Zeitschrift: Vom Jura zum Schwarzwald : Blätter für Heimatkunde und Heimatschutz

Herausgeber: Fricktalisch-Badische Vereinigung für Heimatkunde

Band: - (2002)

Artikel: Schiffer, Flösser und Fischer am Hochrhein zwischen Laufenburg und Basel

Autor: Brogle, Felix

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-914065

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: 15.07.2025

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

Felix Brogle

Schiffer, Flösser und Fischer am Hochrhein zwischen Laufenburg und Basel

Mehr als ein Menschenalter ist vergangen, seitdem am Rhein oberhalb Basels drei blühende Gewerbe, die eng mit dem Strom verbunden waren, der industriellen Entwicklung mit dem Ausbau von Strassen sowie dem Bau von Eisenbahnen und Kraftwerken ihren Tribut zollen mussten: die Schifffahrt, die Flösserei und die Fischerei. Wohl erhielt auch im 20. Jahrhundert der Gedanke der Schiffbarmachung des Hochrheins von Basel bis zum Bodensee und auf der Aare neuen Auftrieb, speziell nach den beiden Weltkriegen. Die Projekte wurden aber nie verwirklicht. Zurzeit sind Bestrebungen im Gange, der Fischerei mit der Neuansiedlung des Lachses wieder Auftrieb zu geben. Auch hier dürfte bis zu deren Realisierung noch viel Wasser den Rhein hinunterfliessen. Wir haben uns schon fest daran gewöhnt, dass der Rhein, der während Jahrhunderten für viele Uferbewohner eine existenzsichernde Verdienstmöglichkeit bot, zu einem Erholungsraum für Menschen geworden ist, die in der Ruhe der Flusslandschaft Entspannung vom Stress des Alltags suchen. Die nachstehenden Ausführungen haben zum Ziel, die geschichtliche Entwicklung dieser drei Gewerbe auf der Rheinstrecke von Laufenburg bis Basel darzustellen. Hier konnten bis ins letzte Viertel des 19. Jahrhunderts zwei Zünfte – die Laufenknechte an den Laufenburger Stromschnellen und die Rheingenossen von der Säckinger Rheinbrücke bis Basel – dank der Gefährlichkeit des Rheins ihre Vorrechte aufrechterhalten. Hier erlebten die drei Gewerbe zu verschiedenen Zeiten ihre Hochblüte: die Schifffahrt vom 15. bis zum 18. Jahrhundert; damals genoss der Wasserweg bei dem mangelhaften Zustand mittelalterlicher Strassen und der Unsicherheit des Landverkehrs eine absolute Vorrangstellung als Verkehrsweg. Die Flösserei erreichte in unserer Gegend ihren Höhepunkt im 18. und speziell im 19. Jahrhundert mit dem Einsetzen der Holzausfuhr nach Holland und Frankreich. Die Fischerei dürfte annähernd so alt wie die Menschheit sein. Sie war am Hochrhein derart ergiebig, dass die Uferbewohner sie zu allen Zeiten betrieben.

Die drei Gewerbe im Gebiet der Laufenknechte

Verschiedene Urkunden der Stadt Laufenburg, die bis ins 13. Jahrhundert zurückgehen, geben uns Einblick in den Alltag der Schiffer, Flösser und Fischer.

Schifffahrt

Laufenburg hatte dank seiner topografischen Gegebenheiten für die Schifffahrt eine besondere Bedeutung, da hier der Laufen ein Hindernis bot, das in geeigneter Weise umgangen werden musste.

In einer 1851 vorgenommenen technischen Untersuchung wurden die Stromschnellen in Laufenburg wie folgt beschrieben:

Von der Rheinbrücke in Laufenburg an ist der Strom, wegen der Heftigkeit seines zwischen zackigsten Felsen sich durchwindenden Falles («Laufens») nicht mehr schiffbar und keine fahrbare Wasserstrasse. Der Strom wird gleich unterhalb auf das rechte Ufer gedrückt, durch Anprallen an die bis über die Hälfte des Flussbettes hinüberragenden Felsen auf das linke (Schweizer) Ufer geworfen, worauf er seinen Lauf in einem schmalen Bett, die sog. «Enge», auf einer Strecke

von ungefähr 1000 Schritten mit einer reissenden Schnelligkeit fortsetzt, bis sich bei Rhina das Flussbett wieder erweitert.[1]

Durch den im 11. Jahrhundert beginnenden Handel auf dem Wasserweg zwischen dem Bodensee und Basel erlangten die Stromschnellen am Laufen eine besondere Wichtigkeit. Aus den Laufenburger Schifferordnungen des 15. Jahrhunderts geht hervor, dass der Rhein damals zu Reisen und Warentransporten benutzt wurde. Es ist die Rede von der Schifffahrt auf den vier Flüssen (Rhein, Aare, Reuss, Limmat), von Glarner und Wallenstadter, von Zürcher, Luzerner, Berner und Freiburger Schiffen. Oberhalb der Stromschnellen mussten alle Schiffe anlegen. Die Waren, unter anderem Salz aus Tirol und Bayern, Getreide und Käse aus dem Bodenseegebiet und aus der Innerschweiz, Gewürze, Stoffe und Südfrüchte aus Italien, wurden im Giessen ausgeladen und auf dem Landweg in die Lager oder aber direkt zur Schifflände im Schäffigen gekarrt. Die leeren Boote wurden von den mit den Tücken vertrauten Laufenknechten durch die Stromschnellen geschleust. Laufenburger Schiffleute übernahmen dann die Führung jener Schiffe, die ihnen zum Kauf angeboten wurden, rheinabwärts bis Basel. Aus diesen Verhältnissen bildete sich im Laufe der Zeit eine Genossenschaft mit zunftähnlichem Charakter: Neben den eigentlichen Schiffsleuten hatten die Laufenknechte das Privileg, die Schiffe durch den Laufen zu schleusen. Die Schiffe wurden von den an den Uferfelsen stehenden Männern an gefährlichen Riffen und Felsvorsprüngen vorbei geseilt. Weil die Schiffe mittels Seilen durch die Stromschnellen gelassen wurden, nannte man den ganzen Vorgang *sailen.* Die Karrer führten die im Giessen ausgeladenen Waren mit ihren Wagen (Karren) hinunter zur Landestelle im Schäffigen. Sie waren in Gruppen eingeteilt, die jeweils wochenweise den Warentransport durchführten.[2]

