig stand ihnen die Beförderung von Waren und Effekten aller Art zu. Während der Holzhandel und die Flösserei auf dem Hochrhein bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts an Bedeutung zunahm, ging der Steinhandel im Schiffverkehr immer mehr zurück, da für den Transport der Steine um jene Zeit bereits der Landweg bevorzugt wurde. Die Zahl der Meister war daher in der unteren Rheinhälfte stark rückläufig. Ihr Gesuch im Jahr 1847, ebenfalls in die Rechte der Flosskehrordnung aufgenommen zu werden, um die Flösse von Augst bis Basel führen zu dürfen, wurde von den Genossen der oberen Rheinhälfte abschlägig beantwortet.

Bei den Auseinandersetzungen zwischen den Rheingenossen und den Holzhändlern ging es zunächst mehr um technische Fragen, wie die Grösse der Flösse und den Umfang der zugelassenen Oblasten.⁹

Später traten die Holzhändler gegen das Monopol der Rheingenossen als solches auf. Ihr Verlangen ging dahin, den Flosstransport durch eigene Leute besorgen zu lassen. Die zahlreichen Begehren konnten bis zur Freigabe von Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein von Neuhausen bis Basel im Jahr 1879 erfolgreich abgewehrt werden.

Im ganzen Flossverkehr am Hochrhein mussten sich zwei Rheinorte, die keine Privilegien besaßen, besonders benachteiligt fühlen: Murg und Sisseln. Sie lagen gewissermassen im „Niemandland“ zwischen Laufenknechten und Rheingenossen, deren Gebiet ja erst bei der Säckinger Rheinbrücke begann. Einzig beim Bau der Flösse unterhalb der Stromschnellen im Schaffigen, wussten sie sich eine gewisse Vormachtstellung zu sichern. Beide Orte wiesen ausgezeichnete Flossplätze auf. Trotzdem blieben sie bis zur Aufhebung der Privilegien von der Flosskehrordnung nach Basel ausgeschlossen; und doch wäre gerade ihre geographische Lage für das Flössereigewerbe äusserst günstig gewesen. Während die kehrberechtigten Flösser der Rheingenossenschaft einen weiten Weg zurückzulegen hatten,

bis sie frühmorgens am Flossplatz in Sisseln oder Murg zur Übernahme der Flösse eintrafen, wäre für diese beiden Orte der lange Weg weggefallen. Beide Orte versuchten vergeblich, in die gleichen Rechte wie die Rheingenossen zu gelangen. In beiden Fällen blieben ihre Bemühungen ohne Erfolg, solange die Rheingenossenschaft Bestand hatte.

Über die genaue Zahl der von Laufenburg nach Basel geführten Flösse wissen wir erst Bescheid, seitdem die Rheingenossenschaft in den 1820er Jahren ein geregeltes Rechnungswesen betrieb. Waren es in der Periode von 1823 bis 1829 im Jahresdurchschnitt ca. 700 Flösse, so belief sich diese Zahl in der Periode von 1844 bis 1847 auf ca. 2'500. Der Höchststand wurde 1856 mit 4'251 Flößen gezählt. In den 1860er Jahren konnten die Rheingenossen nur noch 1861 und 1863 mehr als 2'000 Flösse nach Basel führen. 1890 sollen noch ca. 500 Flösse rheinabwärts gefahren sein, und in der Zeit von 1901 – 1907 passierten durchschnittlich noch 32 Flösse die Flossgasse des Stauwehrs beim Kraftwerk Rheinfelden.

Der Niedergang der Flösserei am Hochrhein

Die stark rückläufigen Zahlen der nach Basel geführten Flösse machen den Niedergang der Flösserei am Hochrhein recht deutlich sichtbar. Für diese Entwicklung gibt es zahlreiche Gründe: Einmal wurden durch die Ausbeserung alter und den Bau neuer Strassen bis in die entlegensten Täler dem Holz neue Absatzwege eröffnet. Von grösstem Einfluss auf den Niedergang der Flösserei war jedoch der Bau von Eisenbahnen. So fielen beim Bahntransport das umständliche Zubereiten der verschiedenen Baumstämme zu einem Floss weg und ebenso der mit der Zurichtung des Holzes zu einem Floss verbundene Materialverlust. Das Risiko eines Schadens am Ufergelände und vor allem an Brücken gab es beim Bahntransport ebenfalls nicht. Mit von entscheidender Bedeutung war die mit dem Wassertransport unvermeidlich verbundene Qualitätseinbusse des Holzes. Vorteile brachte die Bahn mit schnellerem Transport aufgrund der Witterungsunabhängigkeit. Zu hoher oder zu tiefer Wasserstand sowie ungünstiges Wetter konnten die Flösserei oft längere Zeit, besonders in den Wintermonaten, verunmöglichen. So lässt sich mit dem Bau der rechtsrheinischen Eisen-



Bahnhof Laufenburg. Eisenbahntransporte für Holz waren deutlich schneller und einfacher. Durch ihre Einführung sollte sich schon bald die Flösserei erübrigen. (Inbetriebnahme der Badische Bahn am 18.11. 1856, Illustrierte Zeitung Nr. 779 vom 5.6. 1858, Leipzig)

bahn von Basel nach Waldshut im Jahre 1856 ein deutlicher Rückgang der Flösserei am Hochrhein feststellen. Wohl vermochte die Konkurrenz der Bahn den Wasserweg vorläufig noch nicht ganz auszuschalten, aber ein langsamer Niedergang wurde eingeleitet.

Die starke Erhöhung der Holzeinfuhrzölle in Frankreich im Jahre 1893 hatte einen grossen Einfluss auf den Niedergang der Hochrhein-Flösserei. Auf vielen Plätzen, auch auf Zuflüssen des Rheins, konnte schlagartig kein Holz mehr geflösst werden. So wurden beispielsweise 1897 in Aarwangen und 1899 in Aarburg die letzten Flösse eingebunden.

Dazu setzte Ende des letzten Jahrhunderts weitherum der Bau von Elektrizitätswerken ein. Am Hochrhein konnten die Flösser noch erreichen, dass die Kraftwerke Rheinfelden (1898 eröffnet) und Augst-Wyhlen (1912 eröffnet) mit einem Flosspass versehen wurden, damit die Flösserei



Das Rheinkraftwerk Augst-Wyhlen wurde in den Jahren 1907 bis 1912 als symmetrisch angeordnetes Doppelwerk mit gemeinsamem Wehr erbaut und nahm die Energieproduktion im September 1912 auf. Rechts im Bild die Schleuse.

(Luftaufnahme, 14.9. 1990, ETH-Bibliothek Zürich, Bildarchiv / Com_FC03-4302-005)

nicht schon um diese Zeit ganz aufgegeben werden musste. Beim Bau des Kraftwerks Laufenburg hingegen wurde kein Flosspass mehr erstellt und seit 1912 daher oberhalb von Laufenburg nicht mehr geflösst.

Durch den steten Rückgang der Flösserei seit den 1860er Jahren verloren die Laufenknechte und Rheingenossen weitgehend ihre wirtschaftliche Bedeutung und Tragweite. Als dann am 10. Mai 1879 die Regierungen der Schweiz und des Grossherzogtums Baden beschlossen, Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein von Neuhausen bis unterhalb von Basel freizugeben, kam diesen keine grosse Bedeutung mehr zu. In dieser Zeit vermochte die bestehende Flosskehrordnung nicht mehr allen Rheingenossen einen geregelten Verdienst zu verschaffen. Im Übrigen hatte die Flösserei am Hochrhein ihren gesellschaftlichen Status verloren. So wurde in der Diskussion um das Laufenburger Kraftwerk-Projekt im Jahre 1896 die Ansicht vertreten, „dass heute die Flösserei nur noch ein bei zufällig günstigen

Umständen ausnahmsweise gewähltes Transportmittel ist, bei dem keinesfalls von einem öffentlichen Interesse die Rede sein kann, dass sie aber zurücktreten muss, wenn es sich darum handelt, industrielle Anlagen zu schaffen, die für grössere Gebiete eine Erwerbsgelegenheit bieten, und die geeignet sind, einen Landesteil gegenüber der industriellen Betriebskraft unabhängiger zu machen“.¹⁰

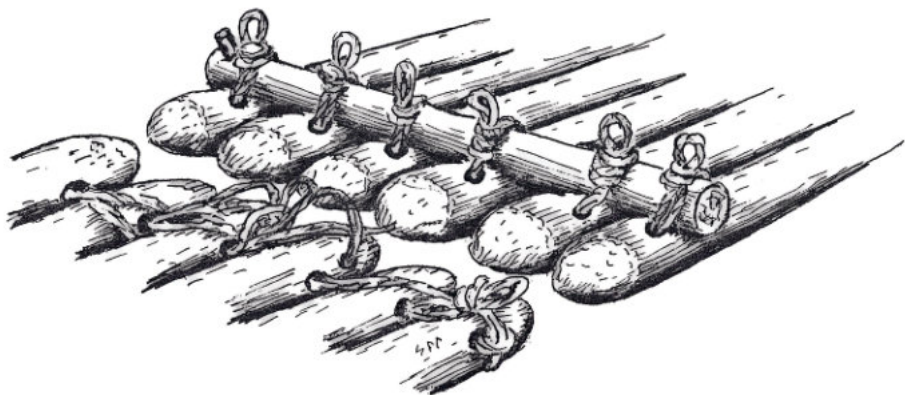
Als 1927 das allerletzte Floss Basel erreichte – der Bau des Kraftwerks Ryburg-Schwörstadt bedeutete für die Weiterführung der Flösserei ein endgültiges Hindernis – war dies ein Ereignis, von dem nur noch der Lokalhistoriker besondere Notiz nahm; ihre einst hervorragende wirtschaftliche Bedeutung hatte die Flösserei am Hochrhein schon lange eingeüsst.¹¹

Bau, Grösse und Oblast der Flösse

Jeder Hof im Schwarzwald, der Holz lieferte, hatte sein eigenes Zeichen, mit dem die Stämme markiert wurden. Ehe man diese der Kraft des Wassers überlassen konnte, gab es viel Arbeit, denn das Holz musste erst von den Höhen der Berge an den Flusslauf gebracht werden. Dies geschah entweder durch Zugtiere auf Schleifwegen, durch Menschenhand mit Schlitten oder bei nicht allzu steilen Hängen durch sogenannte Riesen. Das waren in der Erde vertiefte, manchmal mit Tannenästen ausgelegte Rutschen, in denen die gefällten Stämme allein durch die Schwerkraft talabwärts schossen. Waren die Stämme an einem Fluss angekommen, wurden sie von Flossknechten zusammengebunden. Sechs bis zwanzig gleichlange Stämme nebeneinander gaben ein Gestör. Mehrere Gestöre konnten zu einem Floss zusammengefügt werden.

