Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt

Band: 23 (1933)

Artikel: Rheinschiffahrt und Flösserei Bünden-Bodensee und der Transitplatz Rheineck

Autor: Grünberger, Richard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947768

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 12.07.2025

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

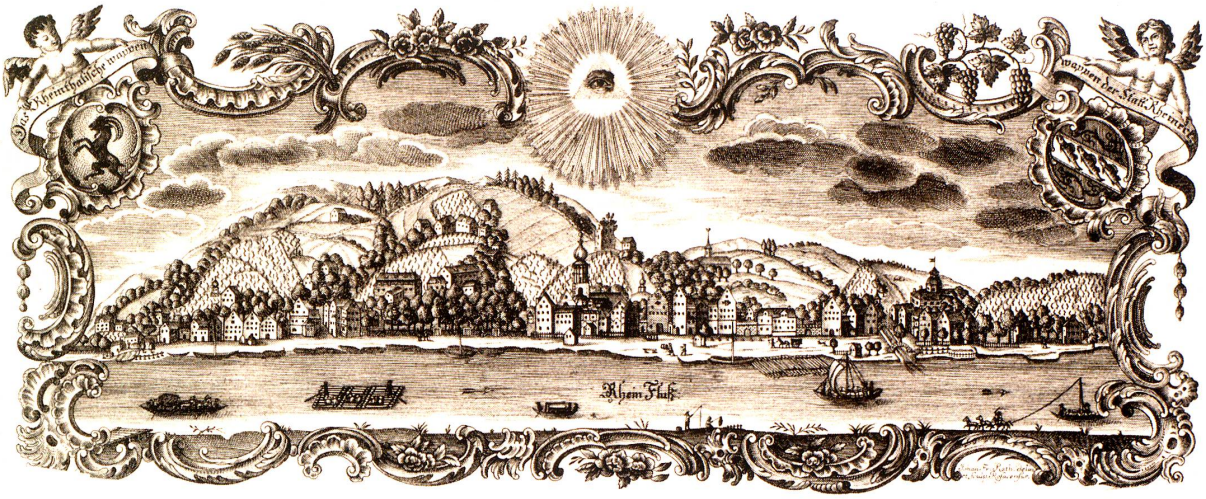

Abb. 1. Kopf des Rheinecker Gesellenbriefes.

Rheinschiffahrt und Flösserei Bünden-Bodensee und der Transitplatz Rheineck.

Von Richard Grünberger, Rorschach.

Einleitung.

Die Bestrebungen für eine durchgehende Rheinschifffahrt Basel-Bodensee sind fast allgemein bekannt. Es ist dies eine öffentliche schweizerische Angelegenheit von höchstem Interesse. Man weiss, dass unter Umgehung der Hindernisse im Flussbett der Rhein auf der genannten Strecke stets befahren wurde, herrscht doch heute noch ein regelmässiger Verkehr zwischen Basel-Rheinfelden und Konstanz-Schaffhausen. Weniger bekannt hingegen ist die *Befahrung des Rheins oberhalb des Bodensees*, obgleich dieser Wasserverkehr Jahrhunderte alt und berufen ist, mit der zu schaffenden Wasserstrasse Basel-Bodensee in einen neuen Zusammenhang zu treten.

Die vorliegende Arbeit möchte ein Beitrag sein zur *geschichtlichen Entwicklung des Wasserverkehrs auf der Rheintal-Strecke*. Obwohl eng zusammenhängend, sind im Folgenden eigentliche Schiffahrt und Flösserei auseinandergehalten, ebenso bei der ersteren Rhein- und See-Schiffahrt gesondert behandelt, zum Zwecke grösserer Klarheit. Es war zu erwarten, dass Rheineck als Hauptverkehrsplatz unseres Gebietes, sowie das vorarlbergische Feldkirch und die bündnerische Kapitale Chur in erster Linie mit urkundlichem Material aufwarten konnten.

I. Verkehrsgeschichtliches aus Rheintal und Rheineck.

Das st. gallisch-österreichische Rheintal mit seiner Fortsetzung ins Bündnerland und in die Alpen hinein ist eine *Bresche für den Verkehr*. Der Güteraustausch zwischen Nord und Süd benützte diesen Weg schon früh über die Pässe des Septimer, Splügen. Das Rheintal wurde so zum *Italienweg*, zu einer bedeutenden Transitroute zweier Kulturwelten. Unsere engere Heimat *Rorschach*, die unmittelbar an diesem hervorragenden Durchgangswege liegt, hatte, wie leicht zu beweisen wäre, zu allen Zeiten manche Interessen, geistige und wirtschaftliche Beziehungen, die sich an diesen Weg knüpfen.

Die Entwicklung der wichtigsten Strassenzüge.

Zum besseren Verständnis des Schiffahrtsdienstes diene Abb. 2 nebst einem kurzen Hinweis auf die Bedeutung der rheintalischen Verkehrswege. Die von den Römern *rechtsrheinisch* angelegte Strasse Chur-Bregenz bildete das ganze Mittelalter hindurch die *Haupttransitroute*, nach der sich der Warenzug Jahrhunderte hin-

durch richtete. *Linksrheinisch* bestanden langezeit keine genügenden Fahrwege. Da wurde der Rhein, der Gebirgsstrom, trotz seinen üblen Eigenschaften wie Hochwassergefahr, Geschiebetransport und Serpentinisierung, häufig den allgemein schlechten Wegen vorgezogen. Auf seinem Rücken trug er Schiffe, Flösse, Menschen und Güter dem Bodensee zu. Die Verbindung zwischen links- und rechtsrheinischen Ansiedelungen wurde schon frühe durch *Fähren* aufrecht erhalten. Eine der ältesten Fähren war diejenige in *Rheineck*, wo die Stelle, an der sie abfuhr, heute noch im Fahr heisst. Bis ins Frühmittelalter reicht wohl auch die Fähre und Umschlagstelle bei *Monstein* und sicher diejenige bei *Meyenfeld*. Erstere zwischen Au und Rheindorf, auch Hauptfahr von Lustenau genannt, wies den grössten Verkehr aller Fähren auf, bei der letzteren überschritt die Septimerlinie den Rhein und leitete einen Teil des Verkehrs von den Bündnerpässen und wohl auch vom Arlberg über den Walen- und Zürichsee nach Zürich und Limmat abwärts wieder zum Rhein.

Im Hochmittelalter kam die wichtige Fähre und der Zoll bei *Blatten* (Oberriet-Meiningen, 1300 belegt) hinzu, das den Weg nach Feldkirch und zum Arlberg wies, während am obersten Endpunkt des damaligen linksrheinischen Weges die Fähre zwischen *Werdenberg* und *Schaan* entstand (1355 bezeugt).

Das Spätmittelalter brachte (1490) in der *Schollbergstrasse* das letzte Verbindungsstück zwischen Werdenberg und Sargans und damit den linksrheinischen Anschluss an die wichtige Bündner Passroute, ferner Strassenführung und Fähre *Diepoldsau-Hohenems*.

Die zunehmende Besiedelung des Rheintales verlangte neue Fähren: die obere Lustenauer-Fahr, Widnau-Schmitter, Kriesseren-Mäder, Montlingen-Koblach, Büchel-Bangs, Salez-Ruggel, Haag-Bendern, Sevelen-Vaduz, Trübbach-Balzers.

Die Entdeckung der Neuen Welt und die Entwicklung des Weltverkehrs bewirkten ganz allmählich einen *Rückgang des Wasser-Verkehrs* mit seiner mühsamen Bergfahrt. Wohlausgebaute Strassen verdrängten die Schiffahrt. Anstelle der Fähren entstanden *Brücken*, die aber alle erst im 19. Jahrhundert gebaut wurden, mit Ausnahme der Tardisbrücke, die 1529 die wichtige Fähre Mayenfeld-Ragaz ersetzte. Das zunehmende Flussgeschiebe in Verbindung mit den Brückenbauten verunmöglichte erst die Schiffahrt und später auch die Flösserei immer mehr.

Zur Verkehrsgeschichte Rheinecks.

Ueberblick.

Seit 1150 war Rheineck Uebergangsort zwischen See- und Flussverkehr, der von Bünden herunter kam. Die *Gunst seiner Lage* zwischen Berg und Rhein verschaffte ihm eine Schlüsselstellung. Zur alten Burg kam Ende des 13. Jahrhunderts das Schloss «nüwe Rinegge», hart ob der Stadt gelegen. Vermutlich wurde es von den Grafen von Werdenberg, den langjährigen Besitzern der Rheinecker Herrschaft erbaut. Nicht nur zum Schutze des Städtchens an der Fähre, sondern auch zur Beherrschung und allfälligen *Abriegelung des Durchpasses* in ihre obern Herrschaften. Die früh erkannte Verkehrsbedeutung Rheinecks geht auch daraus hervor, dass es im 13. Jahrhundert *freie Reichsstadt* war, 1311 den *Zoll*, 1340 seinen *Mittwochmarkt* erhielt. Das Städtchen mit seinen zwei Haupt- und drei Nebentoren hat im ausgehenden Mittelalter nicht nur allerlei Kriegsschäden und Brände erlebt, sondern auch — nicht zuletzt infolge seiner günstigen Lage — oft den Besitzer gewechselt. Erst unter gräflich Montfortischer, dann werdenbergischer Obhut, wurde es reichsfrei, dann kurz bischöflich konstanzisch, hierauf habsburgisch, toggenburgisch, appenzellisch und schliesslich 1460 eidgenössisch. *Schiffahrt und Flösserei*, verbunden mit Umlad und Wagentransporten, Zoll, Sust und Hausgeld verschafften, im Verein mit intensiver Gewerbetätigkeit, Acker- und Weinbau dem Städtchen Wohlstand. Der grosse *Transitverkehr zu Wasser und zu Land* hoben Rheinecks Bedeutung, — unbeschadet der grossen Konkurrenz von *Fussach*, das seit 1499 (Folge des Schwabenkrieges) mit eigener Sust auf die stark begangene rechtsrheinische Strasse, also hauptsächlich auf Handel und Verkehr mit dem Vorarlberg eingestellt war.

Die Sust.

Die Sust (Gred, Warenstapel) von Rheineck befand sich in den Parterre-Räumlichkeiten des alten *Rathauses*, durch die man mit den grössten Fuhrwerken hindurchfahren konnte. Auf alten Bildern (Abb. 1, 3, 4) sehen wir, dass das Rheinufer bis dicht vor das Rathaus und die Häuser von Rheineck ging. Die Güter konnten von den «Triglern» von Schiffen und Flössen geladen und hart daneben in der Sust unter Dach und Fach gebracht werden.

Der heutige Gasthof zum Bahnhof war ebenfalls für die *Lagerung von Korn* bestimmt. Der *Salzstadel* fasste grosse Schiffsladungen von Fässern. Auch im «Brüggerhof» war eine Sust, namentlich für *Wein*.

Die Rheinecker Sust versorgte Thal, einen grossen Teil des Appenzellerlandes, das Rheintal bis Sargans. Es entstanden am Platze die Speditionshäuser Lutz, Custer u. a. Der Verkehr beschäftigte eine schöne Anzahl Schiffer, Spetter und Fuhrleute.

Der Rheinzoll.

Die älteste Kunde vom Rheinecker Zoll stammt aus dem Jahre 1291. Ammann Walter von St. Gallen klagte über eine Abgabe, welche die Bürger von Rheineck von Kaufmannsgütern verlangten, die den Rhein herunter kamen. Rudolf von Güttingen fällte in einem Landgericht in «Vischerhusen» (alter Name für Rheineck, später Flurname für den Platz vor dem untern Tor) das Urteil: Nur über die Berge gehendes oder kommendes

Gut, es sei trockenes oder gebundenes, soll von einem Saum ein Pfennig Zoll («Verschaz») bezahlt werden.