Während an vielen Orten die Schiffsleute zünftisch organisiert waren, bestand in Laufenburg keine eigentliche Schiffsleute-Zunft. Vielmehr waren die Schiffer in einer Art Genossenschaft organisiert, der zwei Meister vorstanden. In den Laufenknechten-Ordnungen waren vor allem die Tarife geregelt, an denen auch die Stadt ihren Anteil erhielt, während Hinweise auf die Ausbildung, Lehrzeit und zünftische Regeln, wie diese zum Beispiel bei den Rheingenossen zwischen Säckingen und Grenzach bestanden, fehlten. Der zunftähnliche und soziale Charakter der Laufenknechte-Genossenschaft wird jedoch durch eine Regelung augenfällig, wonach den einzelnen Mitgliedern auch während einer Krankheit der Anteil am Gewinn zustand.[3]

Eine besondere Organisation erfuhr der Rheinverkehr der Laufenburger Schiffer während der Zurzacher Frühjahrs- und Herbstmessen. Acht bis vierzehn Tage vor und nach den Messen hielten Laufenknechte und Schiffer gemeinsame Geschäftsführung.[4] Andere Kaufleute, welche die Stromschnellen während der Zurzacher Messezeit passieren wollten, wurden stark vernachlässigt. Dieses Beispiel zeigt, welch monopolistische Stellung die Laufenknechte bezüglich sicherem Geleit von Schiffen durch die Stromschnellen erlangt hatten.

Flösserei

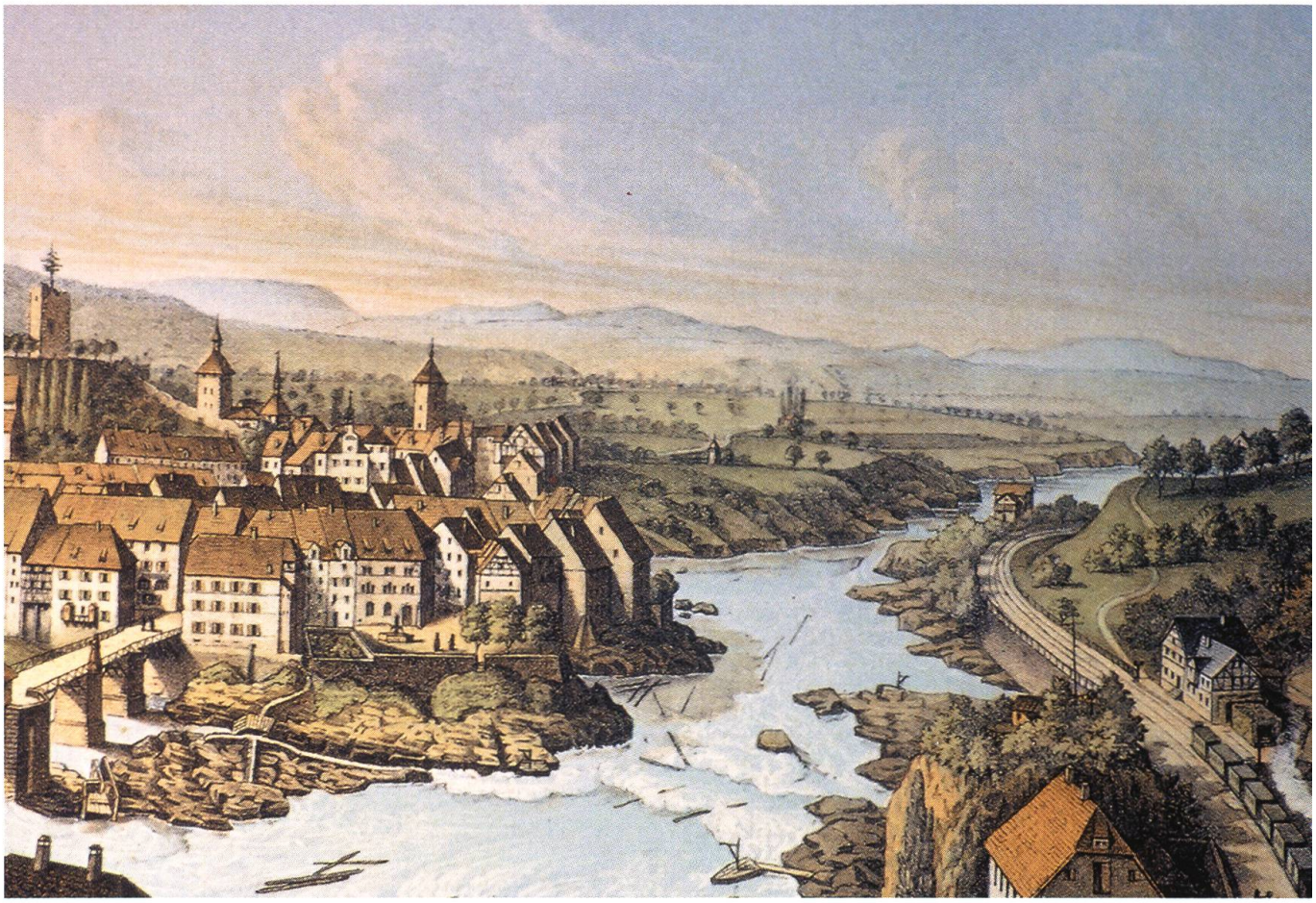
Während die Schifffahrt am Hochrhein im 17. und 18. Jahrhundert dank der relativ bes-