Das Schwarzwaldfloss hatte als einziges – im Gegensatz zum Beispiel zu den Isaar- oder den Weserflössen – eine lenkbare Spitze, Vorspitz genannt. Dem folgten mehrere aneinander gebundene Gestöre. Auf den letzten Gestören stand der Bremser, der den eichenen Bremsbengel bediente.

Wenn der Bremser nicht genug bremste oder der Mann am Vorspitz nicht aufpasste und aneckte, liefen die hinteren Gestöre auf die vorderen auf. Das ganze Floss verkeilte sich und bildete die gefürchteten Ellenbogen.



Bindung eines Flosses

(Zeichnung, Schwarzwälder Freilichtmuseum Vogtsbauernhof, Gutach)

Grundsätzlich sind bei der Flösserei zwei Arten des Holztransportes zu unterscheiden:

Einerseits gab es die sogenannte Trift mit einzelnen, drei bis fünf Meter langen Hölzern. Hier handelte es sich um Brennholz. Andererseits wurden bei der Langholzflösserei lange Holzstämmen zu einem Floss gebunden und an ihren Bestimmungsort gesteuert.

Die nachstehenden Angaben beziehen sich auf die gebundene Flösserei, die am Hochrhein mit den weiten Transportwegen ausschliesslich Anwendung fand. So bestand ein Floss entweder nur aus leeren Stämmen, auf denen bei langen Wasserwegen noch eine primitive Bretterhütte als Unterkunft für die Flösser errichtet war, oder das Floss konnte zugleich auch Transportmittel für eine Oblast von Waren oder für Reisende sein.

Ein Floss wurde mit Wieden gebunden. Dabei handelte es sich z. B. um dünne Fichten-, Haselnuss- oder auch Weidenstämmen, die im Wiedeofen erhitzt wurden, so dass der Holzsaft zu kochen begann. Anschließend wurde das Holz ringförmig aufgedreht. Damit stand den Flößern ein sehr elastisches und reißfestes Holztau zur Verfügung. Die Wieden wurden durch Löcher gefädelt, die man in die äußeren Stammreihen des Flosses gebohrt hatte. Später in der Zeit wurden die Flöße mit Wiedösen „gebunden“.

Per Floss wurde meist nur Nutzholz als ganze Stämme transportiert. Die Holzmasse eines Flosses änderten je nach Breite, Einzugsgebiet und Bettbeschaffenheit des Flusses; In der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts bestand zum Beispiel das Aarefloss in Aarburg aus ca. 40 grossen oder 100 bis 200 kleinen Stämmen; bei Stilli waren es 80 bis 130 Tannen.

Aus drei durch den Lauf gelassenen, aufgelösten Flössen banden die Laufknecht im Schaffigen zwei neue. Unterhalb von Basel wurden diese Flösse dann durch mehrmaligen Zusammenbau vergrössert, bis Hauptflösse von 400 m Länge und 80 m Breite entstanden, die mit gewaltiger Oblast in Form von Schnittholz, Rundholz, Brettern, Fässern und vielen Handelsgütern beladen waren und auch dem Transport von Personen dienten.

Am Hochrhein wurde in der Flosskehrordnung von 1736 die erlaubte Flossgrösse mit „zwanzig Baum Diellen- oder zwanzig Stück Bauholz zu einem Flotz“ angegeben. In der „Neuen Ordnung“ von 1808 unterschied man neben den Eichenflössen, deren Transport ausserhalb der Kehr erfolgte, Bauholz-, Dielen- und Brennholzflösse. Bauholzflösse durften in der Breite zwischen 18 (5,4 m) und 22 Schuh (6,6 m) messen, wobei noch acht Bäume als Oblast zugelassen waren. Dielenflösse sollten sich aus 28 bis 34 Dielenbäumen zusammensetzen. Das Brennholz wurde auf Bauholzflösse geladen. Ein solches Floss durfte nicht mehr als zwei Schuh (0,6 m) Tiefgang haben.

Zahlreiche Auseinandersetzungen zwischen den Holzhändlern und den Rheingenossen sowie das Aufkommen neuer Flossarten führten 1837 zu einer neuen Flossbauordnung am Hochrhein, die 1853 nochmals leicht abgeändert wurde. Als höchstzulässige Breite und Länge eines Flosses galten 22 resp. 70 Fuss (6,7 x 21 m). In Bezug auf die Oblast einigte man sich 1853 – ebenfalls nach langen Verhandlungen – dahin, dass die Flösse bei mittlerem Wasserstand nicht mehr als 1 1/2 Fuss (0,4 m) tief im Wasser gehen sollten. Tieferer Wassergang des Flosses war nicht erlaubt.

Nach der Freigabe von Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein von Neuhausen bis Basel anno 1879 trat im folgenden Jahr eine eidgenössische Flossordnung für die Flösserei auf dem Rhein in Kraft. Die zulässige Grösse

der Flösse betrug nun 7,50 m in der Breite und 27 m in der Länge. Der höchstzulässige Wassertiefgang betrug 55 cm. Genügten für die Strecke bis Rheinsulz zwei Flösser, so waren von da an mindestens drei Mann erforderlich, die mit den nötigen Rudern und einem Seil von mindestens 40 m Länge ausgerüstet sein mussten.

Mitte des 19. Jahrhunderts war der Nordschwarzwald weitgehend abgeholzt. Grosse Bäume waren für die Hollandflösse verbraucht, die kleineren für die Brennholz-Trift und die jungen Bäume für die Wiedendreherei. Der einstige Mischwald mit vielen Eichen und Buchen war verschwunden. Die Landesherren forsteten mit schnell wachsenden und gut schwimmenden Nadelbäumen auf. So hat sich die Landschaft im 19. Jahrhundert völlig verändert.

Die historische Schifffahrt auf dem Rhein und seinen Zuflüssen

Hans Köhler

Geschichtlicher Überblick

In früheren Jahrhunderten bot der Wasserweg sowohl für Handelsleute als auch für Reisende einige Vorteile gegenüber dem Landweg. Zum einen waren die Strassen schlecht ausgebaut, holprig und unbequem, zum anderen konnte man auf dem Fluss, vor allem stromabwärts, mit weniger Kraftanstrengung grössere Gütermengen transportieren, und das noch mit geringerem Zeitaufwand. Ein wesentlicher Punkt war auch, dass man auf dem Wasserweg viel weniger der Gefahr eines Überfalls ausgesetzt war.

So ist denn anzunehmen, dass die genannten Vorteile schon in Urzeiten auch die Bewohner unserer Region dazu bewogen haben, den Rhein und seine Zuflüsse mit Schiffen und Flössen zu befahren. Es ist bekannt, dass spätestens die Römer auf dem Rhein Handelsschifffahrt betrieben, den Wasserweg aber hauptsächlich für Truppentransporte nutzten. Bekannte römische Städte wie Augst, Strassburg, Mainz und Köln besaßen einen Hafen, in Mainz befand sich sogar eine römische Schiffswerft. Die römischen Rheinschiffe waren den heutigen Nachen und Weidlingen sehr ähnlich, dieser Typus hat sich also übers Mittelalter bis in die Gegenwart erhalten. Auf diesen etwa 18 m langen Booten wurden vor allem Wein, Getreide, Textilien und keramische Erzeugnisse transportiert.

Von der Römerzeit über das gesamte Mittelalter bis zum Ende des 19. Jahrhunderts waren die Flüsse in unserer Region für die damals gebräuchlichen Schiffe weitgehend befahrbar. So war der Rhein bis in den Bodensee, die Aare bis in den Brienzersee und über die Zihl bis in den Neuenburgersee



Eidgenössische Kaufleute waren unterwegs auf dem Rhein zur Frankfurter Messe, als am 4. April 1473 ein Überfall geschah. Die Raubritter von Geroldseck nahmen die Eidgenossen gefangen und führten sie in das Städtchen Schuttern ab. Im Schiff liegt das Handelsgut, bestehend aus Fässern und einem roten Tuchballen. (Luzerner Diebold Schilling Chronik 1513, Folio 77 verso)

schiffbar. Auch konnte man auf dem Wasserweg vom Vierwaldstättersee über die Reuss und vom Walensee und Glarnerland über die Lindt, den Zürichsee und die Limmat in die Aare und schliesslich in den Rhein gelangen. Bestehende natürliche Hindernisse wie z.B. die Stromschnellen

bei Koblenz erforderten ein besonders geschicktes Steuern durch ortskundige Schiffer, beim Wasserfall in Schaffhausen wählte man den Landweg. In Laufenburg gab es zudem die Möglichkeit des Durchseilens von Schiffen durch die Stromschnellen.

Für den Nord-Süd-Handel mussten ohnehin Wasser- und Landweg kombiniert werden, wobei die Haupthandelswege über den Gotthard-, den Splügen- oder den Julierpass führten. Eine besondere Bedeutung hatten die mittelalterlichen Messeplätze für den Handel und damit auch für die Schifffahrt. Das waren in unserer Region Zurzach und darüber hinaus Genf, Nördlingen und Frankfurt. Verschiedene Städte waren bekannt für spezifische Waren. So kamen aus Schaffhausen vor allem bayrisches und Tiroler Salz, aber auch Wein, Samt und Seide. Aus Luzern bezog man Käse, aus Fribourg Tuchballen und Leder sowie aus Laufenburg Eisenerzeugnisse und eingesalzene Fische. Als Verpackung wählte man vielfach Fässer, da diese bei einem allfälligen Schiffsunglück schwimmen und somit leichter wieder geborgen werden konnten.

Neben dem Warentransport spielte die Schifffahrt im Mittelalter aber auch für den Personentransport eine wichtige Rolle. So soll einer Legende nach die Heilige Ursula, eine britannische Königstochter, mit 10'000 Jungfrauen ihre Romreise bis Basel mit Schiffen bewältigt haben. Auch die damals häufigen Wallfahrten, die nach Zurzach, Einsiedeln, Aachen und ins Burgund führten, wurden weitgehend auf dem Wasserweg zurückgelegt. Schiffe dienten natürlich zu allen Zeiten auch als Transportmittel für Truppen sowie im 19. Jahrhundert Auswanderern, die den Rhein hinunter fuhren und dann die Reise in seetüchtigen Schiffen nach Nord- und Südamerika fortsetzten.