Aber schon 1311 entstand abermals Streit. Auf die Klage Karl Merbots, Bürgers von Lindau, bestimmt Friedrich von Freiburg, Landrichter im Rheintal, in Bestätigung des Urteils von 1291): Für Waren (Transitwaren ausgenommen), die man den Rhein hinauf- oder hinunter führe, könne niemand zu einer Abgabe verpflichtet werden, «da der Rhein des Landes freie Strasse» sei.

Im folgenden Jahrhundert berief sich Rheineck bei Streitigkeiten auf einen *Brief des Königs Friedrich* vom Jahre 1442, durch den alle seine Rechte und Freiheiten bekräftigt worden seien und somit auch der «seit länger denn Menschen Gedächtnis» alte Brauch, dass alle Güter, so den Rhein auf und nieder gehen, in Rheineck abgelegt werden müssten, wo sie dann von der Stadt mit einem Zoll belegt und «uff dem Rin oder des Richs strass» weiter gefördert worden seien.

Transitgüter mit Bestimmung Italien wurden im Spätmittelalter zwischen Rheineck und Chur noch mit manchen Abgaben belegt. Da waren rechtsrheinisch die *Zölle* Feldkirch, Vaduz, Balzers, und linksrheinisch Werdenberg, Blatten (Fähre), Sargans, weiter Maienfeld (Fähre) und Chur. Schon im Hochmittelalter mag von St. Gallen aus der Weg über den Ruppen nach Altstätten (das keinen Zoll hatte) und weiter über Blatten eingeschlagen worden sein, um die Zölle in Rorschach und Rheineck zu umgehen.

II. Die Schiffahrt Rhein-Obersee.

1. Das Rheinecker Schiffergewerbe.

Allgemeines.

Die Schiffahrt oberhalb des Städtchens war nicht etwa ein *Privileg* der Rheinecker; Schiffleute anderer Orte fuhren ebenfalls rheinauf und -ab und hinaus an die Bodenseeuferorte. Es ist kaum nachzuweisen, in welchem Ausmasse die Rheinecker vor andern Schiffern die Waren, die sie im Bodenseegebiet abholten, selbst rheinaufwärts zum Umschlagplatz beförderten. Im Abschnitt «Rheinschiffahrt» wird näher darauf eingetreten. In der Regel führte jede Schifferschaft ihre übernommenen Güter so weit als möglich.

Aber Rheineck hatte den *Zoll*, die *Kontrolle*. Als erstes Städtchen am Rhein, als *Kopfstation der Bodenseeschiffahrt*, namentlich für Büdnergüter, spielte es eine gewichtige Rolle. Hier vollzog sich oft der *Umlad* auf kleinere Rheinschiffe. Die Rheinecker *Sust*, die dem Markt zudiente, wachte eifersüchtig über ihre Schiffahrts- und Stapelrechte. Aus einer Urkunde von 1491 über einen Streit zwischen Feldkirch und Rheineck geht hervor, dass auch Höchst, Lustenau, Berneck und Altstätten Schiffahrt betrieben, ohne — vom Rheinecker Standpunkt aus — dazu berechtigt zu sein.

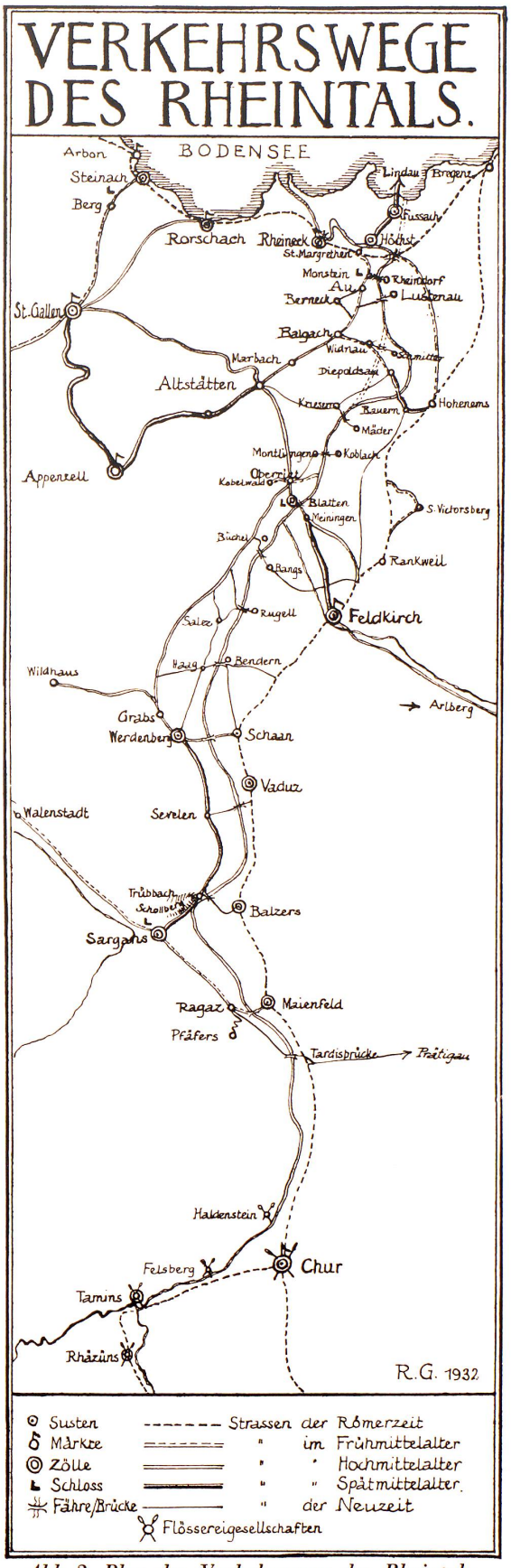

Abb. 2. Plan der Verkehrswege des Rheintals.

Die Schiffe.

Die mächtigen Bodenseeschiffe, die «Lädinen» und «Halblädinen» erwiesen sich als zu gross und schwer für den Rhein. Bis Rheineck kamen meist nur «*Segner*», mit einem Ladegewicht von 700 Zollzentnern (100 Fass Salz oder 200 Malter Korn). Oberhalb Rheineck wurden in der Regel noch kleinere Schiffe benutzt.

Die Rheinecker Schifferschaft besass im 18. Jahrhundert meist fünf Schiffe, von denen zwei besonders erwähnt seien: das *Lindauer Marktschiff*, ein «Segner», und das *Güterschiff*. Dieses hatte die Aufgabe, sämtliche Früchte und Güter mit Bestimmung Bodenseegebiet, die mit Flössen in Rheineck anlangten, jederzeit abzuführen und am Bestimmungsort für Rheintal und Bünden lagerndes Gut abzuholen. Die drei kleineren Schiffe hinzugerechnet, wurde der Schiffsbestand zu ca. 250 Gulden veranschlagt.

Die «Schiffmänner».

Jeweilen auf Ostermontag jeden Jahres bestellte Rheineck die «Schiffmänner» mit bürgerlichen *Lehen*, d. h. alle Jahre mussten die bisherigen Inhaber «bittlich um die Schiffahrt anhalten». Das war ein Haupttraktandum jeder Ostergemeinde.

Die Stadt bürgte für die Gewählten. Sie musste daher deren *Pflichten und Befugnisse* genau umschreiben. Die Rheinecker Gemeindserkanntnis von 1733 gleicht in manchen Punkten dem fürstäbtischen Lehensschein der Rorschacher Schiffer von 1756:

Die Schiffleute sollen gut Schiff und Geschirr haben, zur Bürgerschaft stehen mit all ihrem Hab und Gut, die Kaufmannsgüter ordentlich und fleissig spedieren, die 30 Gulden Martinizins zahlen, bei ihren bürgerlichen Treuen und Eidespflichten mit der Schiffahrt treulich und aufrichtig handeln, keinenfalls ohne des Stadtammanns und Rates Wissen, Willen und Befehl der Schiffahrt zu Nutzen oder zu Schaden das Geringste vornehmen. Sie sollen ferner schuldig und verbunden sein, über alle in Rheineck ankommenden Kaufmannsgüter wöchentlich dem Zollamt Bericht zu erstatten, den Kaufleuten mit guten freundlichen Worten zu begegnen, Beihülfe und Kameradschaft zu üben, keine Kaufmannsgüter verbotenen fremden Schiffleuten zur Abfuhr zu geben, ausser wenn sie selbst deren Abfuhr nicht übernehmen können, usw. . . .

Wie dies an sämtlichen Bodenseehäfen üblich war, verlangte man vom fremden Schiffmann ein *Abfuhrgeld*, bis der Kanton diese Gebühr, bei Gegenrecht durch den andern Staat, 1838 aufhob.

Gegen *rentitente Schiffleute* wurde mehrmals energisch vorgegangen. Gegen J. Pfeiffer und Heinrich Gasser prozessierte die Stadt. Ein Johann Lutz wurde 1736 entlassen, obwohl die Churer Factoren (Spediteure) für dessen Wiedereinsetzung eintraten und der Stadtbehörde schrieben, dass sie von «seiner Activität, sorgsamen Fleisses, Attention und allgemeiner Dienstfertigkeit, aus der Erfahrung und in der Tat wirklich allweg überzeugt seien.»

Dass die *Verantwortung des Schiffsmannes* gross war, beweist «der Schaden der Havarie» des Schiffmannes Jakob Lutz im Betrage von 141 Gulden 8 Kreuzer, den dieser am 25. Juli 1793 erlitt. In dem Augenblick, als er das Schiff samt der Ladung zu Langenargen in Sicherheit bringen wollte, wurde er von einem gewaltigen Windstoss plötzlich überfallen und sah sich genötigt, einen Teil seiner zu Buchhorn für Rechnung des Standes Zürich und des Rheintals geladenen Salzes (in Fässern) zur Rettung des Uebrigen über Bord zu werfen.

Wenn in einem eidgen. Abschied von 1591 die Rede ist von «Schiffleuten zu Rheineck, die ihr Schiff und Geschirr mit grossen Kosten verhalten», so ist damit ebenfalls auf die *opferreiche Arbeit* des Schiffergewerbes hingewiesen.

Die Bergfahrt.

Die Rheinecker kannten beides: Fluss- und Seeschiffahrt. Bei der Rheinschiffahrt unterscheiden wir Tal- und Bergfahrt. Während bei der ersteren der Weg selbst die treibende Kraft bedeutet, ist letztere sehr mühsam. Zur Fortbewegung dienten Stangen («Schalten») und Ruder, bei zunehmender Strömung mussten Personen oder Pferde (je nach der Belastung 2—4) das Schiff an langen Zugseilen auf dem Uferwege, dem sog. *Reck- oder Treidelweg* ziehen. Nach den Rheinecker Bildern (Abb. 4, 1) geschah dies meist auf der Gaissauerseite, doch bestand nach einem Rheinecker Memorial von 1790 auch ein linksrheinischer Reckweg (vgl. Uferweg Rheineck-Altenrhein), indem es da heisst, dass «die zur Rheinfahrt höchst notwendige und unentbehrliche Reckstrasse durch das Hochwasser 1789 angegriffen und weggespült worden sei», und dass die Altenrheiner Einwohner, in ihrem eigenen Interesse «schuldig seien, eine taugliche, dauerhafte Reckstrasse herzustellen».