seren Verkehrsverhältnisse zu Land und der rückläufigen Bedeutung der Zurzacher Messen merkliche Einbussen erlitt, haben der Rhein und seine Nebenflüsse in der Folgezeit ihre Bedeutung als Flosstransportweg weiter ausbauen können. Die Flösserei erreichte in unserer Gegend erst in den 1850er-Jahren ihren Höhepunkt. Dieser gewaltige Aufschwung wäre nicht möglich geworden, hätte sich nicht gleichzeitig auch das Absatz- und Einzugsgebiet durch die einsetzende Industrialisierung erweitert. Ein eigentlicher Fernholzhandel konnte erst aufkommen, nachdem im Rheingebiet unterhalb Basels ein Holzmangel entstanden war, der von den Waldungen des nördlichen Schwarzwaldes und des Elsasses nicht mehr gedeckt werden konnte. Damit wurde der Rhein oberhalb Basels erstmals in grösserem Ausmass als Flosstransportweg benutzt. Dieser so genannte Holländerholzhandel befasste sich mit der Ausfuhr starker Eichen, Tannen und Kiefern, die in den Niederlanden für Fundamentierungen und Schiffsbauten sehr gesucht waren.

Im 19. Jahrhundert bezog sodann 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 neben schweizerischen und badischen Holzhändlern auch kapitalkräftige französische Holzhandelsgesellschaften, die das auf dem Rhein, der Aare, der Reuss und der Limmat sowie den südlichen Schwarzwaldbächen geflösste Holz aufkauften und es weiter vermittelten.[5]

An den Laufenburger Stromschnellen wird die Flösserei erstmals in der *Lauffenknechteordnung* von1441 erwähnt.[6] Aus ihr geht hervor, dass die Laufenknechte, ähnlich wie bei der Schifffahrt für die Durchlassung von Schiffen, auch bei der Flösserei für jene von Holzstämmen eine Monopolstellung einnahmen. Solange sich die Flösserei in kleinerem Rahmen abspielte, blieben die althergebrachten Rechte bestehen. Erst das 19. Jahrhundert brachte umwälzende Neuerungen: fast vollständiges Verschwinden der Schifffahrt, grössere Erträge aus dem Fischfang, gewaltige Ausdehnung des Holzhandels und damit auch der Flösserei durch die Laufenburger Stromschnellen.

Auf der Rheinstrecke oberhalb Laufenburgs war – analog der Schifffahrt – auch die Flösserei für jedermann frei. Die Flösse mussten oberhalb der Stadt an dem am linken Rheinufer gelegenen Ländeplatz im Giessen, später in Rheinsulz, anhalten. Hier wurden sie aufgelöst und die einzelnen Holzstämme frei durch den Laufen schwimmen gelassen (Abb. 1). Das Auffangen der Stämme unterhalb der Stromschnellen verlangte grosse Geschicklichkeit und Gewandtheit mit dem Wasser und war ausschliessliches Recht der Laufenknechte. Beim Durchlassen des Holzes gerieten zudem die Stämme der verschiedenen Flosseigentümer untereinander, sodass 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 gebaut werden, wobei aus drei Flössen



oberhalb des Laufens zwei neue hergestellt wurden.[7] Die Arbeit des Wiederzusammensetzens der Flösse am unteren Ländeplatz im Schäffigen war auch Personen aus Sisseln, Rhina und Murg gestattet, die nicht Mitglieder der Rheingenossenschaft waren. Das Abführen der wiedergebauten Flösse von da an rheinabwärts war ausschliessliches Recht der Rheingenossen. Der gewaltige Aufschwung des Flossholzhandels am Laufen führte zu zahlreichen Auseinandersetzungen um Nutzungsrechte zwischen den Holzhändlern und den beiden fischereiberechtigten Städten Gross- und Kleinlaufenburg. Diese lassen sich in fünf Phasen gliedern:
– Bis 1810 war das Flössen durch den Laufen an allen Wochentagen gestattet, ab 1810 nur noch an zwei Wochentagen, Dienstag und Mittwoch.[8]

- 1847: Aufhebung dieser Beschränkung und Freigabe der Flösserei an allen Wochentagen bei einer Durchlassgebühr von 1.43 Franken pro Floss.[9]
- 1871 (14. Oktober): Neuerliche Beschränkung der Flossdurchlassung auf die beiden Wochentage Dienstag und Mittwoch ohne Erhebung einer Flossdurchlassgebühr.[10]
- 1872 (20. Mai): Freigabe des täglichen Flössens bei einer Gebühr von 2 Cts. pro Holzstamm.[11]
- 1872 (12. Juli): Freigabe der Flösserei durch den Laufen an allen Wochentagen, *ohne dass die beiden Ufergemeinden berechtigt wären, für die Durchfahrt eine Gebühr zu erheben.*[12]

Durch diese Bestimmung haben die beiden Laufenburg die letzten Vergünstigungen, die ihnen aus der geografischen Lage an den Stromschnellen erwachsen waren, verloren. Sie waren der Monopolstellung, die sie im Mittelalter gegenüber den Schiffern und Kaufleuten und im 19. Jahrhundert gegenüber den Holzhändlern behauptet hatten, verlustig gegangen.
Durch eine Übereinkunft vom 10. Mai 1879 zwischen der Schweiz und dem Grossherzog-