Am Hochrhein nahm die Handelsschifffahrt einen eigentlichen Aufschwung, als um 1050 der Stapel- und Marktplatz Schaffhausen den Warentransport um den Rheinfall herum besorgte, wodurch der Bodensee als damals wichtigstes Verkehrszentrum mit der bedeutenden Handelsstadt Basel auf dem Wasserweg verbunden wurde. Von dort aus waren dann weitere grosse Handelsplätze wie Strassburg, Mainz, Frankfurt, Köln und auch Holland per Schiff erreichbar. Die freie Rheinschifffahrt wurde dann

allerdings ab ca. 1400 durch verschiedene Faktoren beeinträchtigt. So nahmen einige Städte für sich ein Stapelrecht in Anspruch, d.h. die Ware musste ausgeladen, gestapelt und zum Kauf angeboten werden. Dafür war eine Gebühr zu entrichten und der Weitertransport verzögerte sich. Weitere Hindernisse bildeten Transitzölle und vor allem Zunftprivilegien, durch die bestimmte Flussstrecken nur von bestimmten Schifferzünften befahren werden durften.

Trotz dieser Erschwernisse muss auf dem Hochrhein ein reger Schiffsverkehr geherrscht haben, wozu die bekannte Zurzacher Messe, vor allem während ihrer Blütezeit im 15. und 16. Jahrhundert, wesentlich beitrug. Diese Bedeutung behielt sie – zumindest für die lokale Handelsschifffahrt – bis etwa in die Mitte des 18. Jahrhunderts, so dass spezielle Regelungen für die Schifffahrt während der Messezeit aufgestellt werden mussten.

Andererseits verlief seit etwa 1600 der Hauptwarenschifftransport nicht mehr von Süd- nach Nordeuropa, sondern in umgekehrter Richtung, da vor allem die norddeutschen Seestädte das früher bedeutende Venedig als Handelszentrum überflügelt hatten. Der Handelsstrom Richtung Süden war jedoch für die Schifffahrt auf dem Rhein ungünstig, da man damals nur mit viel Aufwand gegen die Strömung fahren konnte und dies auf jeden Fall mehr Zeit erforderte. Deshalb trachtete man möglichst stromabwärts zu fahren und verkaufte am Zielort zusammen mit den Waren oft auch das Schiff als Bau- oder Brennholz, um anschliessend den Heimweg zu Fuss oder mit einem Wagen anzutreten.

Allenfalls konnte ein leeres Schiff durch Rudern oder Stacheln stromaufwärts gebracht werden und auch den unterhalb von Basel fahrenden Rheinseglern gelang es oft nicht, aus eigener Kraft gegen die Strömung aufzukommen. Man musste sich hierzu des Treidelns bedienen, wobei das Schiff an einem langen Seil von Treidelknechten oder auch Pferden vom Ufer aus stromaufwärts gezogen wurde.

Die dafür benötigten Wege am Ufer, die sogenannten Treidel- oder Leinpfade, auch Reckwege genannt, mussten speziell unterhalten und vom Ufergebüsch befreit werden, damit sich das Seil nicht verheddern konnte. In unserer Region wurden Schiffe vor allem auf der Aare getreidelt. Für ein



Ein Salzschiff, beladen mit Fässern und Ballen, wird bei Schaffhausen mit einem Pferd getreidelt. Unterstützt wird die Fahrt von Ruderern und einem Segel. (Werner Kübler der Jüngere (1582 – 1621), Scheibenriss für das Mittelfeld einer Scheibe, 1618, Museum zu Allerheiligen, Schaffhausen, B3077)

mit 34 Salzfüßern beladenes Schiff waren z.B. 14 bis 16 Treidler notwendig, für ein leeres Schiff deren neun. Wie die Schiffer und Flößer traten auch die Treidelknechte ihren Heimweg meist zu Fuss an. Am Mittelrhein, wo das Treideln weit verbreitet war, sind die entsprechenden Leinpfade noch heute teilweise erhalten.

Auf der Aare verkehrten um 1750 jährlich ca. 8'000 Schiffe, am kleinen Laufen bei Koblenz zählte man um 1790 durchschnittlich 5'000, 1811 nur noch etwa 3'000 Schiffe im Jahr. Durch den verbesserten Ausbau der Strassen und später auch durch die Errichtung der Eisenbahnen, war eine erhebliche Konkurrenz auf dem Landweg entstanden, die einen relativ raschen Niedergang der Schifffahrt auf dem Hochrhein und seinen Zuflüssen brachte.

Andererseits gab es Bestrebungen, den Oberrhein unterhalb von Basel für grössere Schiffe befahrbar zu machen. Der Rhein war dort stark gewunden und in viele Flussarme mit teils seichtem Gewässer aufgeteilt. Dadurch wurden einerseits die Fahrzeiten verlängert, andererseits bestand die Gefahr des Auflaufens. Bereits 1829 begann man daher bereits mit der Regulierung des Rheins, später erfolgte die Vervollständigung durch den Einbau von Staustufen, Schleusen und die Kanalisierung. Man unternahm Anstrengungen zur Internationalisierung des Rheins, Zollschränken und alte Privilegien sollten aufgehoben werden. Im Jahre 1831 wurde zunächst mit der Mainzer und 1868 mit der Mannheimer Akte die freie Schifffahrt wieder hergestellt.

1832 gelangte der erste Raddampfer, die „Stadt Frankfurt“ stromaufwärts nach Basel und 1907 entstand die erste Hafenanlage, womit der modernen Schweizer Schifffahrt der Weg zum Meer offenstand.

Bau, Grösse und Fahrgeschwindigkeit der früheren Schiffe

In Basel sind Schiffbauer seit dem 14. Jahrhundert nachgewiesen. Sie waren Mitglied der Gesellschaft zum Baum bzw. zum Greifen. Weitere historische Schiffbauorte unserer Region waren Laufenburg, Mumpf, Stilli und Eglisau. In Eglisau sind seit dem 18. Jahrhundert Schiffbauwerkstätten nachgewiesen, ebenso in Stilli, wo die 200-jährige Schiffbautradition bis in die 20er Jahre unseres Jahrhunderts in den Händen der Familie Baumann lag. Von 1832 bis 1842 wurden dort 482 Schiffe gebaut, ein Drittel davon waren grosse Transportweidlinge. In Mumpf wurde der Weidlingsbau von der Werkstatt Waldmeier betrieben. In Laufenburg sind um 1790 die Fischhaber als Weidlingsbauer aufgeführt worden.



Schiffbauplatz bei Pfäffikon. Im Vordergrund wird ein Brett für das Seitenbord mit der Breitaxt bearbeitet, im fast fertigen Boot werden die Bordbretter eingepasst und befestigt. Die Rungen bestanden meist aus Hartholz, z.B. Eiche, während die Bretter aus Weiss- oder Rottannen hergestellt wurden. Als Dichtmaterial zwischen den Dielen diente Schilf oder Moos und Pech.

(Eidgenössische Illustrierte Chronik, Werner Schodoler (1490 – 1541), Band 2 von 3 (Folio 115 verso), Stadtarchiv Bremgarten)

Die früheren Weidlinge, auch Esel genannt, waren ca. 14 m lang und konnten bis zu 20 Personen aufnehmen. Für schwere Frachten bis etwa 100 Zentner konnten drei solcher Weidlinge nebeneinander mittels quergelegter Leitern zu einem sogenannten „Gefährt“ verbunden werden. Die



Ankunft der Zürcher in Strassburg, dem Ziel der legendären Hirsebreifahrt zum grossen Schützenfest im Jahr 1576

(Holzschnitt von Buri & Jeker/Bern nach Théophile Schuler (1821 – 1878))

noch grösseren Lädinen mit bis zu 24 m Länge und 2,5 m Breite konnten bereits bis zu 600 Zentner laden. Hierzu zählten auch die Glarner und „Walenstadter“ Schiffe. Dieser Typus verkehrte bis Basel, aber auch darüber hinaus bis Neuenburg oder Strassburg. Von Basel stromabwärts waren dann meist Schiffe bis etwa 30 m Länge und 3,5 m Breite im Einsatz, die eine Tragkraft von 1'000 Zentnern aufwiesen. Eine Spezialform war die Lauertanne, ein mit Segel ausrüstbarer Lastkahn von ca. 15 m Länge und etwa 4 m Breite, der ebenfalls um die 1'000 Zentner Fassungsvermögen aufwies. Dieser Typus war bis ins 19. Jahrhundert gebräuchlich und hatte Parallelen in den Nauen des Vierwaldstätter Sees und den Zürcher Ledischiffen. Zum Zubehör der Schiffe, dem sogenannten Geschirr, zählten Ruder, Stachel, Axt, Sasse (Schöpfkelle) und ein langes Seil. Beladen wurden die Schiffe über einen Steg, sodass die Fässer gerollt werden konnten.

Je nach Ausrüstung einer Schiffflände standen auch kranartige Hebevorrichtungen zur Verfügung.

Die Fahrgeschwindigkeit der Weidlinge lag, je nach den Gegebenheiten einer Flussstrecke, zwischen 8 und 15 km pro Stunde.

Eine besondere Leistung in dieser Hinsicht wurde bei der sogenannten Hirsebreifahrt von den Zürchern geboten. Um den mit ihnen damals verbündeten Strassburgern zu beweisen, dass sie notfalls rasch zur Stelle wären, wollten sie einen grossen Topf Hirsebrei, in Zürich zubereitet, so schnell nach Strassburg bringen, dass er dort noch warm gegessen werden konnte. Anlässlich eines in Strassburg geplanten Schützenfestes fuhren daher am Morgen des 20. Juni 1576 gegen halb Zwei total 54 Mann in Zürich ab, geführt von den dortigen Schiffleuten und unter Begleitung von Ratsmitgliedern. In Laufenburg hatten sie ein Schiff unterhalb des Laufens bereitstellen lassen, in das sie samt Hirsebreihafen rasch umstiegen.

Danach wurden sie von ortskundigen Steuerleuten begleitet, die sie sicher nach Rheinfelden und Basel brachten. Unterwegs wurden sie reichlich mit Essen und Trinken versorgt und von der Bevölkerung begrüsst. Dank der Anstrengung der 18 Ruderer erreichten sie am Abend gegen 9 Uhr ihr Ziel, wo sie Rat und Volk der Stadt Strassburg überschwänglich willkommen hiessen. Ein lustiges Fest und Gelage schloss sich an. Dieses Ereignis fand grosse Beachtung und wurde in zahlreichen Bildern und Gedichten festgehalten.

Schiffahrt und Schiffer beim Laufen

Hans Köhler

Dank seiner topografischen Gegebenheiten hatte Laufenburg für die Schiffahrt eine besondere Bedeutung, da hier die Stromschnellen des Laufens ein Hindernis boten, das überwunden werden musste. Dabei hatten die Schiffe im Giessen am Schweizer Ufer oberhalb des Laufens¹² zu landen. Dort wurden sie gelöscht und – wenn die Fahrt auf dem Rhein fortgesetzt werden sollte – mit einem Steuermann im Boot vom Ufer aus gesichert durch die Stromschnellen geseilt. Die Güter brachten die Karrer auf dem Landweg zur unteren Schiffflände, dem Schöffigen – wo heute das Kraftwerk steht. Von dort aus fuhren die Schiffe mit ihrer Fracht weiter. Das Durchlassen der Boote besorgten die Laufenburger Schiffeleute, die sogenannten Laufenknechte. Diese Arbeit und das Auffangen der durch den Laufen kommenden Flösse bzw. Stämme brachte ihnen neben der eigentlichen Schiffahrt zusätzliche Einnahmen.