2. Rheinschiffahrt.

Es sind zwei Endpunkte der Rheinschiffahrt oberhalb des Bodensees bekannt: *Bauern bei Hohenems* und *Monstein*. Beide Landestellen sind schon deshalb gegeben, weil sich die Verkehrslinien von hier weg z. T. weit vom Rhein abwenden und den Bergen entlang ziehen. (Abb. 5.)

Von der Flösserei abgesehen, ging die Schiffahrt wohl nur gelegentlich *über Bauern hinaus*. Ein Beispiel sei erwähnt. Um die Mitte des 12. Jahrhunderts erhielt das Kloster Allerheiligen zu Schaffhausen den Wein aus seinen Besitzungen in Malans, Fläsch und Maienfeld wohl ganz auf dem Wasserwege. Die Maienfelder Rebleute hatten die Transportpflicht bis zum Bodensee, d. h. bis Rheineck, wo die Schiffleute des Klosters die Leglen übernahmen.

Bodensee-Bauern.

Die Umschlagstelle bei Bauern zwischen Diepoldsau-Hohenems (Abb. 5) lag im Interesse der *rechtsrheini-*

schen Fortsetzung des Verkehrs gegen Feldkirch, Arlberg und Bünden. Die Befahrung dieser Strecke muss für einen Zeitraum von über tausend Jahren angenommen werden.

In der sog. «Emser Chronik» (1616) steht darüber: «Am Gestade des Rheinflusses, ¼ Stunde von Ems, liegt die Schifflände der Schiffe, so mit Korn und andern Waren aus dem Bodensee mit Rossen den Rhein heraufgeführt werden; denn bis dahin ist der Rhein schiffbar.» Die verschiedenen Feldkircher Urkunden welche die Schiffahrt bis Bauern als etwas längst Bestandenes erwähnen, reichen zurück bis 1480. Verfrachtet wurden hauptsächlich Korn, Salz, Wein, Schmalz, Eisen, Stahl, Käse usw. Die Feldkircher pflegten Handelsbeziehungen vornehmlich mit Zell (Radolfzell) Überlingen, Konstanz und Lindau.

Die *Fahrzeuge*, die bis Bauern gingen, waren klein, wurden aber trotzdem «Ledinen» genannt. Sie fassten 10 Malter Korn (ca. 60 Zollzentner); dafür war ihre Zahl eine umso grössere, schwamm doch manchmal eine Flotte von 32 solchen Schiffen den Strom auf und ab, um allwöchentlich die Bedürfnisse des Feldkircher Marktes zu decken.

Aber noch *weiter entfernte Gebiete* mussten versorgt werden. Die St. Galler Leinwand passierte über Steinach auf diesem Wege den Arlberg oder die Bündnerpässe. Ueber Feldkirch kam das Salz von Hall, ein Teil des Erzes aus den Eisengruben des Bündnerlandes. Es ist möglich, dass schon von der Illmündung unterhalb Feldkirch an gefahren wurde. Immerhin konnte der Schiffsverkehr wohl meist nur von Ende April bis Mitte Oktober, bei den höheren Wasserständen durchgeführt werden.

Die Feldkircher Kornkäufer und Bäcker schlossen mit den Rheinecker «Schiffmännern» 1469 und wohl schon früher ein Verkommnis wegen des Speditionslohnes.

Die Rheinecker scheinen die *Schiffahrtsgerechtsame* im 15. Jahrhundert als ihr *Privilegium* angesehen zu haben. So wenigstens behaupten sie laut einem Tagsatzungsprotokoll von 1491, das von Ammann und Rat der Stadt Konstanz, als einverständlich ernannten Schiedsrichtern, in einem *Streite zwischen Feldkirch und Rheineck* aufgenommen worden ist. Rheineck berief sich u. a. auf den auf Seite 7 inhaltlich angeführten Brief König Friedrichs von 1442 (Pflicht der Güterablage und Verzollung in Rheineck). Dieses Recht sei auch in einem schiedsrichterlichen Urteil der Stadt Konstanz gegen *Lustenau* (1480) anerkannt worden. Den Lustenauern wird darin — in Bestätigung eines frühern Entscheides — das Fahrrecht auf dem Rhein nur insoweit zuerkannt, als sie für sich selbst oder ihren Herrn, den Ritter von Hohenems, Waren zuzuführen hatten; im übrigen aber werden sie von Rheineck und Höchst abhängig gemacht.

Die Rheinecker stellten sogar denen von *Höchst* das

Abb. 3. Rheineck mit beiden Burgen.

Schiffahrtsrecht in Abrede, und wenn diese es dennoch ausübten, so sei es nur in ihren (der Rheinecker) Diensten geschehen. Die Tatsache, dass die von *Bernang* (Berneck) und *Altstätten* nach Gutdünken die Schifffahrt betrieben, wollte Rheineck nicht als beweiskräftig ansehen, weil es ihnen dies aus freundnachbarlicher Gesinnung gestattet hätte.

Feldkirch hingegen bestritt der Stadt Rheineck ein andere ausschliessendes Schiffahrtsrecht mit dem Hinweis darauf, dass die von Rheineck und Höchst stets nach Feldkirch gekommen wären, um wegen der Bedingungen, unter denen den Feldkirchern die Waren bis zur «Stelle» bei Bauern zu liefern wären, jeweils Vereinbarungen zu treffen. Dabei hätten sie sogar die Bestimmung anerkennen müssen, dass bei allfälligen aus den Lieferungsverträgen entspringenden Streitigkeiten das schiedsgerichtliche Urteil des Ammanns und Rates der Stadt Feldkirch für beide Teile bindend sei. Daraus gehe hervor, dass die Rheinecker und Höchster mit dem Rechte, die Waren zu führen, *belehnt* worden seien.

Ausserdem beriefen sich die Feldkircher auf ein Urteil des Erzherzogs Sigmund (1486), das anlässlich eines Streites zwischen Feldkirch und Höchst, dem ersteren das Recht zuerkannte, die Zufuhr der zur Befriedigung der eigenen Bedürfnisse notwendigen Artikel selbst besorgen zu dürfen.

Wie dieser Streit endete, wissen wir nicht; aus der Urkunde geht nur hervor, dass die Stadt Konstanz zuerst Zeugen einvernehmen wollte. Jedenfalls aber hat das vermeintliche Schiffahrts-Privilegium der Stadt Rheineck nicht mehr lange gedauert, sei es, dass es ihr Konstanz als Schiedsrichterin nicht zuerkannte, sei es, dass Oesterreich aus der völligen Lostrennung des jenseitigen Rheintals (Schwabenkrieg) auch die Konsequenzen zog und einer auswärtigen Stadt keine das eigene Hoheitsrecht beeinträchtigende Privilegien am «Rin und des Richs strass» einräumte.

Wenigstens treten *Höchst-Fussach* als starke *Mitbewerber* auf, denn auf kurzer Landstrecke konnten die Lindauer Güter — unter Umgehung von Rheineck — an den Rhein gebracht werden. Dagegen bot Rheineck den Vorteil durchgehender Wasserfahrt.

Ein Urteil in einem Prozess zwischen Rheineck und Feldkirch 1491 bestätigt den Feldkirchern das von Erzherzog Sigmund (vgl. weiter oben) zuerkannte Recht der eigenen Schiffahrt.

Im Stadtarchiv Feldkirch findet sich ferner eine Urkunde von 1544, laut der diese Stadt namens ihrer «Kornführer und Brotbecken» die «Hemmerlin Rod» zu Lustenau verpflichtete, alles Korn, so jene zu Ueberlingen, Zell und Lindau kaufen, auf dem Bodensee und Rhein zu gewissen Preisen für ein «Ledi» bis Bauern zu führen.

Die letzte im Stadtarchiv Feldkirch befindliche Urkunde (in Rheineck befindet sich ebenfalls keine spätere), die über die Schiffahrt bis Bauern Aufschluss gibt, ist ein Vertrag zwischen der Stadt und zwei Höchster Roden, die Kornbeschaffung betreffend.

Dieses *Abrücken der österreichischen Seite von Rheineck* wird auch bayrischerseits erhärtet im spätern Abschnitt «Die Lindauer Fahrt».

Bodensee-Monstein.

Monstein am Engpass zwischen Bergvorsprung (Burg Heldsberg) und Rhein, an der Fähre nach Lustenau, wird in allen Schiffslohntarifen als *oberste linksrheinische Schifflände* bezeichnet. Sie diente vorerst dem Verkehr mit dem schweizerischen Rheintal. Was weiter ging, also der ganze Bündenverkehr, suchte den Weg über Bauern und die Vorarlbergerseite (Abb. 5).

Dies änderte sich einigermassen, als die linksrheinische *anti-österreichische Strasse* ausgebaut wurde. Da kamen die Güter bis Monstein getreidelt, wo sie auf Wagen umgeladen wurden. Sie nahmen den Weg über Altstätten bis zum Zoll Werdenberg, wo sie erst auf der Fähre bei Schaan den Rhein überschritten, somit den Feldkircher Zoll abfahren konnten (Abb. 2).

Eine eigentliche Wendung hingegen brachte der *Bau der Schollbergstrasse.* Es war eigentlich ein Strässchen von geringer Breite, das die Eidgenossen durch Meister Michael Preutel aus dem Etschtal 1490 erbauen liessen. Die Ausführung dieses Werkes über den bisher mit Wagen ungangbaren Schollberg ist wohl militärisch-politischen Rücksichten zu verdanken. Die rheintalischen Orte bekamen so die wichtige Verbindung mit Sargans. Der für Bünden und Italien bestimmte Warenzug konnte nun völlig auf eidgenössischem Gebiet geführt werden.

Wenn auch jetzt noch auf lange Zeit hinaus die rechtsrheinische Strasse, namentlich für Nürnberger Waren, den Vorrang behauptete, so entstand nach Erstellung dieses Wegstückes, jedenfalls seit 1611, die sogen. «*Schollenbergische Schiffahrt*». Dieses Unternehmen diente dem Verkehr zwischen den sogen. fünf oberrheintalischen Höfen Berneck, Balgach, Marbach, Altstätten, Oberriet und der Stadt Lindau (Abb. 5). Neben diesen Vertragsgemeinden der ehemaligen Landvogtei Rheintal profitierten davon auch die Freiherrschaft Sax und die Grafschaft Werdenberg bis hinauf zum Schollberg (Abb. 2). Bezogen wurde Korn, Salz, Eisen, Bretter und dergleichen.

1644 ersuchen die Lindauer die fünf Höfe um freie Abfuhr am Monstein.

1666 wurde ein *Zwist* zwischen den beiden Kontrahenten der Schollberger Schiffahrt gütlich beigelegt: «Die 5 Höfe mögen diese Schiffahrt wie von alters her nach Belieben als Lehnherren verleihen und damit alle Frücht und Waren, so über den Monstein geführt werden, zu Lindau ungehindert, gegen Entrichtung der gewöhnlichen Zölle und Karrengelder, entladen und abführen. Hiegegen soll den Lindauern das Gegenrecht freistehen.»

1712 besorgten die Schollberger Schiffleute noch die

Weinfuhr für das Spital von St. Gallen nach Rorschach. — Die eidgenössische *Tagsatzung* hatte sich wiederholt mit der Schollberger Schiffahrt zu befassen. An der Jahresrechnungs-Tagsatzung vom 2. Juli 1725 zu Frauenfeld beklagten sich die Schiffleute des untern und obern Rheintales über Hindernisse, die ihnen Lindau bereitete und verwiesen auf den Vertrag von 1666. Die Lindauer verlangten nämlich, dass man für die Rückfuhr von Lindau ihre Schiffe verwenden müsse, selbst für eigene Waren und Früchte. Die Rheintaler verlangten als Repressalie Verbot des Lindauer Marktes.

