

Vom ehemaligen Flösserhandwerk

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Jurablätter : Monatsschrift für Heimat- und Volkskunde**

Band (Jahr): **35 (1973)**

Heft 9-10

PDF erstellt am: **11.09.2024**

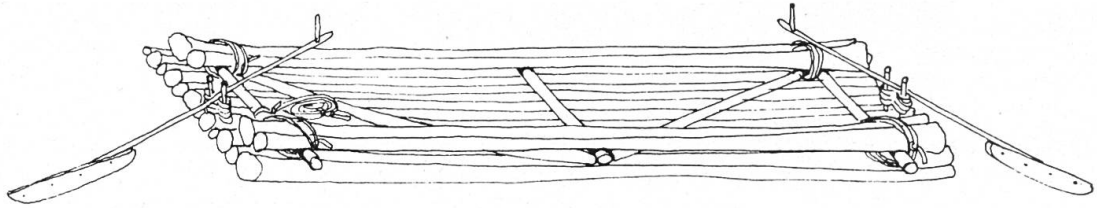
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-861889>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

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



Vom ehemaligen Flösserhandwerk

Von KURT HASLER

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

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

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

Transportunternehmer

und führten ihre schwere Fracht im Auftrage verschiedener Holzhändler. Die gefällten Tannen, die aus den in der Nähe der Wasserstrassen gelegenen Wäldern stammten, konnten nicht einzeln den Flüssen übergeben, sondern mussten zu Flössen «eingebunden» werden. Der Transport auf dem Wasser war bekanntlich bedeutend billiger als auf der Achse. Im Jahre 1825 betragen beispielsweise die Frachtkosten für 1 Zentner von Bern nach Brugg auf der Aare $\frac{1}{2}$ Batzen, auf dem Landweg aber 4 bis 10 Batzen. Milch und Milchprodukte, Vieh, Felle und Holz gehörten zu den ausgesprochenen Exportartikeln, während Korn, Salz und Wein eingeführt werden mussten. Im 12. und 13. Jahrhundert, zur Zeit der Städtegründungen durch die Zähringer, Habsburger, Kyburger und Froburger erfuhr die Flösserei von Nutzholz einen Aufschwung durch den Bau von Brücken, Kirchen, Rathhäusern und Kornschranken. Seit dem 17. Jahrhundert förderte der Aufstieg der niederländischen Seemacht mit dem gewaltigen Verschleiss an Schiffen ganz erheblich die Holzausfuhr aus der Schweiz. In diesem Zusammenhang ist ein im obersten Zipfel des Kantons Aargau gelegenes Waldgebiet zu erwähnen, dessen Stämme wegen ihrer ausserordentlichen Länge, ihrer Biegsamkeit und Schlankheit schon vor 400 Jahren weitherum berühmt waren: der

Boowald bei Zofingen.

Seine vielbegehrten Tannen reisten auf der Aare und dem Rhein bis Holland, wo sie zum Schiffsbau und als Mastbäume verwendet wurden. In seiner «Cosmographia universa» von 1550 berichtet Sebastian Münster, dass im Boowald die schönsten Bäume von ganz Europa stehen, mit Längen bis 130 Schuh. «Es kommen Genuesen aus Ligurien», schreibt er weiter, «und kaufen diese Bäume, flößen sie den Rhein hinunter bis ans Meer. Dann schleifen sie die Stämme um Spanien herum, bringen sie durch das Mittelmeer bis nach Genua und verfertigen aus ihnen Mastbäume für ihre Schiffe. Man findet wohl auch im Schwarzwald so lange Tannen, sind aber zu feist und nicht so wehrhaft wie die vom Boowald.» Aus andern Aufzeichnungen kann entnommen werden, dass Holz aus dem Boowald auch in zahlreiche Orte am Rhein und an der Aare, vor allem zum Brückenbau, geflösst wurde. Wegen der wirtschaftlichen Bedeutung dieses Waldes und der Lage an der von der Natur wie zum Hafenplatz geschaffenen Waage, wurde Aarburg zu einem der wichtigsten Flösserplätze an der Aare. Wie wickelte sich hier nun die Arbeit ab?