Es gab immer wieder Versuche, dieses Privileg zu durchbrechen. Vom Rat erlassene Ordnungen und Verträge mussten die aufgetretenen Zwistigkeiten mit Schiffern anderer Orte regeln. Es ist anzunehmen, dass die beiden Burgen diesseits und jenseits des Rheines nicht nur zum Schutze der Brücke, sondern auch für einen reibungslosen Ablauf der Schiffahrt da waren. Diese gewann im 11. Jahrhundert durch den beginnenden Handel auf dem Wasserweg zwischen Basel und dem Bodensee an Bedeutung. Archivalien aus dem 15. Jahrhundert geben erste Hinweise auf das geschäftige Treiben auf dem Rhein.

An Land war die Arbeit der Karrer streng organisiert. Sie teilten sich in zwei Gruppen, die jede Woche abwechselnd den Warentransport besorgten. Ein Wocheneinsatz dauerte von Montag bis Sonntag. Ware, die am Sonn-



Drei Laufenknechte an jedem Ufer seilen einen Weidling durch die Stromschnelle. Diese Szene wurde selten und hier nicht unbedingt realistisch dargestellt. (Wilhelm Friedrich Gmelin (1760 – 1820) „Vue du Rhin a Lauffenbourg, où ce fleuve se precipite entre un amas de roches“, kolorierte Umrissradierung, Ausschnitt)

tagabend sehr spät ankam, konnte noch von der gleichen Einsatztruppe am frühen Montagmorgen abtransportiert werden. Wenn so viel Arbeit anfiel, dass sie eine Gruppe nicht alleine zu bewältigen vermochte, durften die aussetzenden Karrer einspringen.

Für geläufige Güter gab es Transporttarife. So kostete beispielsweise ein Salzfass 10 Kreuzer, ein Ankenfass 5 Batzen, ein Käse 2 Batzen. Nicht aufgeführte Güter waren nach „Billigkeit“ zu berechnen. Wer gegen die Ordnung verstieß, musste 10 Schilling Busse zahlen. Jedermann hatte Übertretungen dem „Buossmeister“ zu melden.

Ein 1437 zwischen Laufenburg, Rhina, Murg und Obersäckingen abgeschlossener Vertrag suchte die gemeinsamen Interessen der Schiffleute gegenüber den Holzhändlern zu wahren. Den Laufenknechten war es untersagt, einem Holzhändler unterhalb des Laufens zu helfen oder ihm einen Kahn für Holztransporte zu leihen. Falls man ein Schiff verkaufte, geschah das mit der Auflage, dass maximal vier Klafter Holz damit transportiert werden durften.¹³ Schiffverkäufe an Basel beschränkte man auf die Zeit der Frankfurter Messe.

Verträge geben einen guten Einblick in die damaligen Streitangelegenheiten. So kam es beispielsweise zur Regelung, dass Laufenburger Schiffer Güter von der Zurzacher Messe über Basel hinaus nach Strassburg transportieren durften, wenn sie „um bescheiden Geld“ Basler Steuerleute an Bord nahmen. Meist beeinflussten wirtschaftliche Überlegungen den Inhalt der Verträge. Im Mittelpunkt standen oft die Tarife für das Durchlassen der Schiffe. Der während der Zurzacher Messe geltende Zusatztarif gab häufig Anlass zu Beschwerden. Schaffhausen beklagte sich 1607, dass die Laufenknechte ihre Schiffe 14 Tage vor und nach den Zurzacher Märkten nur noch gegen eine zusätzliche Gebühr von 10 Gulden abfertigen würden. Es entstand Unmut, wenn die Schiffe bei grossem Andrang im Giessen warten mussten. Darum vereinbarte man mit den Zürchern 1747, dass sie ihre grossen Kähne rechtzeitig schriftlich anzukündigen hatten, um Verzögerungen zu vermeiden. Zürcher Weidlinge, die nach Löschung ihrer Fracht in Laufenburg „wieder zurückgestossen“, also nicht durch den Laufengelassen wurden, hatten eine Gebühr zu entrichten, die im Sommer 10, im Winter 18 Kreuzer betrug.

In vielen Verträgen hatten sich die Laufenknechte ein Vorkaufsrecht für Schiffe gesichert, welche die Eigner nach Löschung der Fracht feilboten. Solche Schiffe waren beim Durchseilen von der Gebühr befreit.

Die Schiffer hatten eine schwere, schlecht bezahlte Arbeit. 1797 beschwerten sich Laufenknechte, dass der Spediteur Brentano pro Habersack nur zwei statt drei Kreuzer zahlen wollte und Salz durch Wallbacher Schiffer von Laufenburg ins Markgräfler Land bringen liesse, was völlig gegen ihre

altüberlieferten Rechte ging. Tatsächlich waren sie der Willkür des Speditors Brentano total ausgeliefert und mussten so schmal durch, dass sie sich ausgenützt und bedroht fühlten. Die Brentano galten als „ganz geriebene Salzschleichhändler“. Doch hatten sie nicht viel zu befürchten, sie sassen am längeren Hebel und das Recht stand auf ihrer Seite.¹⁴

Die Gemeinschaft der Laufenknechte

Während sich die Schifflleute vielerorts in einer Zunft organisierten, wie beispielsweise die Koblenzer Stüdler oder die Rheingenossen zwischen Säckingen und Grenzach, scheint in Laufenburg keine offizielle Organisation bestanden zu haben. In den frühen Akten fehlen jedenfalls entsprechende Hinweise. Vielmehr waren die Schiffer als Laufenknechte in einer Art Genossenschaft zusammengeschlossen, der zwei Meister vorstanden und die zunächst nur während der Zurzacher Messe zum Tragen kam. So entnehmen wir der Ordnung der Schifflleute und Laufenknechte von 1440, die nach Zurzach zu den zwei Jahrmärkten fuhren, folgendes: Drei bis vier Laufenknechte sollten in Zurzach das Kaufmannsgut übernehmen. Man verpflichtete sich zur gegenseitigen Hilfe. Über die Fracht, den Lohn, die Zölle und übrige Spesen gab es eine genaue Auflistung. Der während acht Tagen vor und nach den Messen anfallende Gewinn – auch aus Fischverkäufen – ging in eine gemeinsame Kasse, aus der der Kauf von notwendigen Schiffen bestritten wurde. Die jeweiligen Meister hatten die Ein- und Ausgaben sowie die gerechte Verteilung des verbleibenden Gewinns zu überwachen.

In den Ordnungen der Laufenknechte sind vor allem die Tarife geregelt, bei denen auch die Stadt einen Anteil erhielt, während Hinweise auf Ausbildung, Lehrzeit und zünftische Regeln darin nicht festgehalten sind. Der zunftähnliche Charakter der Laufenknechte-Genossenschaft zeigt sich in der Passage, die bestimmt, dass den einzelnen Mitgliedern auch im Krankheitsfall ein Anteil am Gewinn zustand.

Ihr Versammlungslokal muss sich in der Laufengasse beim heutigen Rheintörli befunden haben.¹⁵ Die Schiffer strebten nach einer Zunftorganisation gemeinsam mit den Fischern und in Verbindung mit Säckingen,

Waldshut und der Grafschaft Hauenstein. Am 28.12.1770 kamen auf Anweisung der Regierung Schiffleute aus verschiedenen Orten zusammen, um eine allgemeine Schifferzunft zu errichten. Die Aktion diente der besseren Beförderung in der Schifffahrt. Beim Treffen waren alle sechs Schiffmeister aus Laufenburg, nämlich Ignaz Falger, Johann Fischhaber, Balthasar Ruep, Josef Sulzer, Alt Johann Umber und Josef Wagner dabei.

Eine Kommission erarbeitete einen Entwurf für eine Laufener Zunftordnung und legte diesen im Februar 1771 dem Magistrat zur Genehmigung vor. Da im Stadtarchiv keine beglaubigte Zunftordnung vorliegt, ist es fraglich, ob die Zunft je gegründet worden ist. Bei den meisten der 24 Zunftartikel des Entwurfs steht jedoch der Vermerk „ist eingeführt“, so dass man annehmen kann, dass eine Umsetzung stattfand. Die wichtigsten Artikel kommen hier zur Erwähnung:

Zum Schutzpatron der Laufener Schiffleute erkor man den Heiligen Johann Nepomuk. An seinem Festtag, dem 10. Mai, feierte man eine Messe, an der alle Zunftmitglieder teilzunehmen hatten. Wer in die Zunft eintreten wollte, musste katholisch sein und eine Aufnahmegebühr entrichten – für Laufener war diese reduziert.

Sämtliche Zunftbrüder hatten beim gewöhnlichen Jahrbott zu erscheinen und alle an- und abwesenden Meister, Knechte, Gesellen und Angenommenen wurden dazu angehalten, ihre Schuldigkeit in die Lade zu bringen. Mehr als sechs Schiffmeister sollte es nicht geben. Wenn einer abging oder starb, musste der Magistrat einen neuen Meister festlegen. Eine Meisterwitwe erhielt noch ein Jahr lang den Lohn ihres verstorbenen Mannes als Rente.

Ein Meister hatte die Pflicht, Schiffe, Seile und die weitere notwendige Ausrüstung stets in gebrauchstüchtigem Zustand zu halten. Es war den Meistern vorbehalten, sich der „grossen Schifffahrt“ anzunehmen. Sie entsprach einer Karrenlast, die 12 Zentner und mehr betrug. Was weniger wog als eine Karrenlast, nannte man die „kleine Schifffahrt“, die auch Knechte übernehmen durften. Wer eines anderen Schiff ohne dessen Wissen und Zustimmung benutzte, haftete für einen allfälligen Schaden und erhielt eine Busse.



Laufenburg mit der Schiffflände auf badischer Seite, von wo aus die Weidlinge starteten, um die Flösser vor dem Laufen von den Flössen zu holen.

(Franz Josef Egg (1820 – 1880), Erinnerung an das Aargauische Gesangsfest in Laufenburg vom 25. Mai 1843, Lithographie)

Als Lehrjungen kamen nur Österreicher in Frage, wobei man Laufener Einwohner den Vorzug gab. Ein Lehrbub hatte vier Wochen Probezeit. Eignete er sich nicht, musste ihm der Meister seine Unfähigkeit begründen und ihn wegschicken. Ansonsten war der Lehrbub dem Zunft-Obmann zur Aufnahme zu melden. Dabei wurden eine Einschreibgebühr und ein Lehrgeld fällig. Nach einer 2 ½- bis 3-jährigen Lehrzeit nahm man den Lehrling vor der Zunftlade zünftig auf, sprach ihn frei und erklärte ihn zum Schifferknecht.