Abb. 4. Rheineck mit Gaissauer Reckweg.

Nachdem alle Vorstellungen von Zürich in Lindau erfolglos geblieben waren, kam es 1726 doch zu einem *Vergleich* von 11 Punkten. Die ersten 9 heissen:

1) Den Rheintaler fünf Städten und Höfen ist die Abfuhr von Lindau unter nachfolgenden Bedingungen überlassen.

2) Dass dieselben schuldig seien, zu dieser Abfuhr ein eigenes Schiff und Geschirr aufzustellen und zu unterhalten und sich nicht fremder gemieteter Schiffe zu bedienen, solange sie aber

3) kein eigenes Schiff haben oder gleichwohl eines aufstellen, aber wieder abgehen lassen würden, so solle die Abfuhr nicht fremden, sondern allein den Lindauer Schiffsleuten zukommen und diesen auch der gebührende Lohn überlassen werden. Wie aber

4) Diese Schiffahrt allein zum Transport der eigenen Notdurft der fünf Höfe, keineswegs aber zur Betreibung weiterer Handelsschaft gemeint und bewilligt ist. Also sollen zwar

5) die Rheintaler fünf Höfe befugt sein, in solchen Schollberger Schiffen durch ihre Schiffsleute in Lindau abzuführen alles dasjenige von Salz, Früchten und anderen Waren, so dem Zoll zu Rheineck dermalen sind unterworfen oder so es in besagten fünf gehörig und in den beiden allda bestehenden Marktorten auf und neben den Markttagen Viertel und Halbviertel und also en detail verkauft wird, was aber

6) nach Werdenberg, Glarus, Appenzell, Bünden und anderen Orten bestimmt ist und geführt wird, dessen Fuhre sollen sich die Schollberger Schiffleute völlig enthalten und den Lindauer Schiffleuten zuführen, worunter jedoch

7) dasjenige, was in den fünf Höfen in das Land Appenzell, nur en-detail und in sehr wenigem besteht und verkauft wird, nicht gemeint ist, sondern solches den Schollbergern zur Abfuhr auch überlassen bleibet, jedoch mit der ausdrücklichen Bedingung, dass dieser bewilligte Verkauf en detail an das Appenzellerland keineswegs missbraucht und allzuweit gefasst werde. Nachdem man aber in Lindau seither wahrgenommen, dass die Oberrheintaler Angehörigen zeitweise den Lindauer Mark meiden, so ist

8) abgeredet und bedungen worden, dass dieselben im Ansehen dieser Nachbarsbewilligung künftighin den Markt zu Lindau mehr als bisher geschehen zu besuchen schuldig, hingegen aber auch

9) den Lindauer Schiffleuten, so sie Waren aus dem obern Rheintal nach Lindau zu führen hätten, nicht gesperrt und nicht verwehrt sei, sondern die freie Abfuhr von da gestattet und gelassen werden solle.

Aus Akten von 1728 und 1729 im Vorarlberger Landesarchiv geht hervor, dass die *Höchster* Schiffleute von der freien Reichsstadt Ueberlingen vor langen Jahren das Privilegium erhielten und bis dahin auch ausübten, alle ins vorarlbergische Oberland und das schweizerische Oberrheintal (zwischen Rüti und dem Schollberg) gehenden oder von dort stammenden «Leut und Effekten mit ihrer Frucht» zu Schiff hin und zurück zu führen.

1735 verliehen die fünf Höfe die Schollberger Schiffahrt an einen Wilhelm Sulser am Brassel bei St. Margrethen. Mit dieser Verleihung an geeignet erscheinende Schiffleute verpflichteten sich die fünf Gemeinden, diesen alle in Lindau, Fischbach, Buchhorn, Zell oder im Bayrischen gekauften Waren zu übergeben.

Rheineck befasste sich, z. T. wohl infolge der zunehmenden Konkurrenz durch andere Orte, mehr und mehr mit der Schiffahrt den Rheinschlauch hinaus an die Seeorte.

3. Die Bodenseeschiffahrt.

Die Rheinecker Schiffleute dehnten ihre Fahrten zu den wichtigsten Bodenseehäfen aus: nach Radolfzell und Ueberlingen, nach Buchhorn, Fischbach und Lindau, nach Rorschach. Die Schiffahrtskontrakte geben darüber manchen Aufschluss. Die Geschichte der Rheinecker Fahrt ist reich an Streitigkeiten und Uebergriffen der beiden Kontrahenten, was uns im Obersee, beim Zusammentreffen dreier Länder mit ihren Sonderinteressen nicht verwundern muss. Wir greifen zwei Fahrten heraus:

Die Lindauer Fahrt.

Die engen Beziehungen Lindaus mit der Schollberger Schiffahrt wurden im Abschnitt «Bodensee-Monstein» berührt.

Rheinecks *Hauptkonkurrent* in der Bodenseeschiffahrt war seit der Mitte des 15. Jahrhunderts — wie wir schon aus dessen Beziehungen zu Feldkirch ersehen konnten — *Fussach*, in der eigentlichen Rheinschiffahrt *Höchst*. Die beiden österreichischen Orte arbeiteten, besonders in Zeiten der Fehde, zusammen, um den Handelsverkehr mit Lindau an sich zu ziehen. In gerader Fahrt ging es von Lindau nach Fussach, dann per Achse die kurze Strecke nach Höchst, das der rechtsrheinischen Strasse den Zubringerdienst flussaufwärts leistete (Abb. 5). So konnte der lästige Rheinecker Zoll und dessen Kontrolle umgangen werden. Dieser österreichischen Zufahrt gegenüber hatte Rheineck selbstverständlich den Vorteil der durchgehenden Wasserfahrt, vorausgesetzt dass von Anfang an genügend kleine Schiffe verwendet wurden, und solche besass Rheineck. Verkehrspolitisch kommt es also nicht überraschend, dass, wie schon erwähnt, Fussach in den Wirren des Schwabenkrieges eine eigene Sust einrichtet zur Bedienung des Vorarlbergs. Seither hörte das Geplänkel jenseits und diesseits des Sees eigentlich nie ganz auf. Oesterreich behelligte unter dem Vorwand von Zollübertretungen Rheinecker Schiffe auf dem See. Das bayrische Lindau wurde dadurch nur indirekt berührt. Wir werden sehen, dass es in dem Spannungsfeld im östlichen Obersee den stärksten Pol besass.

Die Rheinecker Schiffleute verfügten über einen «Segner», der ihnen als *Lindauer Marktschiff* diente. Jeden Samstag fuhr es mit den Marktleuten aus dem Rheintal, die in Lindau verkaufen wollten, morgens 4 Uhr von Rheineck ab, und mittags um 1 Uhr wieder zurück. Eine Rheinecker Urkunde von 1730 verzeichnet, was das Güterschiff ohne die Flossgüter zwischen 1682 und 1729 von Rheineck nach Lindau führte. Darunter figurieren sehr viel Wein, Früchte, Schmalz, Korn, Butter, Obst, Vieh, Häute, Pfähle, Holz, Tuch (Ballen), Lumpen, Leinwand, Papier, Kupfer, Alteisen, Mühlsteine, Zigarren etc.

Das Rheinecker Burgerarchiv enthält 82 urkundliche Akten, die auf die *freie Abfuhr aus dem Lindauer Hafen* nach Rheineck Bezug nehmen. Die Lindauer Fahrt war in der Tat die bedeutendste Schiffahrtslinie der Rheinecker. Deren Rechtsame gab Anlass zu vielen Schreibereien.

Der Kampf der Rheinecker um die Gewährung freier Güterspedition ab Hafen Lindau setzte am Anfang des 18. Jahrhunderts ein, nachdem sie früher mindestens das hatten frei mitnehmen dürfen, was man zu Rheineck und Thal benötigte. Viele Korrespondenzen, Bittgesuche, ja sogar eine Gesandtschaft brachte in Lindau die Rheinecker Begehren vor.

1710 kam es zur *Sperrung des Lindauer Hafens* für die Rheinecker. Nach erneuten Verhandlungen gestattete Lindau den freien Export von Garn, später noch von wöchentlich 20 Malter Korn.

1711 suchen die Rheinecker freie Abfuhr von Salz und Korn, das für Rheineck und die angrenzenden Gebiete bestimmt war, zu erwirken. Daraufhin wollten die Lindauer wissen, was man den oberrheintalischen Höfen zu Rheineck an Frucht und Salz zollfrei lasse (1715).

Zürich setzte sich mehrmals ein, um für Rheineck den freien Transport von Korn und Salz zu erlangen, wie dies 1668 abgemacht worden sei.

Aber jedesmal, wenn man zu einem Vergleich kommen wollte, waren «etliche Lindauer Ratsherren unpässlich» oder der Lindauer Ratskonsulent war gerade abwesend.

Endlich am 16. Dezember 1729, nach langem Hin und Her, kam ein «*Lindauisch-Rheineggischer Schiffahrts-Accord*» zustande. Er bestimmte: Für Rheineck ist der Export ab Lindau für Salz und Korn frei, für Thal, Appenzell und andere Orte muss es vom Malter Korn 2 Kreuzer und vom Fass Salz 3 Kreuzer zahlen. Und der rheintalische Landvogt schrieb an Lindau: es gebe