Nachdem die von den Holzhändlern gekauften Tannen gefällt und an Ort und Stelle geschält waren, erreichten sie auf mehrspännigen Langholzwagen den Flösserhafen von Aarburg oder denjenigen von Murgenthal und wurden aufgestapelt. Vor dem

Einbinden des Flosses

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

Talfahrt

bereit. Zwei Mann steuerten die zusammengefügte Holzmasse mit dem Vorder- und Hinterruder. Eine gute Kenntnis der zurückzulegenden Strecke musste vorausgesetzt werden, wenn der Transport ohne unliebsame Zwi-

schenfälle verlaufen sollte. Felsklippen, heimtückische Kiesbänke und Engpässe waren besonders gefürchtet. Fuhr ein Floss auf einem Hindernis auf, so brach es gewöhnlich auseinander, und die Flösser versuchten, sofern sie nicht verletzt waren oder ertranken, die treibenden Stämme wieder einzufangen. blieb ein Floss auf einer Kiesbank stecken, so griffen die Männer oft zu einer einfachen Methode, um die Holzmasse wieder in Fahrt zu bringen: Auf der der Hauptströmung zugekehrten Seite befestigte man vorne mit einem langen Seil eine Tanne am dünnern Ende und liess sie mit dem Bodestück voran in den Lauf hinausgleiten. Das plötzliche Straffen des Seiles bewirkte einen gewaltigen Ruck, und wenn das Glück den Flössern hold war, kam das schwere Gefährt wieder in Gang. Thun, Wichtrach, Solothurn, Flumenthal, Wangen an der Aare, Aarwangen, Murgenthal, Aarburg, Olten, Obergösgen, Aarau, Wildegg und Stilli zählten zu den wichtigsten Flösserplätzen an der Aare. Im allgemeinen waren die

Fahrstrecken

genau abgeteilt. Die Aarburger Berufsleute beispielsweise flössten bis Obergösgen, die Obergösger bis Stilli. In Einzelfällen konnte ein Flösser einen Transport auch über seinen Abschnitt hinaus durchführen. Die Frachten von der Limmatmündung bis Rheinsulz oberhalb Laufenburg besorgten die einst sehr bekannten Stillener Flösser, die übrigens auch in Luzern das von den Hängen des Pilatus stammende Holz übernahmen und auf der Reuss talwärts brachten. In Rheinsulz mussten die Flösse aufgelöst und die Stämme einzeln die Stromschnellen des Rheins hinabgeschickt werden. Unterhalb des Laufens wurde das Holz wieder aufgefischt, nach den verschiedenen Zeichen oder Nummern der Holzhändler sortiert und neu eingebunden. Diese Arbeit verrichteten die Laufenknechte, welche die Flösse zudem noch bis Säckingen führten. Der Abschnitt von der Säckinger Rheinbrücke bis Basel wurde von den sogenannten Rheingenossen befahren, deren Kerntrupp aus Kaiseraugst stammte. Hier lassen sich übrigens gewisse Zusammenhänge feststellen zwischen den alten römischen Schiffergesellschaften von Augusta Raurica und der Rheingenossenschaft, die schon in Urkunden aus dem 15. Jahrhundert erwähnt wird. Der ohnehin intensive

Flossverkehr auf der Aare

mit ihren zahlreichen anliegenden Städten und dem dicht bewaldeten Einzugsgebiet nahm in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch die Expansion der Eisenwerke Von Roll in Gerlafingen noch zu. Für die Hochöfen und Hämmer mussten gewaltige Holzmengen bereitgestellt werden. Der Hochofen in der Klus beispielsweise benötigte im Jahre 1820 bei einer Produktion von 700 Tonnen Roheisen 14 000 Zentner Holzkohle. Die Firma

Von Roll kaufte daher ganze Waldungen in den Kantonen Luzern, Freiburg und Waadt. In den vierziger Jahren betrug die Reserven 102 000 Klafter, was dem fünffachen Jahresbedarf der Stadt Bern gleichkam. Um diese enormen Mengen auf dem Wasserweg zu transportieren, wurden die einzelnen Trämel auf Saane, Sense und Emme getriftet, also frei dem Flusse übergeben, oder zu Trämelflössen von 3 bis 5 m Länge gebunden. Auf der Aare nahmen die grossen Flösse das für die Von Roll'schen Werke bestimmte Holz als Oblast auf.