Von einem Meister durfte in der Regel nur ein Sohn als Schiffer arbeiten. Wenn ein Schiffknecht von einem Meister um Lohn angestellt war, musste er ihm gehorchen und durfte ohne dessen Zustimmung weder eine Karrenlast führen noch mit Schiffen handeln.

Abnehmende Bedeutung des Rheins als Transportweg

Es zeichnete sich gegen 1800 ab, dass die Schifffahrt auf dem Rhein abnahm. Um 1850 passierten pro Jahr nur noch ein knappes Dutzend Handelsschiffe die Stromschnellen. Im Vergleich dazu zählte man bei Koblenz im Jahr 1780 noch rund 5'000 Schiffe. Da der Eisenbahnbau noch nicht eingesetzt hatte, kann für diesen Rückgang der Ausbau der Landstrassen verantwortlich gemacht werden.

Die Laufenburger Schiffeleute scheinen dadurch in wirtschaftliche Not geraten zu sein, so dass sie auf jeden Kreuzer angewiesen waren, was unter ihnen selbst zu Rivalitäten führte. 1805 beschwerte sich der Laufenburger Magistrat auf der badischen Seite beim Schweizer Gemeinderat, dass die Fischer und Schiffknechte Baptist Stolz und Philipp Kübler von ihren Schweizer Kollegen nicht zur Entladung von Glarnerschiffen zugelassen, sondern beschimpft und verjagt worden seien.

Auch der Schiffbestand war um 1800 nicht mehr überragend. Dies belegt eine Auflistung der Schiffe, die 1796 allesamt nach Hünningen an die Franzosen abzuliefern waren. Danach besaßen die neun aufgeführten Schiffeleute noch total 18 Weidlinge, darunter sieben grosse. Die Laufenburger erhielten 1812 eine letzte Schifferordnung, die trotz der Teilung der Stadt für beide Seiten galt. Darin hielt man fest, dass ab dem Schöffigen (beim heutigen Kraftwerk) eine Laufenburger Schiffmannschaft zu zwei Dritteln aus der mehreren und zu einem Drittel aus der minderen Stadt bestehen sollte. Nebst anderem standen darin die neu festgelegten Tarife für das Durchseilen der Schiffe und für den Personentransport mittels Weidlingen. Die Ordnung wurde an beiden Schiffländern öffentlich angeschlagen.

Zu Ehren von Kaiser Franz I. liessen die Laufenburger 1814 ein Schiff mit Seilen durch den Laufen hinuntergleiten. Es handelte sich zwar um ein spektakuläres, doch immer rarer werdendes Ereignis. Die grosse Zeit der Schifffahrt auf dem Rhein ging langsam dem Ende entgegen.

Fischfang am Rhein bei Laufenburg

Ariane Dannacher



Fischer zu Anfang des 15. Jahrhunderts mit Netz und Reuse.

(Dietrich Schwarz (Herausgeber): *Urbar der Feste Rheinfelden*, Reprint 1973)

In der Zeit vor dem Kraftwerkbau, also vor 1909, war es dem Lachs noch möglich, vom Meer den Rhein hinauf zu wandern und bei Laufenburg die Stromschnellen zu überwinden. Seine Reise ging bis ins Toggenburg, in den Walensee, durch die Reuss und in die Aare. Im Rhein war der Rheinfall bei Neuhausen das Ende der Wanderung. Das sauerstoffreiche Wasser des Rheinfallbeckens war aber ein beliebter Laichplatz. In den Kehrwassern am Fusse des Laufens sammelten sich die Fische in Schwärmen, um in kühnen Sprüngen gegen das Hindernis anzusetzen.

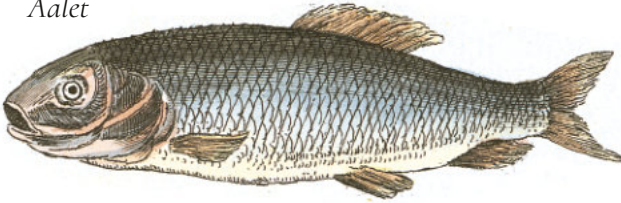
Aal



Bambeli



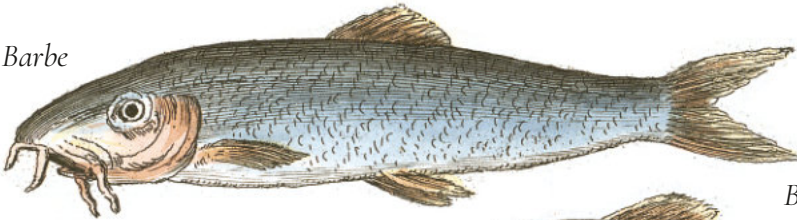
Aalet



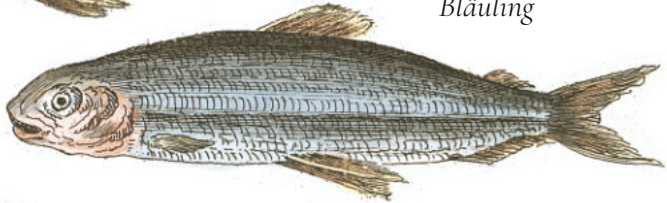
Albele



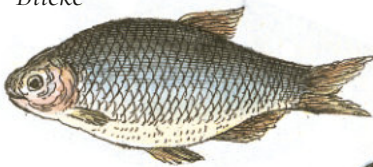
Barbe



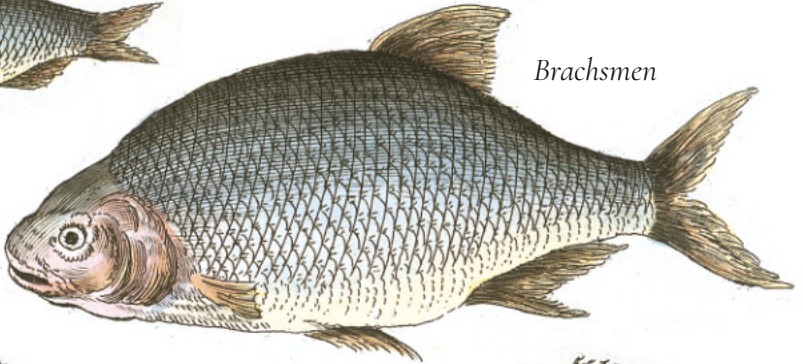
Bläuling



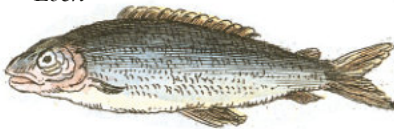
Blicke



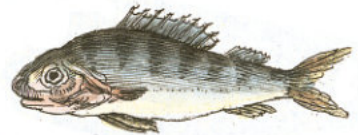
Brachsmen



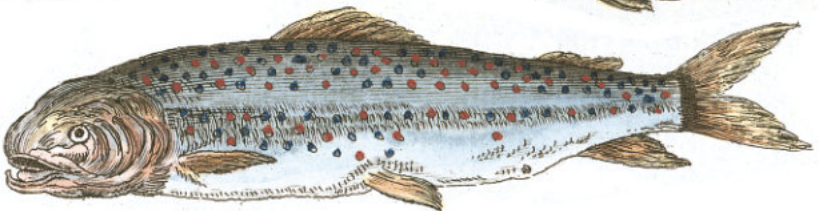
Esch

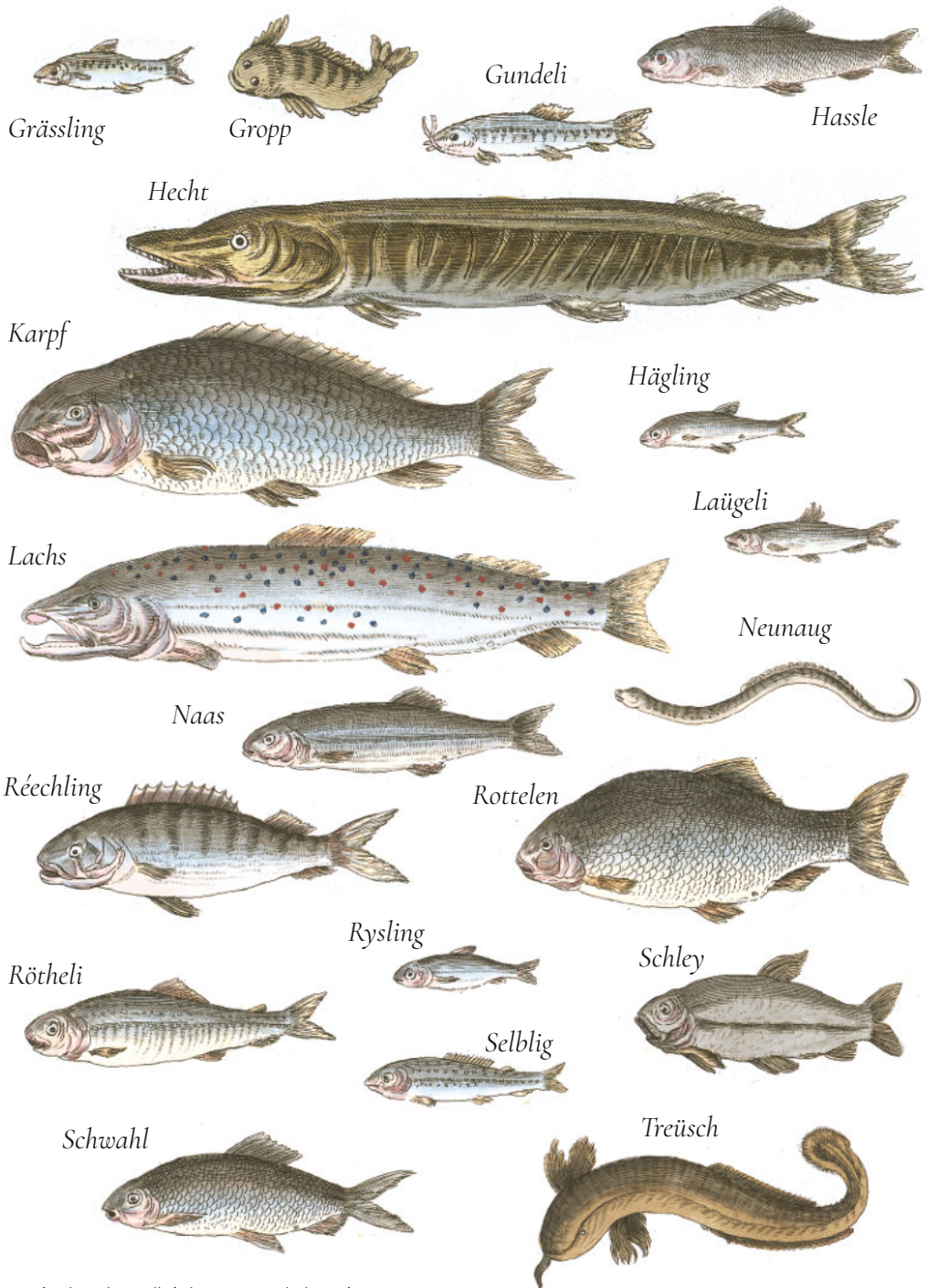


Egli



Forelle





Fische des Zürichsees und der Limmat

(Aus Conrad Ulrich: Der Zürichsee, erschienen bei Johannes Hofmeister 1793)

E. Christen Comestibles Basel

Détail:
Marktplatz 4
Telephon 1315



Détail:
Heumattstr. 23
Telephon 3726

Cabliau per Pfund 30 Cts.