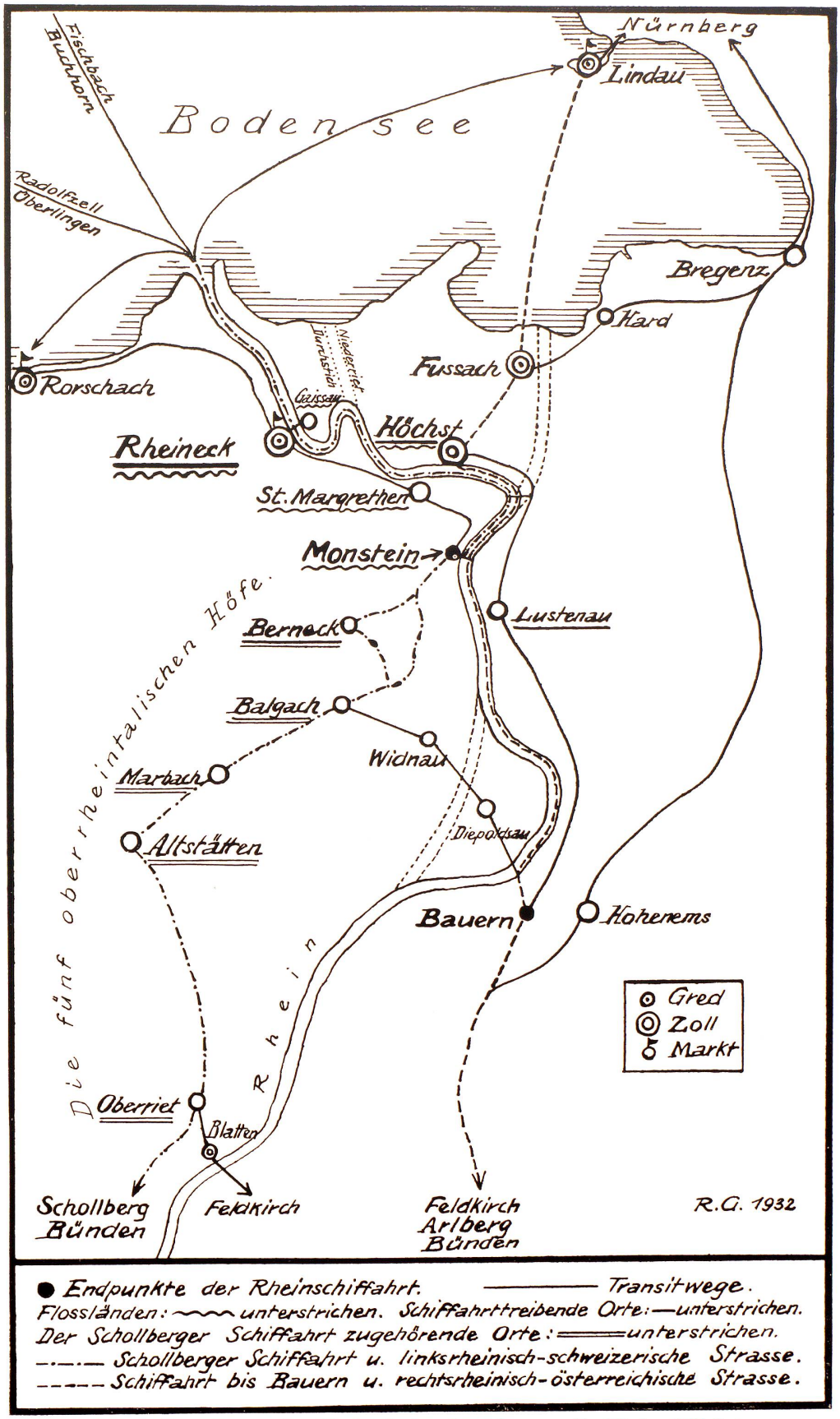

Abb. 5. Transitwege des Rheintals im Anschluss an die Rheinschiffahrt.

kein besseres Mittel, den Streit zwischen Lindau und Rheineck zu beenden, als dass man es den Appenzeller Landleuten frei stelle, ihr zu Lindau erkauftes Korn und Salz nach Belieben durch Lindauer oder Rheinecker Schiffleute spedieren zu lassen.

Somit konnte die während 19 Jahren sozusagen brachgelegene Lindauer Fahrt der Rheinecker wieder einsetzen. Aber gleich im folgenden Jahre 1730 beschwerten sich die Lindauer über die «vielen Ungelegenheiten», die ihnen die Segnerschiffleute von Rheineck bereiten. Da hiess es z. B., dass die Rheinecker mehr Güter abführen, als ihnen vertraglich zustehen, dass ein Schiffmann Salz frei abgeführt habe, das nicht nach Rheineck, sondern nach Chur gehörte, dass sie das Salz nicht bei sich abladen, dass man den Lindauer Markt schlecht besuche, dass die Rheinecker Schiffleute jüngst einen ihnen nicht gehörenden Ballen Seide «kalt lächelnd» weggeführt hätten, dass ein Rheinecker Schiffmann einem Lindauer «eine derbe Maulschelle» gegeben habe.

Die Lindauer sperrten aufs neue die Abfuhr. Rheineck seinerseits beklagte sich über die Willkür der Lindauer, die den Speditionsakkord nicht halten. 1731 sollen die Rheinecker zu Lindau «auf schändliche Weise misshandelt» worden sein.

Noch gegen Ende des 18. Jahrhunderts findet sich ein Gesuch der Lindauer Handelskammer an Rheineck, «seine Schiffleute betreffend ihre Begehren zur Ruhe zu weisen».

Es scheint, dass die Rheinecker Schifferschaft, trotz ihrem manchmal forschen Vorgehen und trotz wiederholten Vorstellungen, zu allen Zeiten (sekundiert namentlich durch Zürich) nie das *Verhältnis auf Gegenseitigkeit* erreicht hat, das z. B. die Rorschacher Schiffleute mit Lindau (lt. Schiffahrtsbriefen zwischen 1628 und 1775, s. Rorschacher Neujahrsblatt 1923) besassen. Vermutlich war Lindau am Rorschacher Markt durch umfangreichen Getreideexport mehr interessiert und zu grösserer Nachgiebigkeit gezwungen als gegenüber Rheineck, dessen Konkurrent, das österreichische Fussach, ebenfalls und hauptsächlich von Lindau aus bedient wurde. In diesem Zusammenhang ist es auch verständlich, weshalb das Verhältnis der Schifferschaften von Rheineck und Rorschach zuzeiten kein ungetrübtes war.

Die Rorschacher Fahrt.

Nach einem Akkord von 1724 durften die Rheinecker auf dem Rorschacher Markt Korn abführen. Statt wie bisher 1 Kreuzer sollten sie nun 5 Kreuzer Abfuhrgebühr für den Sack entrichten. Die Rheinecker lehnten sich gegen die neue Taxe auf. In einer Klageschrift von 1726 wurden die Gegensätze dargelegt: Die Bedeutung der Rheinecker Schiffahrt beruhe ganz auf der Spedition der Kaufmannsgüter aus Italien und Bünden nach Rorschach. Durch Kornverkehr hätten sie keinen Nutzen an Rorschach, und gerade diese Abfuhr sollte ihnen verteuert werden. Die Rorschacher hingegen freuten sich infolge zu Recht erwachsener Gewohnheit, fast ungehinderten Verkehrs mit Rheineck, so dass dessen Schiffleute klagten, sie müssten «nach Willkür der Rorschacher leben».

Es kam zur Auseinandersetzung. Die Streitsache wurde vor die Tagsatzungen zu Frauenfeld und Baden gezogen. 1727 kam ein Rezess zustande, nach welchem die Rheinecker alles, was die Rheintaler auf dem Rorschacher Markt gekauft hatten, unentgeltlich abführen konnten. Die Rorschacher hatten das gleiche Recht am Montag in Rheineck. So war es durch gegenseitiges Entgegenkommen gelungen, die drückende Ungleichheit des Verhältnisses mit seinen beständigen Reibungsstellen einstweilen zu beseitigen.

Mit den Jahren verschlechterte sich indessen das Verhältnis derart, dass die «beidseitigen Schiffleute sich dermalen im Frieden nicht mehr vergleichen» konnten, «sondern balde von dem einten, balde von dem andern Irrung und Missverständnis sich hervorgetan, welche auch sogar durch die interponierte Vermittlung und vielfältige Bemühung beidseitiger Obrigkeiten nach der vorgeschriebenen Uebung, nicht beigelegt werden konnten». So wurde 1772 vom rheintalischen Landvogt und vom Rorschacher Statthalter Honoratus Peyer im Hof ein neuer Vergleich unterschrieben, der denjenigen von 1727 aufhob. Man beschloss im Wesentlichen, «dass auf eine Zeit von 4 Jahren die allhiesigen, denen Rorschachischen Schiffleuten für sämtliche Abfuhr der Waren von Rorschach alljährlich die Summe von 75 Gulden erlegen sollen, und haben die allhiesigen den Schiffleuten von Rorschach dabei comedieret (eingeräumt), die Waren von allhier Montag, den 20ten und Montag, den 27ten Januar letzthin wegzunehmen, fürohin aber innert obbeschriebenem Termin der 4 Jahren die hiesigen Schiffleut ihre Waren von allhier nach Gutbefinden eigens abzuführen berechtiget sind» etc.

Dieser Vertrag konnte nach 4 Jahren erneuert werden und ist gleichbedeutend mit einer möglichsten Ausschaltung der Rorschacher in Rheineck. Weshalb die Rorschacher Schiffer zu dieser Konzession bereit waren, ist nicht zu ermitteln.

III. Die Flösserei Bünden-Bodensee.

Die zahlreichen Urkunden über Flösserei vom Ende des 15. bis Ende des 18. Jahrhunderts, die sich in Chur und Rheineck vorfinden, vermitteln ein interessantes Bild vom Leben und Treiben auf dem Rücken des jungen Rheinstromes und am Uferplatz zu Rheineck, wo das Holz aus den Hochwäldern Bündens schliesslich anlangte.

Vermutlich die älteste Andeutung über Flösserei auf dem Rhein gibt uns eine Urkunde von 891, in der das Recht des Klosters St. Gallen erwähnt wird, im Kobelwald Schiffsholz zu fällen und über den See zu fahren. Dieses Holz muss geflösst worden sein.

Geflösst wurde ab Haldenstein, Chur, Felsberg, Ta-

mins und Rhäzüns, eventuell noch ab andern Orten (Abb. 2). Als Empfänger der Flösse treten auf: Monstein, St. Margrethen, Höchst, Gaissau und vor allem Rheineck.

1. Vom Bündner Flosswesen.

Um 1490 muss eine *Flössereigesellschaft in Rhäzüns* bestanden haben, denn ein Conrad von Marmels, Bürger zu Chur, wehrt sich für althergebrachte Rechte: «Es kommen zu mir von der ganzen Gemeinde Rhäzüns die Flösser, Eingesessene und Hintersassen und sprechen des Flössens wegen, wie etliche «frömb Gesellen», die Flösse und Gut führen und dem Erwerb desselben Schaden zuführen. Es ist, meine lieben Herren, meine und der ganzen Gemeinde Rhäzüns Meinung, das führen den Fremden zu verbieten, umso mehr, da alles Holz aus unsern Gemeinden stamme und sie seit alters her das Recht hatten, Waaren und Flösse zu führen.»

Meist waren die Flösse nicht blosse Holz-, sondern auch Gütertransporte.

Man unterschied «Flozgüter», die dem Wassertransport zustanden, und «Rodtgüter», die ausschliesslich dem Transport per Wagen oder Maultier vorbehalten waren.

Flossgüter waren (lt. Ordnung der Flözer, 1586 Chur): «Lorbeer, Oel, Riss, Bomeranzen, Wetstein, Limona, win, un de allerlei frücht, malvasier, moscoteller, kös, triox, gsaltzen fisch, rüsch, morra, intschodi fischly». Ebenso (1714 Chur): «Ziegel, Wetzsteine, Pommeranzen, Zitronen, Fensterrahmen, Leimläden, Lorbonen, Tavetschsteine (Giltsteine), Majolika, Angioli, Sardellen, Oel, Violet, Parmesankäse, Kohl, Kabis, Bretter, Schindeln usw.», also bündnerische und italienische Waren. Bei Sperren seitens Bayern und Württemberg oder bei schlechter Ernte kam auch Korn auf den Flössen.

Rodgüter wurden dem Rodmeister übergeben. Er organisierte zunftgemäss die Fuhrroden aus Bürgern oder landrechtlichen Beisassen, welche für Sattelzeug, Beschläge und Fahrzeuge aufkommen mussten.