Abb. 1: Ein aufgelöstes Floss treibt durch den Laufen. Am rechten Bildrand ist bereits die Eisenbahn sichtbar, die seit 1856 Waldshut und Basel verbindet.
(Bild: Michael Naeher 1866, Sammlung G. Grimmer, Laufenburg CH)

tum Baden wurden im Bestreben der jungen Nationalstaaten nach einer wirtschaftlichen Liberalisierung auch die flössereirechtlichen Befugnisse der vereinigten Schiffmeisterschaft zu Gross- und Kleinlaufenburg aufgehoben.[13] 1880 trat dann eine neue Floss-Ordnung auf dem Rhein von Neuhausen an rheinabwärts in Kraft.[14] Aus dieser neuen freiheitlichen Ordnung am Laufen zogen die Schiffer von Sisseln und Murg, die bis jetzt kein Rheinrecht besassen und nur aus dem Bau der Flösse unterhalb der Laufenburger Stromschnellen ihren Verdienst hatten, den grössten Nutzen. Als Angestellte der Holzhändler übernahmen sie bei Rheinsulz deren Flösse, um unterhalb des Laufens die einzelnen Baumstämme aufzufangen und neu zusammenzubinden. Da aber zu diesem Zeitpunkt die Flösserei bereits stark zurückgegangen war, kam diesem Entscheid keine so grosse Bedeutung mehr zu, wie wenn er nur wenige Jahrzehnte vorher getroffen worden wäre.[15]

Fischerei

Die Strecke unterhalb der Laufenburger Brücke war seit alters her die ergiebigste Fangstelle am Rhein und so dürfen wir die Fischerei als den ältesten Erwerbszweig der Laufenburger betrachten. Das Stift Säckingen ist im hohen Mittelalter als geistliche Grundherrschaft in den Besitz so genannter Fischereigerechtigkeiten gekommen. In der ältesten Urkunde (1207) tritt das Stift bereits als Grundherrin auf, doch sicherte sich der Kastvogt wenigstens einen Anteil an der säckingischen Fischerei als Lehen. Mit dem finanziellen Niedergang der Laufenburger Grafen gingen die Fischereigerechtigkeiten nach und nach an die Stadt Laufenburg über. Besonders im 16. Jahrhundert hatte die Stadt in ihrem klugen Streben nach Sammlung aller Fischenzensplitter grossen Erfolg, gelangen ihr doch neun bedeutende Käufe. Bis Ende des 18. Jahrhunderts waren sämtliche Fischenzen in ihrer Hand.[16]

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: 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 Basels bei Hüningen waren die Rheingenossen fischereiberechtigt.[17]

Bis ins 19. Jahrhundert überragte ein Fisch alle anderen an Bedeutung. Er ist unter zwei Namen bekannt: Lachs oder Salm. Der Lachs ist ein typischer Wanderfisch. Er schlüpft in seichten Kiesbänken aus dem Ei, oft hoch oben in kleinen Bergbächen. Die nächsten zwei Jahre verlebt er im Fluss und sieht einer kleinen Bachforelle ähnlich. Danach ändert sich sein Gewand, er wird silberglänzend. Der Fisch wandert flussabwärts zum Meer, wo er an Gewicht mächtig zulegt. Nach einem, zwei oder drei Jahren kehrt der Fisch, beim Aufsteigen in den Sommer- und Herbstmonaten als Salm bezeichnet, in die Flüsse zurück. Die Bedeutung der Laufenburger Fischgründe ist darauf zurückzuführen, dass die von der Wanderung ermüdeten Salme sich vor den Stromschnellen in grossen Schwärmen stauten und so relativ

leicht und in grosser Zahl gefangen werden konnten. Am Hochrhein dauerte die grosse Fangzeit von Allerheiligen bis Weihnachten. Da viele Salme die bis dreissig Meter tiefen Löcher im felsigen Bett des Laufens zu längerem Aufenthalt wählten, erstreckte sich der Fischfang hier über das ganze Jahr.

Aus Urkunden, besonders aber aus der Arbeit von Johann Vetter, der die Lachsfischerei als Augenzeuge beschrieb, sind uns die verschiedenen Fangtechniken bekannt. Danach unterscheidet man zwischen Klein- und Grossfischerei. Erstere bezog sich auf den Fang der zahlreichen Fischarten wie Hechte, Barben, Aale, Forellen, Aeschen, Brachsen, Karpfen und vor allem Nasen, die in grossen Mengen mit dem Setzbären gefangen wurden und von geringem Wert waren. Die eigentliche Bedeutung kam aber der Grossfischerei zu, die sich ausschliesslich mit dem Salmenfang beschäftigte. Man betrieb den Fang als Uferfischerei oder im Strom selbst von einem Boot aus. Zur Uferfischerei gehörte vor allem der Betrieb der grossen Fischwagen (vom althochdeutschen Wort *waag* = bewegtes Wasser), die als freistehende, technisch ausgeklügelte Fangvorrichtungen an günstigen Stellen (auf Felsen oder auf einem künstlichen Damm über den tiefsten Flussstellen) errichtet waren. Am Laufen standen über zwanzig Fischwagen; auf einer einzigen wurden um die Mitte des 17. Jahrhunderts jährlich an die tausend Lachse gefangen! Diese Salmenwagen hatten ihre eigenen Namen wie Zu der Linden, Zur Totenwaag, Zum tobenden Waag. Neben den Wagen wurde auch mit dem so genannten Bären gefischt: Beim Hochziehen hockt der Fischer auf das hintere Ende der zirka fünf Meter langen Stange, daher auch der Name Stuhlfischerei. Auf dem Fluss fahrend betrieb man das Zünden und Stechen, die Nachtfischerei mit Waidling und Fackel: Der Fisch wurde mit dem Stecheisen oder Geren in den Laichgruben aufgestöbert und aufgespiesst, eine Fangtechnik, die später verboten wurde, weil dabei die (laichenden) Salme oft nur verletzt wurden. Als besondere Art der Flussfischerei zwischen Laufenburg und Säckingen war das Stanggarn in Gebrauch. Die Stanggarner zogen zwischen zwei Waidlingen ein grosses Netz flussabwärts – den heraufziehenden Salmenschwärmen entgegen.[18]