Laufenburger Salm	Pfd. 4.—	Blanfischen	Stück 1.60	Bresse-Poularden	St. 8.— bis 10.—
Rheinsalm, extra	„ 3.—	Lebende Bachforellen	Pfd. 4.50	„ Poullets	6.— „ 7.50
Tresscottsalm	„ 2.—	„ Aale	„ 2.20	Brathähnchen	2.— „ 2.50
Celin	„ 0.60	Langusten, lebend oder		Canetons	
Cabliau	0.30	gekocht St. 10.— bis 16.—		(junge Enten)	6.— „ 6.50
Turbots Ostender	„ 1.80	Hummer, lebend oder ge-		Bratkäse	8.— „ 12.—
Soles, grosse	„ 1.80	kocht St. 4.— bis 10.—		Perikühner	„ 5.— „ 6.—
Soles, für Portionen	„ 2.25	Krebse, lebend „ 0.30 bis 0.60		Fasanen	5.— „ 6.—
Limandes Soles	„ 0.80	Salm, geräuchert Pfd. 4.—		Schnepfen	„ 5.— 5.50
Reizungen	„ 0.80	Caviar Kaiser Malossol,		Grouses	4.— „ 5.—
Heilbutt	„ 1.—	per 100 Gramm 6.—		Rebhühner	2.80
Merlans	„ 0.50	Caviar Stör „ 100 „ 3.—		Kaselhühner	2.50
Rais	„ 0.80			Schneehühner	„ 2.—
Schellfisch	„ 0.60	Présalé		Birkhühner	„ 3.50
Rheinzander	„ 1.80	Schlegel St. 8.— bis 10.—		Rehziemer	„ 12.— „ 18.—
Rheinhechte	„ 1.50	Ziemer St. 10.— bis 14.—		Rehschlegel	„ 10.— „ 16.—
		Buegli Pfd. 1.25		Rehbuegli	Pfd. 2.—

Spargel, Neudörfler
täglich frisch gestochen, zum
Versand empfohlen.

Versand-Geschäft Heumattstrasse 21. Telephon 3943
Prompter Versand nach Auswärts.

Inserat von E. Christen Comestibles mit Laufenburger Salm oben auf der Liste
(Basler Nachrichten vom 4. Juni 1904, 65. Jg, Nr. 149)

Der Salm bzw. Lachs gehört zur Gruppe der Grossfische, alle andern, zählten zu den Kleinfischen. Man fing Schleie, Trüschchen, Forellen, Hechte, Aale, Barben, Egli, Alet, Karpfen, Brachsmen, Aesche, Alzeln und Nasen. Nasen waren eine Spezialität von Laufenburg, welche besonders in gedörrtem Zustand weitherum bekannt waren. Sie wurden in den Felsenbuchten in solchen Mengen gefangen, dass sie von den Bäuerinnen des Schwarzwaldes korbweise geholt und an die Schweine verfüttert wurden.

Das Laufenburger Stadtarchiv zeigt, dass über den Verkauf der Fische stets genau Buch geführt wurde. So gingen zum Beispiel jedes Jahr vor der Fastenzeit Bestellungen des erzherzoglichen Hofes von Innsbruck ein. Damit die Fische über weite Strecken transportiert werden konnten, wurden sie in Fässern eingesalzen. Viele Urkunden zeugen von der Bedeutung der Fischerei. Die Laufenburger Salme hatten während Jahrhunderten einen sehr guten Ruf. Der Grund dafür war der längere Aufenthalt im sauerstoffreichen Wasser der Stromschnellen. Der ertragreiche Lachsfang war aber auch der Grund für viele Streitigkeiten während Jahrhunderten.

Die Ausübung der Fischerei auf dem Rhein erforderte eine gründliche Vertrautheit mit den Gegebenheiten des Flusses bei unterschiedlichen Wasserständen und eine grosse Geschicklichkeit in der Führung des Weidlings. Bevor der Laufen gesprengt wurde, konnten an guten Tagen bis zu hundert Lachse gefangen werden. Die Lachsfänge im schweizerischen Teil des Rheins beliefen sich laut Friedrich Glaser, dem Inhaber eines Comestible-Geschäfts in Basel, 1878 auf 4'565 Stück und im darauf folgenden Jahr auf 1'934 Stück. Das Durchschnittsgewicht betrug acht Kilogramm.

Als 1932 das Kembser Elektrizitätswerk unterhalb von Basel in Betrieb genommen wurde, erreichten nur noch wenige Wanderfische die Schweiz. In der Rheinfelder Salmwage konnten 1939 gerade noch siebzehn Salme gefangen werden, danach keine mehr.

Fangmethoden

Beobachtungsgabe und Scharfsinn der Fischer führten zu den verschiedensten Fangmethoden, die sich den jeweiligen Lebensgewohnheiten der Fische, den Strömungen im Fluss, der Beschaffenheit des Flussgrundes, dem Wetter und der Jahreszeit anpassten.

Am Hochrhein hatten sich im Laufe der Jahrhunderte ganz eigene Fangmethoden entwickelt. Die **Salmwage** war wohl die spektakulärste Einrichtung am Hochrhein. Dabei handelte es sich um eine feste, an tiefen Wasserstellen am Ufer verbaute Holzkonstruktion mit einem komplizierten



Fischer mit einem „Hebebähren“

(Nachlass Egger, Stadtarchiv Laufenburg/Baden)

Mechanismus. Sie wurde meist da angelegt, wo sich ein natürliches Fürwasser, d.h. eine Gegenströmung, befand. Wo diese fehlte, half man mit dem Bau einer Blockwand nach. Die Wogfischerei wurde vor allem während der Nacht betrieben und nur am Tag, wenn der Rhein grau oder leicht getrübt war. Am ergiebigsten war der Fang in den Monaten Mai, Juni, Juli und September.

Galgenbähren, Reiz- und Schnellbähren waren einfacher konstruiert und mit den Salmwagen nicht zu verwechseln.

Zu den ältesten nachweislichen Fangmethoden im 13. Jahrhundert gehörte das Aufschrecken der Fische mit Holzstangen, Rudern oder Steinen, wodurch die Tiere in bereitstehende **Stellnetze** oder in **Reusen** getrieben wurden.¹⁶

Mit Garnen an langen Stangen, sogenannten **Schöpf- und Hebebähren**, holten die Fischer an geeigneten Uferstellen die Fische aus dem Wasser.

Schon sehr früh beschreiben die Urkunden das Fischen mit dem **Haken** ohne den Einsatz eines Garns. Auch trifft man in den alten Akten die Bezeichnung „Krätzen“. Gekrätzt hat der Fischer mit einer langen Stange, die mit einem **Krätzhaken** oder mit einer **Krätzschnur** versehen war, an der mehrere Haken hingen. Mit solchen Geräten zog man die Fische aus dem Wasser. Wenn ein Fischer spürte, dass ein Salm mit der Schnur in Berührung kam, schnellte er diese auf, wodurch Tiere an den Haken hängen blieben und hochgezogen wurden.

Viele Fische wurden so verwundet, aber nicht gefangen. Darum gab die Äbtissin von Säckingen im Mittelalter eine besondere Erlaubnis fürs Krätzen. Die Methode blieb begrenzt auf Notzeiten, etwa wenn eine Salmwage durch Hochwasser zerstört war.

Schon früh erwähnen die Akten das Fischen mit dem **Stanggarn**. Dieses verwendeten die Fischer bis ins 20. Jahrhundert. Es wurde an den Innenseiten zweier Weidlinge an Stangen befestigt. Die Weidlinge fuhren auseinander, spannten dadurch das Garn und glitten den Rhein hinunter. Die Lachse verfangen sich im entgegenkommenden Netz. Dass die Stanggarner einen wichtigen Stellenwert im mittelalterlichen Stadtgefüge Laufenburgs hatten, zeigt der für sie obligatorische Stanggarner-Eid.

Im 15. Jahrhundert kam das **Salmengarn** (Langgarn) auf. Gemäss der Literatur war das ein 50 Meter langes, weitmaschiges Zuggarn in Kombination mit ein bis zwei engmaschigeren Netzen, das zwischen zwei Weidlingen gezogen wurde.

Das **Lachsgarn** (Ausländgarn) war 40 bis 100 Meter lang. Das Netz hatte oben Schwimmer und unten Bleikugeln. Eine entsprechend lange Uferstrecke wurde mit einem Weidling umfahren. So fing man die Fische zwischen Garn und Ufer.



Die Kretzlochwiege bei der Roten Fluh (rechts im Bild). Dieser Fels, einst ein Wahrzeichen von Laufenburg, wurde beim Kraftwerksbau gesprengt.

(Fotosammlung Museum Schiff E1-14-1)

Das kleine kreisrunde **Wurfgarn** warf ein Mann vom Ufer aus, es lag waagrecht im Wasser und schloss sich wie eine Hand.

Im 16. Jahrhundert kamen Spreitgarn, Klebgarn und Gehre auf. Beim **Spreiten** wurde das am Rand mit Bleikugeln beschwerte Garn von oben über vorbeischwimmende Fische geworfen.

Das **Klebgarn** war ein Stellgarn, das unten mit Blei beschwert und oben mit Korkstückchen versehen war. Es wurde abends am Ufer befestigt und am nächsten Tag hochgezogen.

Die **Gehre** kam beim **Zünden und Stechen** zum Einsatz. So fing man im Spätjahr¹⁷ bei klarem Wasser. Die Fischer begaben sich nachts mit einem

Weidling und einer Beleuchtung, z.B. einem schmiedeisernen Leuchtkorb, aufs Wasser und zündeten damit den Grund ab. Entdeckten sie einen stehenden Lachs, warfen sie mit viel Geschick eine Gehre mit sechs Zinken und Widerhaken auf das Tier und zogen es ein. Auch diese Methode geriet unter starke Kritik, weil die Fische häufig nur verletzt wurden und zu Grunde gingen.