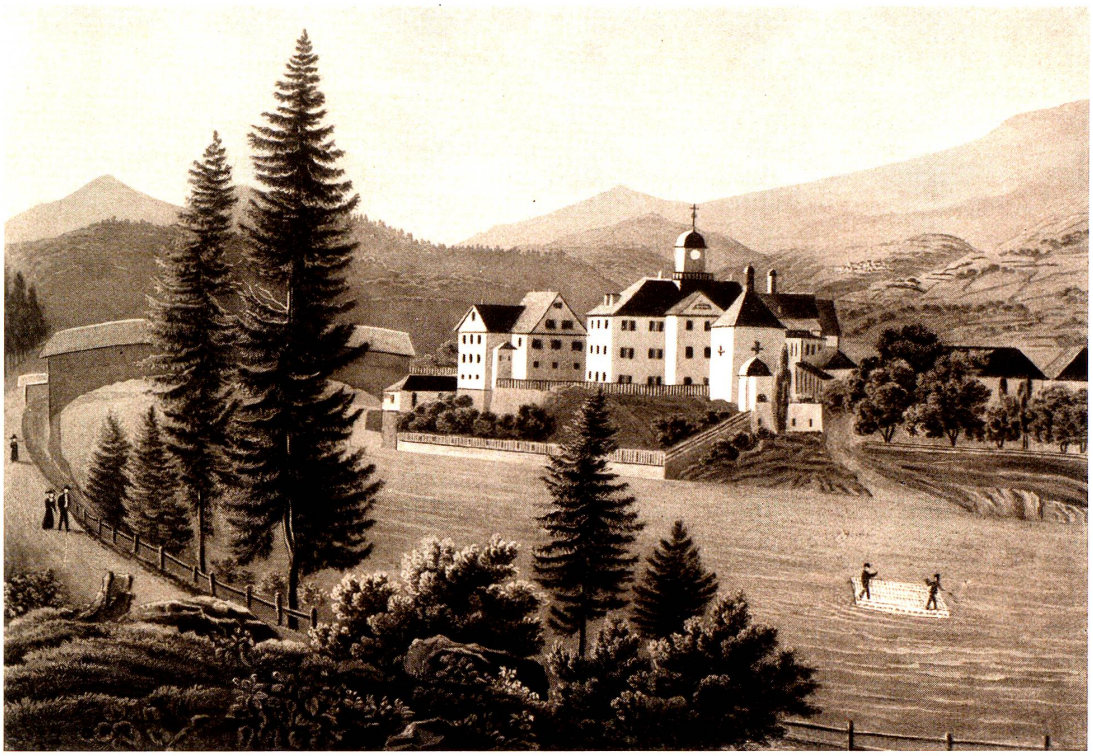

Abb. 6. Flössen beim Schloss Reichenau.

Die *Churer Faktoren (Spediteure)*, *Wagner* und *Flösser* bildeten eine *Arbeitsgemeinschaft*. Laut Art. X der Rodordnung der Schmiedezunft zu Chur von 1572 dürfen die Faktoren fremden Wagnern keine Rodgüter aufgeben. Der Rodmeister hat Anrecht auf einen halben Batzen pro Stück Flossgut, das einem fremden Wagner übergeben wird. Bürger und Hintersassen sind von dieser Abgabe frei. *Reis* (in Fässern) ist *kein Flossgut*, was auch die Fuhrleute zu beachten haben, «damit der Zoll und anderes nicht entgeht.» Auch 1719 bestimmt Graubünden, dass Reis kein Flossgut sei, «entgegen gelegentlichen früheren Gewohnheiten». Sollten Flösser wie Faktoren Rodgut auf dem Wasserweg verfrachten, so verfallen sie (Ordnung der Flösser, 1586 Chur) einer Busse von 10 Pfund. Der Bürgermeister kann den Faktoren gestatten, einen Sack Reis pro Floss zu laden.

1714 stellt die Stadt Chur zwei Wächter am Rhein auf: «die sollen bei ihrem Eid sehen, dass kein Reis nach Kaufmannsart durchgeflösst und dass Zollstätten und Sust (Lagerhaus) passiert werden. Fehlbare sind anzuzeigen.»

Immerhin war es den Flössern gestattet, Flösse, die zu *Bauholz* bestimmt waren, sowie *Holzprodukte* auf eigene Rechnung mitzuführen und zu verkaufen, wo sie wollten. Das geht aus der zweiten Bestimmung des «Flozcontrakts Rheineggs mit sämtlichen Bündnerischen Flözern» von 1704 hervor, wo es heisst: «Zum andern ist den Flössern wie von alters her vergünstigt und zugeben worden, dass sie diejenigen Flöss, die mit Kohl (Kohlen), Stickel oder Schindeln beladen worden, verkaufen sollen und mögen, wo und wem sie wollen, nach ihrem besten Belieben, desgleichen auch diejenigen Flösse, die expresse zu Bauholz gemacht und geordnet sind, jedoch dass sie auf dergleichen Flöss keine Kaufmannsgüter zu führen nicht befugt sein sollen.» In dem genannten Vertrag wird auf einen frühern von 1615 verwiesen. 1709 wurde von den drei Bünden bestimmt, dass die Flösser bei *Weintransporten* («der in unserem Landt wachsende Wein») anlanden und ihre Flösse verkaufen können, wo sie wollen.

Dass *Reisende* mit auf die Flösse genommen wurden, bekundet ein Ratsbeschluss von 1712 (Chur). Die Rossrodt verwahrte sich beim Rat gegen die Durchfahrt von Flössen mit fremden Reisenden. Dieser erkannte, es sei den Passagieren die Durchfahrt zu gestatten. Die Flösser sollen aber in Chur niemand auffordern, auf die Flösse zu sitzen, sonst haben sie auf der Schmiedezunft 10 Pfund Busse zu bezahlen.

Um 1800 fuhren die Flösse regelmässig Dienstag und Donnerstag Mittag in Chur mit Gütern und Reisenden ab. Man landete in Trübbach, übernachtete und fuhr anderntags bis Monstein und Rheineck.

2. Rheineck als Floss-Hafen.

Das «Monopol».

Die *älteste Flösserei-Urkunde*, die Rheineck betrifft, ist ein Abschied der Tagsatzung in Baden 1545, wo, aus Anlass des eigenmächtigen Vorgehens einiger Konstanzer Bürger, die ab Chur Flösse samt Waren über Rheineck nach Hause führten, bestimmt wurde, «dass alle die flöz, so von Chur gehn Rheineckh geführt, den unseren von Rheineckh, wie dass von alten hero brauch zu kaufen sollen geben werden.» Die Rheinecker sollen den Flössern bei der gegenwärtigen Teuerung noch Holz zur freien Verfügung überlassen. Konstanzer und Leute anderer Orte, die Churer Holz flössen, mögen sie «führen lassen wohin es Ihnen Eben und gefellig ist. Die mögend die von Rheinegg auf ihr Statt-buch schreiben lassen, doch so behalten wie unser Herren befor, dass Sy solche Satzung mögend Enderen, minderen oder mehren nach ihrem willen und gefallen.»

Rheineck als Kopfstation der Bodenseeschiffahrt war auch *der gegebene Flosshafen*. Es empfing den Löwenanteil aus der Flösserei. Im obigen Abschied begegnen wir erstmals dem vermutlich aus langer Gewohnheit abgeleiteten Alleinrecht oder mindestens *Anspruch* Rheinecks, dass hier die Flösse entladen, auseinandergenommen und verkauft werden mussten. 1564 weist eine bündnerische Erkanntnis das Recht des Flosshafens ausdrücklich Rheineck zu und nicht *Höchst*, das ebenfalls die Güter abladen und über Land nach Fussach führen wollte und — wie schon bei der Schiffahrt erwähnt — mit Rheineck in scharfen Wettbewerb zu treten bemüht war. 1583 bestätigen die drei Bünde diese Bestimmung an ihre Flösser, ebenso 1583 und später.

In sämtlichen 24 «Flozcontrakten» Rheinecks mit den Bündner Flössern (im Rheinecker Burgerarchiv) heisst es im ersten Abschnitt: «Namentlich und erstens, dass ein jedes Floss nirgend anders soll abgeladen werden bei Straf und nach Verträgen als zu Rheinegg, ausser was wir Factoren notwendigerweis anderswo müssen abladen lassen . . .»

Das Abladen der Flossgüter war Sache der Rheinecker. Der Flosskontrakt sagt darüber: «Drittens sollen die von Rheinegg oder ihre Schiffleute schuldig sein, sobald die Flösse ankommen, die Kaufmannsgüter darab zu nehmen und solche ohne ein Hindernis an gehörige Orth zu verschaffen, welchen Tag in der Woche solches auch immer sei, auch kein Kaufmannsgut auf den Flössen liegen zu lassen, sondern in ordentliche Verwahrung und unter Dach zu nehmen und zu tun.»

Die Mitbewerber.

Gestützt auf diese Abmachungen mit Bünden wachten die Rheinecker über ihr Recht und suchten allfällige Konkurrenten eifersüchtig fern zu halten.

1606 erhoben sie Klage, dass *Haslach* und *Widnau* unberechtigterweise die Flösse aufkaufen, ebenso 1706 (Bündner Abschied), dass Flösse bei *Monstein* und *St. Johann-Höchst* abgeladen werden (Abb. 2).

Als Höchst und Fussach 1726 zum Zwecke eigener Güterspedition (über Land und per Schiff nach Lindau) einen eigenen Akkord bei Chur anmeldeten, legte Rheineck wegen des dortigen Anlandens Beschwerde ein mit dem Bedeuten, es sei nach alter Ordnung mit Chur abgemacht, dass Kaufmannsgüter nur in Rheineck abgeladen und weiter spediert werden dürfen.

1730 verbot der Rat zu Rheineck Ochsenwirt J. Messmer, mit Weinfässern beladene Flösse in Gaissau abzuladen. Später wurde sogar bekannt, dass dessen Wein in Höchst von den Flössen geladen und per Achse nach Gaissau geführt wurde.

1736 lud der Schollberger Schiffmann W. Sulser aus Bünden geflösstes Holz statt zu Rheineck bei seinem Wohnort *St. Margrethen* ab. Der Mann glaubte Rheineck keinen Schaden zuzufügen, wurde aber vom Landvogt auf sein unbefugtes Tun aufmerksam gemacht, unter Hinweis auf den eidgenössischen Abschied in Baden von 1690: «Zoll und Niederlag zu Rheineck bey alten gerechtigkeiten solle Manuteniert und Erhalten und zu

solch dessen keine neue Auslände gestattet werden.» 1782 kauften die Flossmeister von Monstein (Michel, Jakob und Johannes Zoller in Au) Flösse auf unerlaubten Mehrschatz (zu höheren Preisen als Rheineck) und verkauften sie wieder «aussert» das Rheintal, was einem Abschied von 1706 klar zuwiderlaufe.

Dieses unbefugte Landen und Entladen, Kaufen und Verkaufen oberhalb Rheineck beeinträchtigte dessen eigenen Erwerb und widersprach seiner Monopolstellung, die es in erster Linie dem Umstand verdankte, dass es den Transitgütern durchgehenden Wasserverkehr bieten konnte (z. B. Bündnerweine bis Rorschach).

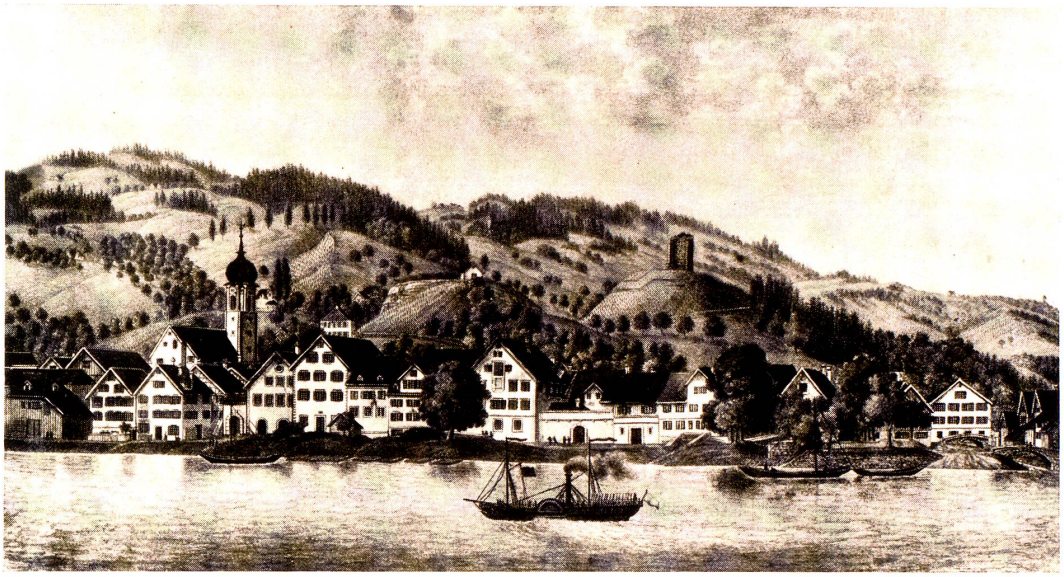

Abb. 7. Rheineck um 1850.