In Laufenburg selbst kam der weitaus grösste Teil des Fischereiertrages seit dem 16. Jahrhundert der Stadt zugute. Die Laufenburger Salme waren im weiten Umkreis begehrt. So ging beispielsweise Jahr für Jahr vor der Fastenzeit eine Bestellung des erzherzoglichen Hofes in Innsbruck ein; im Bestellbrief aus dem Jahre 1664 wurde darauf hingewiesen, dass besonders frische Fische zu liefern seien.[19] Um Salmen auf weite Distanzen transportieren zu können, wurden sie eingesalzen und in Fässchen verpackt.

Im 19. Jahrhundert wurde dann die Grossfischerei an einen Unternehmer verpachtet, dem die städtischen Fischer unterstellt waren. Die jährliche Pachtsumme an die Stadt Gross-Laufenburg erreichte in den Jahren 1878–1883 den Höchstbetrag von 17 980 Franken. Im Jahre 1903 einigten sich die Kraftwerk Laufenburg AG und die beiden Laufenburg auf eine einmalige Ablösungssumme für die Fischereigerechtigkeiten: Gross-Laufenburg erhielt 160 000 Franken, Klein-Laufenburg 289 620 Franken.[20]

Die drei Gewerbe im Gebiet der Rheingenossen

Das Gebiet der Rheingenossen

Während die Berechtigungen der Laufenknechte auf das kleine Gebiet oberhalb und unterhalb der Laufenburger Stromschnellen begrenzt blieben, umfasste das Gebiet der Rheingenossen die Strecke von der Säckinger Rheinbrücke *bis gegen Hüningen ans Kapellin.* Dieser Ort wird in allen Maienbriefen – den Verfassungsartikeln der Rheingenossen – 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.

Auch auf dieser Strecke hatte der Rhein vor dem Bau der Kraftwerke einige Hindernisse zu überwinden, die zwar in keinem Verhältnis zu den Laufenburger Stromschnellen standen. Die Beschaffenheit des Rheinbettes auf dieser Strecke beschreibt Vetter wie folgt:

Von Säckingen bis Brennet beschreibt der Fluss einen grossen Bogen mit starkem Gefäll. Zwischen den beiden Wallbach zieht sich bei der «Rothen Fluh» eine gegen 600 Fuss lange Felsenbank quer durch das Bett. Zwischen Niederschwörstadt und Beuggen befindet sich das «Gewild», auch «Obergewild» genannt, gebildet aus Felsenbänken, die auf eine Viertelstunde den Rhein bedecken und in geringer Tiefe unter dem Wasserspiegel, diesen vielfach überragend, liegen. Zwischen und durch diese Felsen ziehen kaum 10 bis 12 Fuss breite, vom Wasser gebildete und sich stark windende Kanäle, durch welche bei niederem Wasser Flötze 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 Schiffahrt gefährlichste Stelle ist der sog. «Höllhaken», an welchem früher mehrere Schiffbrüche vorkamen. Von Rheinfelden bis Basel bietet das Fahrwasser keine weiteren – diesen gleichenden – Hindernisse mehr.[21]

Vom Fischer zum Schiffer und Flösser

Als Grundlage für die Organisation und Arbeitsweise der Rheingenossen erliessen die habsburgisch-österreichischen Landesherren so genannte Maienbriefe. Während der Regierungszeit Kaiser Maximilian I. (1493–1519) wurden die Schiffer und Fischer der Gebiete von der Säckinger Rheinbrücke bis an die Hüninger Kapelle erstmals durch die Verleihung einer Urkunde rechtlich organisiert. Diese verbrannte anno 1559, weshalb sich die ältesten Rheingenossen 1561 versammelten, um aus dem Gedächtnis den verlorenen Maienbrief zu rekonstruieren. Eine Kopie des Maienbriefes von 1561 bildet heute eines der ältesten Dokumente im Archiv der Rheingenossenschaft. Er bestand aus einer unsystematischen Aneinanderreihung älterer Vorschriften in drei Abschnitten. Der erste enthielt spezifische Bestimmungen für die Fischer ab Rheinfelden flussabwärts, der zweite solche für die Maiengenossen oberhalb jener Brücke. In einem dritten waren Vorschriften formuliert, die für alle an der Fischerei Beteiligten galten. Im Maienbrief Erzherzogs Ferdinand von 1587 werden die Mitglieder gemeine Waidgenossen genannt; daraus ist ersichtlich, dass sich die Verordnungen auf den Fischfang bezogen haben, der damals im Vordergrund des wirtschaftlichen Interesses der Rheinorte stand. So werden unter

Abb. 2: Der vergoldete Doppeladler der Rheingenossen. In der einen Kralle hält er das Reichsschwert, in der anderen das Reichszepter, auf der Brust prangt das habsburgisch-österreichische Hauswappen. Bemerkenswert ist statt des Kreuzes die Schwurhand auf der Krone. Sie erinnert an den Treueeid der Rheingenossen für die erteilten Privilegien. (Bild: Werner Brogli Möhlin CH, Fricktaler Museum Rheinfelden CH)

anderem die Berechtigungen der einzelnen Orte erwähnt, die zum Fischfang erlaubten Einrichtungen sowie die Bestimmung, dass zur Zeit des Lachslaiches, von Allerheiligen (1. November) bis St. Andreastag (4. Februar), *kein Waidgenoss oder Fischer dem andern in seinen Waid zinsen soll.* Keine Bestimmung von 1587 betraf die Schifffahrt und Flösserei; auch der Name Rheingenossenschaft fehlte noch.[22]