In der Zeit von 1850 bis gegen 1890 passierten jährlich zwischen April und Oktober rund 4000 Flösse die Stadt Olten. Nach der Buchhaltung des letzten Flössermeisters von Aarburg, Samuel Hofmann, wurden von 1873 bis 1883 auf diesem Platze 1469 Flösse mit total 87 000 Stämmen eingebunden. Es ist daher nicht verwunderlich, dass bei solch zahlreichen Holzfuhrn auf dem Wasser dann und wann durch unvorsichtiges Fahren oder ungeschicktes Manövrieren grosse Schäden an Brückenpfeilern und Uferverbauungen entstanden. Die erste

Flossordnung,

welche für die Transporte auf Aare, Reuss und Limmat bestimmt war, geht auf das Jahr 1837 zurück und wurde vom Kanton Aargau erlassen. Sie setzt die Höchstbreite der eingebundenen Holzmasse auf 15 Fuss fest und verbietet das Zusammenhängen von mehr als 2 Flössen. Die Führung dürfen nur kundige und kräftige Männer übernehmen, welche auch die Verantwortung für das sorgfältige Festbinden gelandeter Flösse tragen. Schliesslich wird darauf hingewiesen, dass für Schäden nicht nur die Führer, sondern auch die Eigentümer der Flösse haften. 1853 folgte der Kanton Solothurn mit einem ähnlichen Gesetz über die Flossschiffahrt auf Aare und Emme.

Als die Flösser nach und nach die Konkurrenz der Eisenbahnen zu spüren bekamen, gestatteten ihnen die beiden Kantone, grössere Flösse zu binden, nämlich mit einer Höchstlänge von 30 m und einer Breite von 7½ m. — Meistens waren es

alteingesessene Familien,

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

traten sie mit dem schweren Seil, der Axt und dem Näpper (Bohrer) den Heimweg an, von der Landbevölkerung, deren Grundstücke sie durchqueren, nicht besonders gern gesehen.

Vielfach dienten die Flösse auch dem Warentransport. Es wurden Bretter, Stangen, Schindeln, Ziegel, oft sogar Wein und Getreide als Oblastgüter mitgegeben. Auch Reisende vertrauten sich hin und wieder den Flössen an. Während der Zurzacher Messe beispielsweise fuhren auf diese nicht besonders bequeme Art stets zahlreiche Besucher aus der Zentral- und Westschweiz nach Klingnau, dem Hafenort Zurzachs. Für Pilger, die nicht selten gewaltige Strecken zurücklegten, war das Floss das billigste Transportmittel. Als im Jahre 1841 in Olten ein kantonales Schützenfest stattfand, wurde den Schützen von Solothurn und Umgebung täglich Gelegenheit gegeben, den Festort mit dem Floss zu erreichen. Die Fahrt dauerte 3 Stunden.

Das ausgehende 19. Jahrhundert brachte das *Ende der Flösserei*. Sie ging immer mehr zurück, weil ihr auf die Dauer in der Eisenbahn eine allzu grosse Konkurrenz erwuchs. Nachdem Frankreich im Jahre 1893 seine Holzeinfuhrzölle ganz wesentlich erhöht hatte, konnte auf vielen kleinen Plätzen schlagartig kein Stamm mehr abgeflöst werden. Dazu setzte weiterhin der Bau von Elektrizitätswerken ein, wobei auf einen durchgehenden Flossverkehr keine Rücksicht mehr genommen wurde. Damit war das Schicksal dieser uralten Transportart endgültig besiegelt: 1891 wurden in Bern, 1897 in Aarwangen und 1899 in Aarburg die letzten Flösse eingebunden.

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

Quellen und Literatur:

Akten über die Flösserei, im Staatsarchiv Aarau. — Flossbuchhaltung von *Samuel Hofmann Vater* (1815—1878) und Sohn (1856—1914), im Gemeindearchiv Aarburg.

Appenzeller, Gotthold: Geschichte der schweizerischen Binnenschiffahrt im Gebiet der Juraseen und Aare. Mitt. d. Hist. Vereins d. Kts. Solothurn 1922. — *Belart, Walther*: Olten zur Zeit der Flösserei. Oltner Tagblatt vom 23. 6. 1921. — *Brogie, Felix*: Die Flösserei der oberrheinischen Gebiete Laufenburg-Basel. Inaug.-Diss. Univ. Basel 1952. — *Grossmann, Heinrich*: Flösserei und Holzhandel aus den Schweizer Bergen bis zum Ende des 19. Jahrh. Zürich 1972. — Historisch-biographisches Lexikon der Schweiz. Neuchâtel 1921—34. — *Merz, Walter*: Die Stadtwaldungen von Zofingen. Aarau 1922. — *Ruesch, Walter*: Die Flösserei in Aarburg. Zofinger Neujahrsblatt 1968. — *Schulte, Aloys*: Geschichte des mittelalterlichen Handels zwischen Westdeutschland und Italien. Leipzig 1900. — *Vetter, J.*: Die Schifffahrt, Flösserei und Fischerei auf dem Oberrhein (Schaffhausen-Basel). Karlsruhe 1864.