Missbräuche beim Flössen.

Wegen Beschädigung der Güter infolge Unvorsichtigkeit oder Unbesorgtheit der Bündner Flösser mussten die Rheinecker bei den Churer Spediteuren verschiedentlich Klage führen.

Schon 1583 wurde den Flössern durch Bünden vorgeschrieben, dass sie die Flösse «für 34 Bazen pro Stück und in *rechter Grösse*» machen sollen.

Aus dem Jahre 1725 ist uns eine Beschwerde bekannt, nach der die Flösser zum Umladen der Waren gezwungen waren, weil die Flösse «gänzlich unter dem Wasser schwammen».

1732 wird wegen Ueberladung der Flösse geklagt, weil «Kaufmannsgüter von guten Flössen unterwegs auf schlechte geringere Flösslein hinüber versetzt wurden.» Das rührte auch von der Gepflogenheit her, «dass unterwegs ein, zwei oder mehrere Bäume von einem Floss abgeschnitten und verkauft wurden, wodurch das Floss verkleinert und geschwächt wurde», so dass die Güter, vom Wasser berührt, Schaden litten.

1743 wird nach Chur geklagt über «kleine Flözlin, die bewunderungswürdig anzusehen», wodurch die Flösser sich selbst samt den Kaufmannsgütern in grösste Gefahr setzten.

In den Flosskontrakten steht hierüber: «Und nämlich sollen die Flösse die Bürde von Kaufmannsgütern beladen, Sommerszeit 12—14, Winterszeit aber 8—10 Stück tragen mögen. Dabei dann auch abgeredet, dass die Flösser von den Flössen unterwegs nichts abhauen, sondern ganz nach Rheineck liefern sollen, falls sie aber dawider handeln, sollen sie deswegen gebührend abgestraft werden.

Das Verhältnis der Flösser zu Rheineck und die Bekämpfung von Missbräuchen in der Flösserei waren wiederholt auf der Traktandenliste der bündnerischen Bundestage.

Der Holzhandel.

Der Rheinecker Holzhandel ist so alt wie das Flössen selbst. Besonders am Anfang des 17. Jahrhunderts standen hier Handel und Gewerbe in Blüte. Der An- und Verkauf des aus Bünden geflössten Holzes bildete damals einen nahmhaften Erwerbszweig. Wurde das Holz teurer, wie z. B. 1651, so kauften die Rheinecker weniger, und damit ging auch die Flösserei auf dem Rhein entsprechend zurück. Einer Urkunde von 1743 ist zu entnehmen, dass am 29. März die Rheinecker bei 300 Flössen entweder auf dem Land, oder noch im Wasser liegend verzeichneten. Das Floss zu 18 «Baum» entspricht dies 5400 Stämmen.

Ueber den *Ankauf der Flösse* heisst es in den Flosskontrakten: «Wann er alldorten glücklich ankommt, so sollen die Herren von Rheineck um einen jeden Floss,

so die gebührende Bürde tragen mag, von Stund an ohne einigen Aufschub noch Verhinderung zu bezahlen schuldig und pflichtig sein, 3½ Gulden guter genehmer der Herrschaft Rheintal Münz und Währung, dergestalt, dass die Flözer solches Geld in gleicher Valuta als sie es empfangen ohne einigen Verlust wiederum ausgeben können.»

Der *Flossmeister* überwachte nicht nur die Ankunft, sondern besorgte auch An- und Verkauf der Flösse. Der *Flosskontrakt von 1727* enthält zu den drei Bestimmungen des Kontrakts von 1651 zwei weitere, in denen die Befugnisse des Flossmeisters berührt werden:

«Viertens. Weil die Flösser in Uebung haben zwei oder mehr Flöze aneinander zu binden, bei welchem gewöhnlich der einte besser als der andere oder oft gar schlecht, da der bessere dem minderen, wann er die gebührende Bürde tragen will, muss helfen tragen, ist beordert, dass in solchem Falle die Flösse bei Ankunft, wann es begehrt wird, sollen losgemacht, und wann es sich findet, dass sie die gebührende Bürde ohnbeschädigt der Waren nicht tragen mögen, der Flossmeister solche Flösse anzunehmen nicht schuldig sein solle.

Fünftens. Wenn Flösse ankommen, die mit Steinen, Rahmen, Schmalz oder andern Waren, die nicht für durchgehende Kaufmannswaren zu halten sind und im Contract nicht inbegriffen waren, nicht völlig geladen oder nur ein oder mehr Kaufmannsstuck — worunter auch der Veltlinerwein, Tuch begriffen — auf hatten, solche für deren in dem Contract gehörende Flöz gehalten, und von dem gesetzten Flossmeister wie dann jeder Floz zwei Ruder mitbringen, oder in Mangel dafür von einem 3 Kreuzer abgezogen, nach dem Tax angenommen und bezahlt werden solle.»

Der *Flosskontrakt von 1738* führt drei weitere Bestimmungen an: «Sechstens. Flösse, die mit der völligen Bürde oder Anzahl der Kaufmannsgüter aufhobend, gleichwohlen in dem Contract eingeschlossen seien und zwar mit dieser Erläuterung, dass solche nicht mehr als 18 Baum haben und vornen in der Breite 11—12 Schuh sein sollen. Wann sie aber mehr als 18 Baum haben, dem Flossmeister frei zustehen, solche anzunehmen oder nicht.

Siebtens. Wie es dann auch beschehen, dass gute Flösse mit unterschiedlichen in die Schweiz und nach Oesterreich gehörigen Waren oberhalb Rheineck abgeladen, verkauft und hingegen die Kaufmannswaren auf schlechte Flöz geladen und solch umgewechselte Flöze nach Rheineck gebracht worden, dieser Umtausch soll nicht gestattet werden, sondern wann einer oder mehr sich hierin vergehen würde, so soll der Floz der Stadt Rheineck verfallen sein.

Letztlich ist auch beordert, dass wann die Flözer aufrichtig und mit Wahrheit bezeugen können, dass sie dann und wann einen überflüssigen Floss zu besserer Sicherheit der Kaufmannsgüter bis auf den Trübenbach mit sich nehmen, und alsdann daselbst solch überflüssiger Floz wiederum abgeladen und die Güter auf andere Flöz verlegt werden, so soll den Flözern freistehen, solchen Floz zu verkaufen, wo sie wollen, allenfalls aber hierin Gefahr, Betrug oder Arglist geübt würde, so soll ein solcher Floz der Stadt Rheineck verfallen sein.»

Während der grösste Teil der Flösse in Rheineck verblieb, um hier verhandelt zu werden, wurde der kleinere Teil mit Segelschiffen über den See weggeführt.

Die *Pflichten des Rheinecker Flossmeisters* gegenüber der Stadt sind in drei *Flossmeisterordnungen* aus dem 18. Jahrhundert (1721, 1773, 1794) umschrieben. Der Text, der auch als Eidesformel diente, lautet:

«Die von der Bürgerschaft gesetzten Flossmeister sollen geloben und schwören:

Während ihrem Amt mit bestem Fleiss und Treuen, alle zum Verkauf hieher kommende Flötze, um den billigsten und mindesten Preis anzukaufen, die Käufer mit keinen unnötigen Kosten zu beschweren, die Preise eines jeden besondern Kaufs in möglichster Gleichheit auf die Flötze zu verlegen, sie vor jedem Montag ordentlich zu nummerieren und in ihr Buch zu verzeichnen, auch auf jedem Flotz einen Ruderbengel liegen zu lassen. Die Flötze vor 8 Tagen nach ihrer Ankunft an keine Ausländer zu verkaufen, noch in die Ferne zu verstellen, sondern innert den 8 Tagen dieselbige nur an hiesige Verbürgerte und an die Hofleute von Thal gegen sichere und bare Bezahlung also zu verkaufen, dass sie über den eidlich notierten Betrag des Ankaufs von einem hiesigen Bürger nicht mehr Käuferlohn nehmen, als von jedem Flotz 4 Kreuzer, und von einem Hofmann zu Thal, wann ein Flotz 8 Gulden und darunter kostet, vom Flotz nicht mehr als 10 Kreuzer; lauft er über 8 Gulden Ankauf, von jedem Flotz 15 Kreuzer; jedoch sollen sie an denen Montagen allein denen hiesigen Bürgern, und an denen Dienstagen allein denen Hofleuten zu Thal, die in nächst verflossener Woche angekommene Flötze auserlesen lassen, und verkaufen, und in den übrigen Tagen beiden nebeneinander; aber nicht gestatten, dass an den 2 Haupttagen etwan durch grosse Käufe auf Mehrschatz (höherer Preis) die Bürger und Hofleute an Versorgung ihres Hausgebrauchs verkürzt werden, sondern trachten, jedem nach Notdurft behülflich zu sein und überhaupt genau acht zu haben, dass hiesige Stadt in ihrem Flosshandel nicht benachteiligt und beschädigt werde.»

Die erneuerte *Flossmeisterordnung von Ostern 1794* enthält noch folgenden Zusatz:

«Endlich um der so oft gebrauchten Ausflucht zu begegnen, als könnten die Flötze nicht allemal an dem ersten Montag nach ihrer Ankunft dem wahren Wert angeschlagen werden, sintemalen es sich nicht selten lang verziehe, bis die bündnerischen Flotzhändler anhero kommen und den Kaufpreis während einem ziemlichen Zeitraum hieher geschickten Flötzen festsetzen und richtig machen, so sollen die Flotzmeister gehalten sein, solche der hiesigen Bürgerschaft gleichwohl um den wahren Ankaufspreis und den hieroben festge-

setzten Käuferlohn zu überlassen, wenn selbige auch schon 1 oder 2 Monate hier gestanden wären, nur mögen sie in diesem Fall einen billigen prorata Zins darauf schlagen à 5 % jährlich und nichts darüber.

Und also sollen sie geloben und schwören, alles obstehende genau zu halten und redlich zu beobachten, niemanden zu vervorteilen, gegen die hiesige Bürgerschaft und die Hofleute zu Thal auf keinerlei Weis noch Weg, weder directe noch indirecte, weder offenbar noch heimlich, weder auf eine verdeckte noch unverdeckte Art, einen grössern Gewinn oder Vorteil zu suchen und sich zueignen, als nur denjenigen, welcher ihnen durch die soeben abgelesen wordene Verordnung gestattet wird, und überhaupt den wahren Sinn warum das Flotzmeisteramt eingesetzt worden, gewissenhaft zu erfüllen, der darinnen besteht, dass dem schädlichen Vorkauf der Flotzhölzer vorgebeugt und zugleich der allgemeine Nutzen hiesiger Stadt und Nachbarschaft befördert werde.»