Einen stark erneuerten Maienbrief erliess am 8. Oktober 1767 Kaiserin Maria Theresia (1717–1780). Erstmals werden die getreuen lieben Untertanen als *Rheingenossen, Schiffleuth und Fischer* angesprochen. Zur Fischerei neu ist eine ausschliessliche Fischereiberechtigung an die Rheingenossen, die sie bisher – zumindest rechtlich – nicht besessen hatten. Konkret bedeutete dies, dass die privaten Salmenwagen und Fischwaiden eigentumsrechtlich zwar unangetastet blieben, dass ihre Besitzer – sofern sie nicht Rheingenossen waren – diese nicht selbst nutzen konnten, sondern ein Mitglied der Rheingenossenschaft mit deren Nutzung beauftragen mussten. Ganz neu aber waren – im Vergleich zu 1587 – die Privilegien, die Maria Theresia den Rheingenossen in der Schifffahrt erteilte. Sie gestattete ihnen *auf dem Rhein mit klein und grossen Schiffen, Waidling, Flössen und anderen Fahrzeug ohngehindert jedermanniglich ihren Verdienst zu suchen, so gut es sein kann.*[23]

Selbst als 1803 die Landeshoheiten auf beiden Rheinufern wechselten und das rechte Rheinufer an das Grossherzogtum Baden und das linke an den Kanton Aargau fielen, blieb die Rheingenossenschaft im ungeschmälerten Besitz der Schifffahrts-, Flösserei- und Fischereirechte. In noch vermehrtem Masse als die früheren Verordnungen gibt der Maienbrief von 1808, die Neue Ordnung, Einblick in den Aufbau und die Organisation, die Handhabung der Maiengerichte, die Rechte und Pflichten der Rheingenossen sowie das Kassawesen der Gesellschaft. Dem neuen Maienbrief waren noch weitere Verordnungen beigefügt: eine Flosskehr-Ordnung, die die Aufteilung der Flosstransporte unter den Rheingenossen der oberen Teilstrecke (Säckingen, Mumpf, aargauisch Wallbach, Schwörstadt, badisch Wallbach) sicherte; eine Steinfuhr-Kehrordnung betraf die Rheingenossen des unteren

Rheinbezirks (Rheinfelden, Warmbach, Kaiseraugst). Ihr Geschäftsbereich umfasste den Transport von Steinen aus den Steinbrüchen zwischen Rheinfelden und Kaiseraugst; schliesslich eine Wochengefährts-Ordnung, die eine dreimal in der Woche durch Rheinfelder und Warmbacher Schiffleute von Rheinfelden nach Basel geführte Wasserpost für Personen und Waren regelte.[24]

Organisation der Rheingenossenschaft

Im Grunde genommen handelte es sich bei der Rheingenossenschaft um eine mittelalterliche Zunft, die – ähnlich wie die Schiffergesellschaften des nördlichen Schwarzwaldes auf dem Neckar, der Murg und der Kinzig – die gewerbliche Vereinigung gleicher Berufsgenossen mit einem bestimmten Mass von Selbstverwaltung und Eigenrecht unter Oberaufsicht der Regierung darstellte. Ein weiteres typisches Merkmal einer mittelalterlichen Zunft zeigte sich auch in der unterschiedlichen Stellung der berechtigten Mitglieder. So konnte aus einer Familie gleichzeitig nur einer das Meisterrecht ausüben, während die übrigen Knechte verbleiben mussten. Witwen von Meistern erbten deren Rechte, mit Ausnahme jenes, Lehrlinge zu halten. Neben Meistern und Knechten gab es somit auch Lehrjungen mit einer Ausbildungszeit von drei Jahren.

Als berechtigte Orte der Rheingenossen galten Säckingen, badisch Wallbach, Schwörstadt, Riedmatt, Karsau, Warmbach und Grenzach auf der rechten Rheinseite, Mumpf, aargauisch Wallbach, Rheinfelden und Kaiseraugst auf dem schweizerischen Rheinufer. Obwohl sich auf badischer Seite mehr rheingenössische Orte als auf der Schweizer Seite finden, blieb die Zahl der Meister zahlenmässig praktisch gleich. Dies trifft besonders auf die Zeit nach 1803 zu.

Auch andere zünftische Kennzeichen konnten hier bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts aufrechterhalten werden (Abb. 2). So stand an der Spitze der Rheingenossen der Zunftmeister, hier Rheinvogt genannt. Als solcher war er der Regierung gegenüber verantwortlich, dass die Statuten genau eingehalten wurden. Bis ins 19. Jahrhundert stellte Kaiseraugst, und hier die Familie Lützelschwab, die meisten Rheinvögte, die damals noch auf Lebzeiten amteten. Erst seitdem die obere Hälfte der Rheingenossen zahlenmässig und wirtschaftlich durch die Flossführung begünstigt war, überliess man es ihr, den Rheinvogt zu stellen. Dieser wurde seit 1808 auf sechs Jahre gewählt und durfte nicht auf der gleichen Seite des Rheins wohnen wie der leitende Regierungskommissär. Seit Inkrafttreten der Neuen Ordnung 1808 hatten die Rheingenossen auch einen Kassier, der bei Abwesenheit des Rheinvogts dessen Stellvertreter war. Ein geordnetes Rechnungswesen lässt sich aber erst seit 1823 feststellen: Eine straffe Handhabung und Ordnung im Kassawesen war eine unerlässliche Notwendigkeit geworden, wollte man die von aussen her bedrohte Genossenschaft vor dem Untergang retten, denn auch die beidseitigen Regierungen hatten ein Interesse, dass die ihnen zukommenden Gefälle der Rheingenossen ihren Weg in die Staatskasse fanden.