In einer Urkunde von 1567 wird darüber geklagt, dass sich die Fischer „eins neuen zeugs mit stulen und spreitgarn so dem salmenfang und stangarn zuwider“ bedienen. Der Hinweis auf das Fischen mit Stühlen, also die **Stuhlfischerei**, könnte die Anfänge der Reizbähren anzeigen. Das waren mobile Holzkonstruktionen mit einer Hütte. Die Beute wurde mit einem Lockfisch angelockt. Die Stuhlfischerei wurde tags und nachts ausser bei trübem Wasser betrieben. HERBSTER schilderte sie als sehr anstrengend und zeitaufwändig. Die Fischer kamen wochenlang kaum aus ihren Kleidern heraus, hausten während der ganzen Zeit in ihrem Hüttchen und mussten ständig und bei jedem Spätherbstwetter auf dem Posten sein.

Weil die Stuhlfischerei beschwerlich war und man damit innerhalb einer Waid nur an einer oder zwei Stellen fischen konnte, führte dies im 19. Jahrhundert zur Entwicklung selbsttätiger **Schnappbähren**.

Die Reusen waren seit Jahrhunderten angewandte Fallen. Erst im 19. Jahrhundert kamen schwere **Eisenreusen** auf.

Eiserne **Zackenfallen** stellte man in den kiesigen Grund künstlich erstellter Gruben. Sobald ein Fisch den Mechanismus der Falle auslöste, schlugen zwei mit spitzen Zacken versehene Teile gegeneinander und spiessten den Fang auf. So wurde mancher Fisch verletzt und starb elend. Im Fischereigesetz von 1875 wurden sowohl die Gehren als auch die Zackenfallen verboten.

An ihrer Stelle wurden fortan **Garnfallen** (siehe Titelseite) eingesetzt.

Die Salmwagen von Laufenburg

Akten zu den Fischereirechten, die im Zusammenhang mit dem Kraftwerksbau entstanden, enthalten interessante Beschreibungen zum Stand der Fischerei und den Fangmethoden im Jahr 1905.

Die Hügenwage hiess nach dem Fels, auf dem die Wage und die Verbauungen der Fischer standen. Dieses imposante Gestein zog sich bis zur Brückenmitte in den Fluss hinein und bis Höhe Laufenplatz. Der ganze Fels war mit Verbauungen der Fischer überzogen. Bei niedrigem Wasserstand waren sie gut sichtbar. Es ergibt sich aus den Unterlagen, dass die Hügenwage, auch „Hüge“ genannt, durchschnittlich zwei Drittel und mehr des Jahresertrags an Lachs von Grosslaufenburg lieferte.

Vor dem Kraftwerksbau standen insgesamt fünf Reusen auf der Schweizer Seite. Zum Schöpfen von Lachsen geeignete Stellen fanden sich am linksseitigen Rheinufer nur wenige und ihre Bedeutung war eine geringfügige. In Kleinlaufenburg übertrafen die Fangresultate mit den Schöpfbähren tatsächlich sogar die Resultate der Hügenwage. Dabei kamen folgende Uferstellen in Betracht: Der „Zehnten-Schapf“, der „Schapf unter der Wand“ und der „Kretzloch-Schapf“.

Den Salmwagen am rechten Rheinufer kam beschränkte Bedeutung zu. Es gab 1905 nur noch zwei. Die Kretzlochwage wurde bei Niederwasser bis hinunter zu einem Pegelstand von 291,8 m eingesetzt. Auch die vier eiserne Reusen hatten keine grössere Bedeutung beim Fang als die beiden Salmwagen.

Bei allen Überlegungen ist zu beachten, dass es durch die Jahrhunderte bis zum Kraftwerksbau Veränderungen gab. Nach einem Hochwasser wurden zerstörte Salmwagen nicht mehr neu errichtet. Auch der Flusslauf konnte sich verändert haben.

Salmwagen waren nicht nur in Laufenburg, sondern auf der ganzen Rheinstrecke bis Basel zu finden. Sie erscheinen schon früh in den Akten der Stadt Laufenburg.

Es lohnt sich, die historischen Karten der Fischenzen und Wäge¹⁸ von der Brücke bis hinunter zum Schöffigen unter die Lupe zu nehmen. Dabei sieht man, dass es sich längst nicht bei allen in den Karten des 18. Jahrhun-



Stege und Verbauungen der Fischer auf der Felsformation am schweizerischen Rheinufer, dem Hügen. Links im Vordergrund die „Hügewog“.

(Fotosammlung Museum Schiff E50-64-04)

derts benannten Stellen um die Fangvorrichtung einer Salmwage¹⁹ handelt, sondern es werden Plätze zum „Lenden“ und zum „Schöpfen“ ausgewiesen. Zwei praktisch identische historische Karten von Geometer Leimgruber aus dem Jahr 1786 zeigen die Fangstellen im Rhein.²⁰ Eine weitere Darstellung von 1796 befindet sich in Karlsruhe.²¹ Darauf sind die Fangplätze ausführlicher als auf der Karte von Leimgruber definiert. So heisst es z.B. bei der Bärenwage: „bärenwaag ein kleiner schapf“. Die Bärenwage bezeichnet also eine Stelle, wo mit dem Handbähren geschöpft wurde. Damit wird klar, dass es sich hier nicht um eine Salmwage, sondern um eine Fischenz handelt. Diese Ausführungen können mit einer weiteren Karte im Generallandesarchiv Karlsruhe (H Kleinlaufenburg 4) untermauert werden.

Salmwagen sind auf den Karten des 18. Jahrhunderts eindeutig bildlich als solche gekennzeichnet. Das Merkmal einer Salmwage oder Fischwage



Fischwägen und Fischarten im Basler Bistum

Oberer Lehen

- 1 Hüggen (Salmwage)
- 2 Todtenwaag (zum Lenden)
- 3 Sitzerswaag (Fischschapf)
- 4 Lauffen (Reusen, Schöpf-, Hebebären)
- 5 Tobende Waag (zum Lenden)
- 6 Mittlere Spindlen (zum Lenden)
- 7 Lognerin (Salmwage, unbrauchbar)
- 8 Gumpen (Vide Plaz)
- 9 Frass (Vide Plaz)

Unterer Lehen

- 10 Linden (Salmwage)
- 11 Breitenwaag (Fischschapf)
- 12 Schiff (Salmwage)
- 13 Lachen (Salmwage)

Fischart = Fischereirechtsareal, Lehen

Lenden = an Land bringen

Fischschapf = tiefes Kehrwasser

Vide Plaz = Waidplatz

Karte der Fischwägen und Fischarten von Laufenburg im Jahr 1796

Originaltitel: „Beschreibung deren bey der Stadt Lauffenbug im Rhein-flus gelegenen Fisch-wäg und Fischarten samt Lehen und Zugehörten.“



Fischwagen und Fischenzen im Konstanzer Bistum

Oberer Lehen

- 1 Bärenwaag (Fischschapf, klein)
- 2 Grusen der Rheinfall
- 3 und 4 Lauffen
- 5 Obere und untere Böggen
- 6 Oberes und unteres Rauhes Loch
(Vide Plaz)
- 7 Brodel (Vide Plaz)
- 8 Obere Frohnwaag und Netzi (Salm-
waage, unbrauchbar)

Unterer Lehen

- 9 Schnelli (Salmwaage)
- 10 Niederer Frohnwaag
- 11 Väre (Vide Plaz)
- 12 Oderschen (Vide Plaz)
- 13 Goldschalen (Vide Plaz)
- 14 Bach (Vide Plaz)

Väre = Fähre

Gemäss Laufenburger Stadtgeschichte datiert auf 1796 (JEHLE S. 152).

(Generallandesarchiv Karlsruhe „J-B Kleinlaufenburg 2“)

Mit freundlicher Genehmigung des Generallandesarchivs



Die „Äussere Reuse“ und die „Mittlere Reuse“ gegenüber der Totenwage wurden im 19. Jahrhundert bereits auf betonierte Sockel montiert.

(Fotosammlung Museum Schiff E1-14-13)

war – wie schon erwähnt – dass sie fix war und einen komplizierten Mechanismus aufwies. Auf der linken Rheinseite, die zum Basler Bistum gehörte, gab es die schon erwähnte und bis zum Kraftwerkbau bestehende Hügenwage. Eine weitere hiess Lognerin, die nächste Linde und weit unten zum Schöffigen hin befanden sich die Schiffwage und der Lachen. Die Skizze auf der Karte lässt erkennen, dass es sich bei der Schiffwage tatsächlich um ein Schiff handelte. Das wären auf der linken Rheinseite also bei 17 eingetragenen Uferstellen lediglich fünf Salmwagen, wobei die Lognerin als „ein woog das unbrauchbar“ bezeichnet wird. Auf der rechten Seite war das Konstanzer Lehen mit der Schnelle und der Netze, bei der Leimgruber auf der Karte von 1785 „1758 noch gestanden“ vermerkte. Das wären effektiv nur zwei Salmwagen von 19 markierten Stellen. Anders gesagt, die historischen Karten des 18. Jahrhunderts weisen nur noch sieben von 36 bezeichneten Fischfangstellen als Salmwagen aus.

Die Fischereirechte in der Region Laufenburg

Dem Fischer stand, je nach seiner Berechtigung, die eine oder andere Fangtechnik zu. Seit Jahrhunderten blieben die Fischwagen an derselben Stelle und jede hatte ihr eigenes Fischereirecht. Die Fischereirechte konnten als Lehen oder Privateigentum vererbt und veräussert werden. Die „Fischwaiden“ waren kleinere oder grössere Rheinbezirke längs des Ufers, wo der Inhaber der betreffenden Waiden gemäss dem Recht, das er besass, mit Bären, Reusen, Spreitgarn oder auch mit Zünden und Stechen fischen durfte.

Ein ebenso genau umschriebenes Recht in Bezug auf die Flussstrecke war das Stanggarnrecht. Es stand nur jenen Fischern zu, die damit belehnt waren.

Am Hochrhein hatten sich die genau voneinander abgegrenzten Fischereirechtsgebiete einzelner Flussstrecken schon im Mittelalter ausgebildet. Von Waldshut bis Basel teilte sich der Rhein in drei grosse Abschnitte mit besonderen Fischereigerechtigkeiten.

Von der Aaremündung bis zur Laufenburger Brücke besaßen die Städte Waldshut und Laufenburg und die Gemeinde Dogern das ausschliessliche Fischereirecht; zwischen den beiden Brücken von Laufenburg und Säckingen gehörte das Fischereirecht als grundherrliches Recht dem Stift Säckingen, und von der Säckinger Brücke bis unterhalb Basel bei Hünigen waren die Rheingenossen fischereiberechtigt.

