

**Zeitschrift:** Zürcher Taschenbuch  
**Band:** 129 (2009)

**Artikel:** Die einstige Holztrift auf der Sihl  
**Autor:** Vischer, Daniel L.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-985260>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.10.2024

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

## Die einstige Holztrift auf der Sihl

Ein bedeutender Teil der Holzversorgung der Stadt Zürich wurde spätestens ab dem 13. Jahrhundert mit Triftholz über den nach Zürich führenden Wildfluss Sihl gewährleistet. Der vorliegende Aufsatz betrachtet die Zeitspanne von etwa 1650 bis 1850. Nach einer kurzen Definition des Triftens folgt eine Darstellung der Technik und Organisation dieser Transportart.

### **Triftholz und Triften**

Triftholz ist ein Synonym von Treibholz. Doch versteht man darunter ein künstliches, weil vom Menschen geschlagenes und in ein Fließgewässer geworfenes Holz – im Unterschied zum natürlichen Treibholz. Mit Triften oder Trifterei bezeichnet man den entsprechenden talwärtigen Transport auf dem Wasser. Ein solcher kommt dort in Betracht, wo ein Fließgewässer keine Schifffahrt oder Flösserei zulässt, hingegen das Abschwemmen von Einzelstämmen – typischerweise in Wildbächen und kleineren Wildflüssen. Früher war das Triften in allen waldigen Gebirgsgegenden verbreitet. Doch führen viele Lexika diese Transportart nicht unter Triften oder Trifterei auf, sondern behandeln sie als Teil der Flösserei und nennen sie auch so. Das entspricht auch den Akten über die Sihl, wo nur von Flößen und Flösserei berichtet wird. Der Unterschied ist technisch gesehen aber erheblich. Triftholz wird jeweils ganz der Strömung überlassen – Flösse sind hingegen bemannt und werden im Wasser gesteuert, gerudert, gestachelt, ja ausnahmsweise sogar gesegelt und getreidelt.

## Die Holzversorgung von Zürich

Die Stadt Zürich wies um 1600 eine Einwohnerzahl von rund 8000 auf und um 1800 eine solche von rund 11 000, dann setzte ein starkes Wachstum ein.<sup>1</sup> Ihr Holzbedarf war verhältnismässig hoch. Denn damals war Holz der am meisten verbreitete Roh- und Werkstoff sowohl für Haus-, Brücken- und Wasserbau wie für die Herstellung von Möbeln, Werkzeugen, Geräten und Verkehrsmitteln von der Kutsche bis zum Schiff. Es war auch der Ausgangsstoff vieler technischer Prozesse wie Köhlerei, Teerschwelen, Harzerei, Gerberei, Pottaschefabrikation und andere. Auch der Rebbau im Umgelände verschlang grosse Mengen an Nutzholz. Hinzu kam der Brennholzverbrauch für die Haushalte und das Gewerbe, man denke an Bäckereien, Färbereien, Ziegeleien, Kalkbrennereien, Salpetersieden usw. Dabei überwog das Brennholz mengenmässig gegenüber dem Nutzholz bei weitem. Ein alternativer Brennstoff fehlte praktisch. Selbst das 1835 von Stapel laufende erste Zürichsee-Dampfschiff und das 1856 eröffnete Gaswerk wurden anfänglich mit Holz betrieben.<sup>2</sup>

## Transportwege

Zürich liegt bekanntlich an zwei Gewässern, nämlich am Auslauf des Zürichsees, das heisst am Fluss Limmat, sowie am Wildfluss Sihl, der bei Zürich in die Limmat mündet. In einer Zeit, da die Wege über Land rar und meist schlecht befahrbar waren, suchte man die Holzversorgung über diese beiden Gewässer sicherzustellen. Das meiste Holz gelangte so über den Zürichsee in die Stadt. Das Brennholz, das aus kurzen und oft aufgespaltenen Baumstämmen bestand, wurde

---

<sup>1</sup> Germann, Th., Zürich im Zeitraffer. Werd Verlag, Zürich 1997/2000. Bd. 1, 59 S.; Bd. 2, 91 S.

<sup>2</sup> Grossmann H. et al., Holzversorgung und Forstverwaltung im 19. und 20. Jahrhundert. Stadtforstamt Zürich, 1938, S. 1–17\*\*.

mit Segelschiffen, den sogenannten Ledischiffen, befördert. Das Nutzholz in Form von Langholz wurde in Flosszügen zusammengefasst und gerudert, was im ruhenden Wasser des 40km langen Sees eine Knochenarbeit war, selbst wenn der Rückenwind das Setzen eines Masts mit einem Rahsegel erlaubte.<sup>3</sup> Das transportierte Holz stammte naturgemäss aus dem Einzugsgebiet des Sees. Von den Gebirgswäldern, in denen es geschlagen wurde, gelangte es als Triftholz direkt in den See oder in die Linth, den Hauptzufluss.