Die Zusammenkünfte der Rheingenossen, die Zunfttage, waren von alters her unter dem Namen Maiengericht bekannt. An diesem Anlass wurden die Maienbriefe und die verschiedenen Ordnungen verlesen, alle Fragen,

Abb. 3: Fahne der Rheingenossenschaft 1613. Im Herzschild der Fischzug Petri. (Bild: Felix Brogle, Würenlos CH, Fricktaler Museum Rheinfelden CH)

die sich mit dem täglichen Handwerk auf dem Rhein ergaben, beraten und darüber Beschluss gefasst, die Übertretungen der Satzungen behandelt und die Fehlbaren bestraft. Schon frühzeitig sicherte sich die Regierung die Oberaufsicht über die Verhandlungen an den Zunfttagen. War es unter der Herrschaft des österreichischen Kaiserhauses das Kameralamt Rheinfelden, das einen Vertreter an das Maiengericht schickte, so stand die Rheingenossenschaft seit der Gebietstrennung von 1803 unter der unmittelbaren Aufsicht zweier von den beiden Regierungen bestellten Kommissäre. An den Maiengerichten wurden auch die Aufnahme von Meistern, die Freisprechung von Lehrjungen sowie die Aufdingung neuer Lehrknaben in feierlicher Weise durch das Gelöbnis an den Rheinstab vollzogen. Dieser Stab der Rheingenossen mit dem goldenen Doppeladler gehört wie die Fahne der Rheingenossen aus dem Jahre 1613 zu den Kostbarkeiten des Fricktaler Museums in Rheinfelden (Abb. 3).

Interne und externe Auseinandersetzungen

Mit dem Aufkommen der gross angelegten Flösserei waren interne Streitigkeiten unter den Rheingenossen und externe mit den Holzhändlern als Auftraggeber nicht zu umgehen. Die internen betrafen vor allem die Flosskehr-Ordnung, die seit der Neuen Ordnung von 1808 nur für die Rheingenossen der oberen Rheinhälfte Anwendung fand. Der Transport in einer bestimmten Kehr ab den Ländeplätzen unterhalb der Laufenburger Stromschnellen in Murg oder in Sisseln stand allein den Rheingenossen von Säckingen, Mumpf, aargauisch Wallbach, Schwörstadt und badisch Wallbach zu. Eine Steinfuhr-Kehrordnung und die Führung von Waren und Effekten aller Art brachte je länger je weniger Verdienst. Ein Gesuch an die Genossen der oberen Rheinhälfte, ebenfalls in die Rechte der Flosskehr-Ordnung aufgenommen zu werden und Flösse von Augst bis Basel zu führen, wurde abschlägig beantwortet. Bei den Auseinandersetzungen zwischen den Holzhändlern und den Rheingenossen ging es vor allem um die Flossgrösse: Auf der einen Seite die Holzhändler, die wegen der Festsetzung der Transportkosten pro Floss möglichst grosse Flösse bauen wollten, auf der anderen Seite die Rheingenossen, die als Frachtführer nur für den Transport der Flösse verantwortlich waren, nicht aber für deren Bau. Dieses Geschäft besorgten die Flossbauer aus dem Niemandsland (Rhina, Murg, Sisseln), die keine Rheinrechte besassen und als Ange-

stellte der Holzhändler deren Weisungen befolgen mussten. Nach der Flossbau-Ordnung von 1837 und 1853 galten als höchstzulässige Breite und Länge eines Flosses 22 bzw. 70 Fuss (gut 7 bzw. 23 Meter). Neben diesen Problemen mehr technischer Art erhoben die Holzhändler in den Jahren nach 1830 immer lauter die Forderung auf Abschaffung der alten Monopolrechte und darüber hinaus auf Beseitigung der Rheingenossenschaft überhaupt.

Umfang der Flösserei

Mit dem 1823 eingeführten Rechnungswesen lässt sich die Zahl der unterhalb der Laufenburger Stromschnellen abgeführten Flösse ziemlich genau verfolgen. Waren es in der Periode 1823–1829 im Jahresdurchschnitt ca. 700 Flösse, so belief sich diese Zahl in den 1840er-Jahren auf über 2000. Der Höchststand mit 4256 Flössen wurde 1856 gezählt. In den 1860er-Jahren konnten die Rheingenossen nur noch in zwei Jahren (1861 und 1863) mehr als 2000 Flösse nach Basel führen. 1890 sollen noch ca. 500 Flösse rheinabwärts gefahren sein. In der Zeit von 1901–1907 passierten durchschnittlich noch 32 Flösse pro Jahr die Flossgasse des Stauwehrs beim Kraftwerk Rheinfelden (1898 eröffnet). Während des Ersten Weltkrieges war die Flösserei am Hochrhein ganz eingestellt. Zwischen 1920 und 1927 wurden noch 81 Flösse durch die Flossgasse des Kraftwerks Augst-Wyhlen (1912 eröffnet) geschleust. Am 7. Mai 1927 erreichte das letzte Floss Basel, da beim Bau des Kraftwerks Ryburg-Schwörstadt (1931 eröffnet) kein Flosspass mehr erstellt wurde. Von diesem Ereignis nahm nur noch der Lokalhistoriker besondere Notiz. Ihre einst hervorragende wirtschaftliche Bedeutung hatte die Flösserei am Hochrhein schon lange eingebüsst.