Das Kloster Säckingen vergab sogenannte Lehen an seine Schirmherren z.B. die Grafen von Habsburg, oder an andere Familien als Belohnung für gute Dienste oder gegen Bezahlung von Pacht und Naturalgaben. Die Fischabgaben an das Stift Säckingen wurden ursprünglich in Natura abgeliefert. Später bestellte dasselbe einen Schaffner, der die Fische zu verwerten und den Fang zu überwachen hatte. Er bezog dafür etwa die Hälfte des Wertes der Fische als Lohn. Die Fischer erhielten von jedem Pfund Lachs von elf Rappen bis zu einem Schilling, ebensoviel bekam der Wagknecht der Stadt. Ausserdem gehörte den Fischern der ganze Ertrag der Kleinfischerei, bloss hatten sie zu versprechen, darüber den Lachsfang nicht zu versäumen.

Mit dem Staatsvertrag von 1808 und der Trennung der beiden Städte Gross- und Kleinlaufenburg wurden auch die Fischereirechte neu geregelt. Für den Schweizer Rhein (mit Ausnahme vom Laufen in Laufenburg) war nun der Kanton Aargau zuständig. Dies tangierte aber nicht die alten Rechte der Laufenerburger Familie Rueb und der Gemeinde Dogern und der Stadt Waldshut.

Die Fischereirechte und Lehen verteilten sich im 19. Jahrhundert von Säkingen bis zur Aaremündung wie folgt: Der Rhein von Säkingen bis zum Schöffingen war ein Lehen der Fischereiinnung Säkingen-Laufenburg. Dies waren Familien von Säkingen, Murg, aber auch die Familie Rueb aus Klein-Laufenburg war daran beteiligt. Oberhalb des Laufens, vom Giessen bis zur Aaremündung bestanden das Rueb'sche, das Waldshuter und das Dogener Fischereirecht nach einer Urkunde von 1523. Ansprüche an die Fischereiberechtigung in diesem Revier stellte auch die Stadt Gross-Laufenburg, was von Dogern und Waldshut bestritten wurde.

Die Stadt Laufenburg verpachtete schliesslich ihre Fischerei-Lehen an die Comestible-Händler Glaser + Sohn und Christen in Basel. Sämtliche gefangenen Fische mussten an diese Händler abgeliefert werden, die allein berechtigt waren mit Laufenerburger Lachsen zu handeln.

Gegen Ende des 19. Jahrhunderts bewarb sich ein Konsortium um eine Konzession für den Bau einer Wasser-Kraftwerkanlage in Laufenburg. Die Verhandlungen begannen auf der Schweizer Seite mit der Stadt Gross-Laufenburg und dem Kanton Aargau, auf der deutschen Seite mit der Stadt Klein-Laufenburg und dem Grossherzogtum Baden sowie mit den Fischereiberechtigten, der Familie Rueb, der Gemeinde Dogern und der Stadt Waldshut. Es war klar, dass die Fischerei durch den Kraftwerkbau schweren Schaden erleiden würde, auch wenn es Gutachten gab, die das Gegenteil behaupteten. Den grössten Schaden erlitt wohl Laufenburg durch die Vernichtung des Laufens und der berühmten Fangstellen. Man befürchtete auch, dass der Lachs die vorgesehenen Fischtreppe kaum benutzen würde. Die Fischereiberechtigten bis zum Rheinfluss und dem Unterlauf der Aare stellten ihre Schadenersatz-Forderungen, die aufgrund von Fangstatistiken belegt wurden.

Die vorhandenen Akten zeigen, dass die Verhandlungen sehr mühsam waren. Gross-Laufenburg verkaufte sein Fischereirecht im Laufen an das Kraftwerk und wurde in der Folge mit Fr. 160'000 entschädigt. Klein-Laufenburg erhielt Fr. 730'000. Das Kraftwerk hatte später die erworbenen Fischerei-Rechte auf der Schweizer Seite an den Kanton Aargau abgegeben. In den Jahren nach dem Kraftwerkbau stellte sich heraus, dass die Pessimisten recht hatten. Die in den Stauwehren eingebauten Fischtreppen erfüllten die Erwartungen nicht. Nur wenige Weissfische benützten diesen Weg zum Zuge rheinaufwärts, die Lachse mieden die künstlichen Anlagen, weshalb sie im Rhein heute ausgestorben sind.

Durch die Übernahme der Fischerei-Rechte auf der Schweizer Seite wurde der Kanton Aargau zuständig. Nur die alten privaten Rechte, wie das der Familie Rueb, blieben bestehen. Diese Familie durfte auch auf der Schweizer Seite von der Rheinbrücke Laufenburg bis zur Aaremündung hinauf weiterhin die Fischerei ausüben. Der Kanton Aargau unterteilte die Rheinstrecke in Reviere. Das Revier Laufenburg reichte von der Rheinbrücke bis zum Stauwehr Leibstadt. Diese Reviere wurden für den Zeitraum von anfänglich fünf, später von acht Jahren jeweils an den Meistbietenden versteigert.

Anmerkungen

- 1 Aus dem Zeitungsartikel „Die Flösserei auf dem Hochrhein“ von 1944, Archiv Museum Schiff Laufenburg
- 2 Es waren dies die Blaser in Aarwangen, die auch auf den Plätzen Solothurn, Flumenthal, Wangen und Murgenthal mit ihren Knechten tätig waren. In Aarburg banden die Hofmann, in Olten die Meyer, in Obergösgen die Spillmann, in Aarau die Hässig und in Stilli die Lehner und Baumann die Flösse ein.
- 3 Gemäss BRONNER hatte in Laufenburg ein Fuss die Länge von 31,610937 cm, dem Wiener-Fuss entsprechend. Von Aarau bis Zurzach variierten die Zahlen von 29 bis 31 cm. In der vorliegenden Publikation wird für die Länge eines Schuhs der Durchschnittswert von 30 cm angenommen.
- 4 BAUMANN 1977, S. 123
- 5 VETTER, S. 5
- 6 Staatsvertrag vom 2. und 17. September 1808 zwischen dem Kanton Aargau und dem Grossherzogtum Baden, Aarg. Gesetzessammlung I. Nr. 54, S. 150 ff.
- 7 VETTER S. 6
- 8 HÜSTER S. 105
- 9 Als Oblast wird zusätzliches Frachtgut in Form von Holz, z.B. nicht schwimmfähige Hölzer oder anderes auf dem Floss mitgeführtes Material, bezeichnet.
- 10 Fricktaler 1896, Nr. 53 und 54
- 11 Am 4. April 1927 wurde mit den Bauarbeiten in Ryburg und Schwörstadt begonnen. Nach kurzer Bauzeit konnten am 22. Oktober 1930 die erste und am 23. August 1931 die letzte der vier Maschinengruppen den Betrieb aufnehmen.

- 12 Auf der Höhe des heutigen Schwimmbades.
- 13 Der Klafter ist ein altes meist für Holz gebrauchtes Mass. Es entspricht 3 m³.
- 14 BAUMANN 2014, S. 21
- 15 SCHIB 1935, S. 346
- 16 MERTENS/KÜRY, S. 23 ff.
- 17 Fünf bis drei Wochen vor Ottmarstag, dem 16. November, bis Weihnachten
- 18 Der Begriff „wag“ steht gemäss der Ausführung von SCHIB 1935 im Zusammenhang mit dem Wort „wägen“ und hatte die Bedeutung „bewegen“. Ein Wag war also ein bewegtes Wasser. In unseren Quellen sind Wäge im Privateigentum befindliche für Salm- und Lachsfischerei besonders geeignete Stellen im Rhein.
- 19 Damals lautete die Bezeichnung noch „der Fischwag“, das Wort war also männlich, wandelte sich aber im Lauf der Zeit und wurde zur weiblichen „Salmwage“.
- 20 Eine Karte liegt in Karlsruhe, die andere befindet sich in der Sammlung des Museums Schiff.
- 21 JEHL, S. 152 (Standort fälschlicherweise angegeben mit „Stadtarchiv Laufenburg/Baden“).

Literatur

BAUMANN, Max

Fischer am Hochrhein. Aarau 1994

BAUMANN, Max

Stilli. Von Fährleuten, Schiffen und Fischern im Aargau. Der Fluss als Existenzgrundlage ländlicher Bevölkerung. Windisch 1977

BAUMANN, Max

Rauhe Sitten sind nicht Sünde. Schiffer auf Aare, Reuss, Limmat und Rhein. Beiträge zur Aargauer Geschichte, Band 17. Baden 2014

BROGLE, Felix

Die Flösserei der oberrheinischen Gebiete. Frick 1952

BRONNER, Franz Xavier

Der Canton Aargau. St. Gallen 1844

HERBSTER, Karl

Die Rheinfischerei zwischen Säckingen und Basel. In: Blätter aus der Markgrafschaft, Jg. 1919, S. 38 – 57. Schopfheim im Wiesental 1919

HÜSTER PLOGMANN, Heide

Fisch und Fischer aus zwei Jahrtausenden. Forschungen in Augst, Band 39. Augst 2006

JEHLE, Fridolin

Geschichte der Stadt Laufenburg, Band 1. Die gemeinsame Stadt. Laufenburg 1979

MATZINGER, Heiner

Der letzte Lachs am Rheinfall. Lachsfischerei am Hochrhein im Zeitalter der Industrialisierung. Schaffhausen 2007

MERTENS, Marion und Daniel KÜRY

Historische Lachsfangmethoden am Hochrhein und Oberrhein. In: Mitteilungen der Naturforschenden Gesellschaft beider Basel Nr. 14. Liestal 2022

MÜLLER, Hugo

Flussschifffahrt in alter Zeit. In: Aarburger Haushalt-Schreibmappe 1968, S. 4-16

SCHIB, Karl

Geschichte der Stadt Laufenburg. Aarau 1951

SCHIB, Karl

Die Urkunden des Stadtarchivs Laufenburg, Aargauer Urkunden Nr. 6. Aarau 1935

STEINEMANN, Paul

Die Lachsfischerei am Hochrhein.

In: Schweizerische Fischereizeitung, 33. Jg, Nr. 2, 3, 4. Pfäffikon-Zürich 1925

VETTER, Johann

Die Schifffahrt, Flösserei und Fischerei auf dem Oberrhein. Karlsruhe 1864

Machen Sie mit!

Bereichern Sie das Laufenburger
Kulturleben – hüten und drüben –
als Mitglied des Museumsvereins!



Informationen und Anmeldung

Museumsverein Laufenburg
Fluhgasse, Postfach
5080 Laufenburg

museum-schiff.ch
info@museum-schiff.ch