Eine Fussnote besagt: «Dass die Flotzmeister den Flotzhandel miteinander in solidum treiben sollen, und nicht jeder separatim, kann ihnen noch überdies von dem regierenden Amtmann mündlich vorgeschrieben und angekündigt werden.»

Die Flossmeisterstelle wurde wie die Schiffahrt jährlich an Ostern vergeben, und zwar jedesmal an einen andern. Zwischen 1704—15 kommen folgende Familiennamen vor: Messmer, Bärlocher, Lutz, Kuhn, In der Maur und Pfeiffer.

Dass es auch früher im Holzhandel *Stockungen und Krisen* gab, ist erwiesen. 1766 war fast allerorten Holzmangel. Weil das Flössen aus Graubünden für einige Zeit verboten war, kamen nur noch wenige Flösse nach Rheineck, was dessen Holzhandel empfindlich traf.

Den «Erinnerungen von Gottfried Lutz» entnehmen wir, dass dessen Vater Jeremias Lutz Flösserei und Holzhandel um 1830 herum betrieb und oft 60—100 Flösse beisammen hatte. Ein grosser Teil war Brennholz, das in Thal, Buchberg und Rheineck abgesetzt wurde. Auf den Flössen kamen damals auch Veltlinerhonig, Mandeln und Kastanien. Jeremias Lutz war der erste, der selbst ins Bündnerland reiste, oft zu Fuss, um daselbst Holz, besonders Lärchenholz, einzukaufen, das er damals billig erstand. Ein Bauer brachte ihm jeweils am Churer Markt 18 Fuss lange Lärchen 1 bis 1½ Fuss dick, für einen Bündnergulden (= Fr. 2.20).

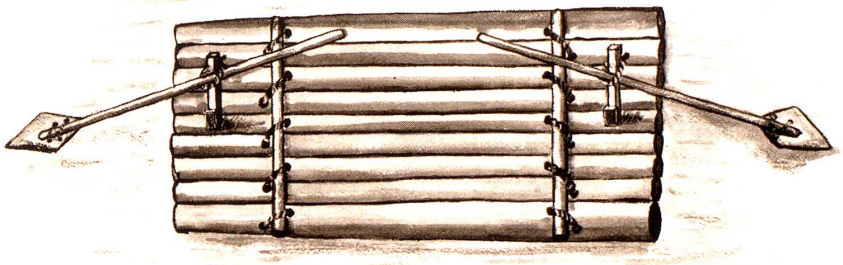

Abb. 8. Skizze eines Flosses.

1932 gezeichnet von einem ehemaligen Flosserbauer in Ems. — Solche Flösse, die bis ca. 1885 ab Pran dil Bogn,'Badwiese bei Rhäzüns den Rhein befuhren, wurden durch Haselruten zusammengehalten. Der Pflock, an dem das Ruder drehte, war konisch in das Rundholz eingelassen und von oben mit Keilen befestigt. Das Floss enthält weder eiserne Befestigungen noch Stricke, sondern lediglich Holz.

Der Transport auf dem Rhein war mit vielen Mühen verbunden. Lutz war oft ganze Wochen fort und musste manchmal bis ans Hosenband im Rhein stehen, um havarierte Flösse wieder zusammenzustellen und flott zu machen. Er war damals Hauptlieferant für Lärchenholz in die Schiffswerkstätten und später für Nussbaumdielen in die Gewehrschaftfabriken Neuhausen. Deshalb beschäftigte er *Sägereien* im Oberland, in Thal und Goldach und installierte — allerdings mit wenig Glück — eine eigene Dampfsäge.

Auch in Reichenau arbeitete noch im 19. Jahrhundert eine grossangelegte Säge speziell für den Handel mit Frankreich. Das Holz ging über Rheineck-Schaffhausen-Basel.

IV. Niedergang des Rheinverkehrs und Ausblick.

Wenn das zunehmende Geschiebe im Rheinbett die *Schiffahrt* nach und nach sehr erschwerte und zuletzt unmöglich machte, so wurde dadurch die *Flossfahrt*, die ja nur talab ging, weniger behindert. Die verbesserten Landstrassen und die Eisenbahn trugen mit dazu bei, dem Wasserverkehr seine einstige Bedeutung zu

nehmen. In einer Akte im Vorarlberger Landesarchiv von 1767 wird die Schiffahrt bis Bauern nochmals erwähnt. Dies geschieht aber nur noch wie von einer fast verklungenen Sage, an die man durch einige Ueberbleibsel der alten Schifflände gemahnt wird. Die Flossfahrt fand mit der Errichtung der vielen Brücken (erst im 19. Jahrhundert), deren Joche ein gefährliches Hindernis bilden, ihr Ende. Ueber die Schwierigkeiten im korrigierten Rhein könnte der zürcherische Pontonierfahrverein erzählen, der am 20. Juli 1902 die gefährliche, 57 km lange Rheinstrecke Trübbach-Bodensee mit Hunderten von Kiesbänken, sehr wechselvoller Fahrrinne, 16 Brücken mit 2—10 Jochen in weniger als 4 Stunden befuhr.

Die Rheinecker Sust verschwand. Das Parterre des Rathauses diente bis zum Brandunglück 1876 als Mühlegeschäft und Mehlhandlung. Das «Rheinegger Fahr» nach Gaissau wich einer hölzernen Brücke.

Der *Schiffsverkehr* bis Rheineck blieb aber noch ziemlich lange. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts war diese Flußstrecke noch ziemlich frei von Kies und deshalb regelmässiger. Die Duilesche Rheinkarte von 1825 weist bei niederem Wasserstande Tiefen von 2,5 bis 5,5 Meter auf, was den grössten Schiffen die Fahrt ermöglichte. Als in den 20er und 30er Jahren St. Margrethen die Ausleitung des Rheins im «Eselschwanz» (Niederriet-Durchstich, vgl. Abb. 5) befürwortete, widersetzte sich Rheineck mit aller Kraft gegen die Abgrabung seines Schiffahrtsweges. In den 40er und 50er Jahren kamen noch oft die grossen Segelschiffe von Friedrichshafen und Lindau mit ihren mächtigen rechteckigen, grauen, blaugestreiften Segeln nach dem Städtchen, beladen mit Brennholz, Brettern, Lebensmitteln und Früchten. Von ziemlich viel Volk erwartet wurde jeweils am Sonntagvormittag das Ledischiff von Lindau, das Schilt, Hefekränze, Lindauerschüblinge und hauptsächlich Frucht brachte. Anfangs der 50er Jahre kam das Dampfboot erstmals von Lindau (Abb. 7). Die Schuljugend begrüsste es mit lautem Jubel und dem Rufe: «Weissbrot! Weissbrot!», worauf ihr vom Schiff aus sogen. «Lindauer Bürli» zugeworfen wurden.

Und heute? Der *Fussacher Durchstich* vom Mai 1900 liess das alte Rheinbett veröden. Rheineck, Höchst, St. Margrethen verloren die Wasserstrasse, opferten ihre lokalen Interessen dem grossen Werk der Rheinregulierung.

Der alte Rheinlauf, nur noch durch den Binnenkanal gespeist, ging zunehmender Verkrautung, Verschlammung und Versandung entgegen. Damit wurde das Rheinecker Kiesgeschäft bis heute immer mehr erschwert. Konnte man früher das ganze Jahr bis Rheineck fahren, so muss jetzt mit einem Unterbruch von 1½ Monaten gerechnet werden, und während 4—5 Monaten können die Schiffe nur teilweise belastet werden, was die Betriebsspesen vergrössert.

Die Schiffahrtsvereine in Rheineck (gegründet 1908) und St. Margrethen (gegründet 1913), als Mitglieder des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee, liessen Projekte für Schiffahrtshäfen und -Wege ausarbeiten. Dabei wurde in erster Linie der *Ausbau eines Rinnsales* erstrebt. In Verbindung mit dem Ausbau der Schiffahrtsstrecke Basel-Bodensee und der Bodenseeregulierung (Aufhebung der Tief- und Hochstände) wird sich auch der Wunsch der Rheinecker und St. Margrether nach der Schiffahrtsrinne, im Einvernehmen mit dem Eidgen. Wasserwirtschaftsamt, Geltung verschaffen müssen, um endlich einen wirtschaftlichen Ersatz für den einstigen blühenden Warenumschlag zu erhalten.

Dass Rorschach von der Rheinschiffahrt Basel-Bodensee neue Verkehrsimpulse bekommen wird, ist wohl anzunehmen; inwiefern seine Interessen durch eine eventuelle Weiterführung der Schiffahrt bis Rheineck-St. Margrethen berührt werden, ist ungewiss, wird aber hoffentlich eine nahe Zukunft lehren.

Literaturverzeichnis (gekürzt).

A. Quellen.

Ungedruckte:

Burgerarchiv Rheineck. Flozwesen Nr. 1—76.
— Schiffahrt. Abt. I. Akten betr. freie Abfuhr aus dem Lindauer Hafen.
Abt. III. Rheinecker Schiffahrt Nr. 1—36.
Abt. IV. u. V. Prozesse gegen Schiffleute.
Abt. VI. Schollbergische Schiffahrt Nr. 1—5.
Abt. VII. Akten betr. Rorschacher Schiffahrt. Nr. 1 und 2.
Ortsbürgerarchiv Rorschach. Schiffahrtsbrief Rorschach-Rheineck.
Stiftsarchiv St. Gallen. Rubr. LXVI, Fasc. 15 Schiffahrtsurkunden.
Mitteilungen alter Rheinecker Personen (im Besitze der Familie Pfändler, Rheineck).

Gedruckte:

Abschiede, Eidgenössische. Band I—III.
Schelling, Urkundenbuch zur st. gallischen Handels- und Industriegeschichte, St. Gallen, Fehr, 2 Bände.

B. Bearbeitungen.

Allgemeiner Anzeiger, Rheineck. 6. Mai 1930: Der Rathausumbau, von A. Indermaur.
— 12., 14. und 19. Febr. 1931: Die Geschichte des Rheins, von T. Müller.
— 3. Okt. 1931: Sondernummer, Artikel von Dr. H. Krucker, Dr. F. C. Moser und A. Indermaur.
— 29. März 1932: Die Schiffahrt Rheinecks vom XVI.—XVIII. Jahrhundert, von Dr. F. C. Moser.
Appenzeller Chronik, St. Gallen 1740.
Erinnerungen von Gottfried Lutz, Bäckermeister und Konditor, Rheineck.
Früh, Dr. J., Geographie der Schweiz, St. Gallen 1931, VII. Lieferg.
Härry A., Historische Entwicklung der schweiz. Verkehrswege. 2 Bände, 1911 f. erschienen in den Publikationen des Nordostschw. Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee.
Kaltenbach Ernst, Beiträge zur Anthropogeographie des Bodenseegebiets, Basel 1922.
Krapf Philipp, Die Geschichte des Rheins zwischen Bodensee und Ragaz. Sonderdruck aus den Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees, Heft XXX. 1901.
Krucker Dr. H., Zum Ausbau des alten Rheingerinnes Bodensee-Rheineck. «Rheinquellen» Nr. 8, 1932.
Moser Dr. Fritz C., Das Strassen- und Schiffahrtswesen der Nordostschweiz im Mittelalter. Huber, Frauenfeld 1930.
Naef, Chronik.
Neujahrsblatt auf das Jahr 1834: Die Bezirke Ober- und Unterrheintal. Herausgegeben vom wissenschaftl. Verein in St. Gallen.