Endphase der Rheingenossenschaft für Flösser und Fischer

Durch den starken Rückgang der Flösserei – für ihr endgültiges Verschwinden am Hochrhein waren neben den erwähnten Kraftwerkbauten das neue Transportmittel Eisenbahn und hohe Einfuhrzölle in Frankreich (1893) ausschlaggebend – verlor auch die Weiterführung der Rheingenossenschaft (ähnlich wie die der Laufenknechte) weitgehend ihre wirtschaftliche Bedeutung. Der Freigabe von Schifffahrt und Flösserei auf dem Rhein durch Beschluss der Regierungen der Schweiz und des Grossherzogtums Baden vom 10. Mai 1879 kam daher für Schifffahrt und Flösserei keine allzu grosse Bedeutung mehr zu. Bereits um diese Zeit vermochte die bestehende Flosskehr-Ordnung nicht mehr allen Rheingenossen einen geregelten Verdienst zu verschaffen, sodass ihre Zahl stets abnahm.

Anders lag die Situation bei den Fischereirechten der Rheingenossen. Die Fischenzen wurden bei diesen Verträgen über den freien Wasserverkehr mit keinem Wort erwähnt, und auch die 1879 vereinbarte Übereinkunft hob lediglich die *ausschliesslichen Schiffahrts- und Flössereibefugnisse,* nicht aber die Fischereirechte der Rheingenossen auf. Da aber nach 1880 keine Maiengerichte mehr abgehalten wurden, bildeten 65 rheingenössische Fischer im Juli 1891 den *Fischerei-Verein der Rheingenossen von Mumpf, Wallbach, Rheinfelden, Kaiseraugst, Säckingen, Warmbach und Grenzach.* Ein Bundesgerichtsentscheid von 1901 machte sich die

Grundannahme zu eigen, auch die Fischereirechte der Rheingenossen seien durch die schweizerisch-badische Übereinkunft betreffend den Wasserverkehr auf dem Rhein von 1879 aufgehoben worden – eine Begründung, die Max Baumann in seinem Werk Fischer am Hochrhein mit starken Argumenten widerlegt. Etwas grosszügiger zeigte sich das badische Finanzministerium, das 1902 an einzelne Rheingenossen Abfindungen auszahlte.

Auch die Grossfischerei als Erwerbszweig ging mit dem Kraftwerkbau in Augst-Wyhlen und Laufenburg (1914 eröffnet) stark zurück. Der Einbau von Fischtreppen erwies sich als Fehlgriff: Keine der eingebauten Treppen wurde von den Lachsen benutzt. Der Bau des Kraftwerks Kembs unterhalb Basels sollte der Lachsfischerei am Hochrhein den Todesstoss versetzen. Mit dessen Eröffnung (1932) erfüllten sich die schlimmsten Erwartungen: Die Salme stiegen nicht mehr auf, und auch der Ertrag an anderen Fischen ging stark zurück. In Kaiseraugst soll am 11. September 1952 der letzte Lachs gefangen worden sein – auch hier ein Ereignis, von dem nur noch der Lokalhistoriker Kenntnis nahm.

Anmerkungen

1 VETTER, JOHANN: Schiffahrt, Flötzerei und Fischerei auf dem Oberrhein (Schaffhausen-Basel) sowie Geschichte der alten Schiffergesellschaften Rheingenossen und Laufenknechte. – Karlsruhe 1864, S. 5.

2 JEHLE, FRIDOLIN: Geschichte der Stadt Laufenburg, Band 1, Die Gemeinsame Stadt. – Freiburg im Breisgau 1979, S. 154.

3 KOEHLER, HANS J.: Fischer, Flösser, Laufenknechte; ihre Arbeit am Hochrhein im Wandel der Zeiten. Ausstellungsschrift des Museumsvereins Laufenburg 1989, S. 40.

4 GEERING, TRAUGOTT: Handel und Industrie der Stadt Basel. Zunftwesen und Wirtschaftsgeschichte bis zum Ende des 17. Jahrhunderts. – Basel 1886, S. 185.

5 BROGLE, FELIX: Die Flösserei der oberrheinischen Gebiete Laufenburg–Basel. – In: Vom Jura zum Schwarzwald 27 (1952), S. 19 ff.

6 VETTER, JOHANN (wie Anm. 1), S. 109.

7 BROGLE, FELIX (wie Anm. 5), S. 26 ff.

8 Stadtarchiv Laufenburg (STAL) 655, Folio 9 und 10, Finanzrat des Kt. Aargau an den Herrn Amtmann vom Bezirk Laufenburg vom 24. Juli 1810.

9 STAL 655, Folio 132 vom 1. April 1847.

10 STAL 655, Folio 165 vom 14. Oktober 1871.

11 STAL 655, Folio 195, Verordnung des Regierungsrates vom 20. Mai 1872.

12 STAL 655, Folio 200, Protokoll der Regierungsratssitzung vom 30. Juli 1872.

13 Amtliche Sammlung der Bundesgesetze. N.F. Bd. 4, S. 395 ff.

14 Amtliche Sammlung der Bundesgesetze. N.F. Bd. 5, S. 195 ff.

15 BROGLE, FELIX (wie Anm. 5), S. 29.

16 SCHIB, KARL: Geschichte der Stadt Laufenburg. – Aarau 1951, S. 139.

17 JEHLE, FRIDOLIN (wie Anm. 2), S. 147 ff.

18 JEHLE, FRIDOLIN (wie Anm. 2), S. 150.

19 SCHIB, KARL (wie Anm. 16), S. 143.

20 LUETHI, ALFRED: Geschichte der Stadt Laufenburg, Band 3. Laufenburg/Aargau. – Laufenburg 1986, S. 58.

21 VETTER, JOHANN (wie Anm. 1), S. 6.

22 BAUMANN, MAX: Fischer am Hochrhein. Zur Geschichte der Fischerei zwischen Säckingen und Basel. – Aarau 1994, S. 41.

23 BAUMANN, MAX (wie Anm. 22), S. 43.

24 Diese und die folgenden Ausführungen beruhen im Wesentlichen auf BAUMANN, MAX (wie Anm. 22) Seiten 41–90 und 149 sowie BROGLE, FELIX (wie Anm. 5) Seiten 39–93.