Das übrige Holz erreichte die Stadt über die Sihl. Auf ihr wurde sowohl das Brenn- wie das Nutzholz bis in die Stadt hinein getriftet. Der kleine Rest, der von den Wäldern ausserhalb des Einzugsgebiets des Zürichsees und der Sihl herangekarrt wurde, fiel nicht ins Gewicht, es sei denn in langen Wintern, wenn die Sihl kaum Wasser führte und der Zürichsee teilweise oder ganz zufror. Letzteres geschah im 17. Jahrhundert immerhin 6 mal und im 18. Jahrhundert 10 mal.<sup>4</sup>

## Die Sihl

Die Sihl ist ein Wildfluss, der am Rand der Alpen am Druesberg entspringt und nach einem rund 60km langen Lauf in die Limmat mündet. Das Einzugsgebiet weist eine Fläche von 340 km<sup>2</sup> auf. Das Sihlbett besteht zur Hauptsache aus grobem Geschiebe und ist mancherorts mit Residualblöcken (Reste von Findlingen und Felssturzböcken) übersät. Vereinzelt gibt es auch felsige Schluchtstrecken.

Heute wird das Abflussregime stark durch das Etzelwerk beeinflusst, das seit 1938 einen Teil des Wassers in einem Stausee, dem Sihlsee, speichert und dann zur Kraftnutzung in den oberen Zürichsee ableitet. Vorher zeichnete sich die Sihl durch starke Abflussschwankungen

---

<sup>3</sup> Hasler, H., Alti Bilder vom Zürichsee; Schiff und Schiffslüt. In: Welti, H., Ledischiffe auf dem Zürichsee. Gut, Stäfa, 1981, 95 S.

<sup>4</sup> Brunner, K., Die Seegrönnen des Bodensees. Schriften Verein Geschichte Bodensee, 122, Thorbecke Verlag, Sigmaringen, 2004, S.71–84.

von 0,5 bis 350 oder sogar bis 500 m<sup>3</sup>/s aus. Der mittlere Abfluss betrug 13 m<sup>3</sup>/s. Diese Zahlen gelten für die Messperiode 1917–1937 und an der Messstation in Zürich.<sup>5</sup> Frühere Aufzeichnungen gibt es nicht. Das Niederwasser trat gewöhnlich im Januar und Februar auf, wenn die Niederschläge in Form von Schnee zurückgehalten wurden, sowie in Trockenzeiten. Reichliche Abflüsse verursachte jeweils die Schneeschmelze im März und April. Eigentliche Hochwasser entstanden durch eine Überlagerung von Schmelzwasser mit Starkregen oder in den anderen Monaten durch Starkregen allein.

Die Sihl führte insbesondere bei Hochwasser viel Geschiebe und Treibzeug und produzierte ausgangs Winter bisweilen gefährliche Eisgänge.

## Die Holzgewinnung

Das Einzugsgebiet der Sihl liegt in drei verschiedenen Hoheitsgebieten. Der untere Teil gehört zum Kanton Zürich, der obere zum Kanton Schwyz. Dazwischen besitzt noch der Kanton Zug eine kleine Fläche.

Die Stadt Zürich hatte sich gegenüber den anderen zürcherischen Gemeinden früh das alleinige Triftrecht gesichert. 1422 schuf sie das Amt des Sihlherrn, der sowohl für die Bewirtschaftung der Stadtwaldungen an der Sihl wie für die Trifterei verantwortlich war. Diese Waldungen bestanden aus Nadel- und Laubbäumen. Die geschlagenen Stämme wurden an Ort zu Nutzholzstämmen oder zu kürzerem Brennholz aufgearbeitet und dann ans Sihlufer gebracht. Der Transport auf den oft steilen Talhängen erfolgte auf Riesen und Schlittwegen. Riesen waren lange Rutschbahnen, die entweder im Boden ausgehoben oder als kunstvolle Holzkanäle angelegt wurden. Dementsprechend sprach man von Erd- oder Holzriesen. Die steilen Schlittwege glichen breitstufigen Treppen (Bengelwege), auf denen

---

<sup>5</sup> Bachofner, H., Wasserbau und Wassernutzung im zürcherischen Sihltal. Blätter der Vereinigung Pro Sihltal, Nr.16, 1966, S. 3–45.

die Schlitter ihre bisweilen verwegenen Talfahrten unternahmen und die leeren Holzschlitten wieder hochtrugen.

Für die Schwyzer im Sihlgebiet bot der Export von Holz nach Zürich eine willkommene Verdienstmöglichkeit.<sup>6</sup> Sie brachten das von ihnen geschlagene Holz auf die gleiche Weise ans Sihlufer wie die Zürcher. Auf der jungen Sihl und einigen Seitenbächen, wie der Alp, konnten sie es aber auch dorthin triftten. Vermutlich gab es dafür wie andernorts einige Triftklausen. Das waren Sperren aus Holz oder Stein mit einer grossen Spülöffnung. Mit ihnen konnte das anfallende Wasser eines Wildbachs vorübergehend gestaut und dann in einem Schwall abgelassen werden, so dass das unterhalb im Bett gestapelte Triftholz flott wurde.<sup>7</sup> Es scheint, dass Schwyz den Zürchern über die Sihl vor allem Brennholz lieferte, und zwar als sogenannte Blütschen, das waren 2 m lange Stämme.<sup>8</sup>

Wichtig war, dass alles Triftholz auf der Sihl das Zeichen des Lieferanten trug. Denn ungezeichnetes Holz galt als herrenlos – und bezahlt wurde nur das gezeichnete Holz und meist nur jenes, das in Zürich ankam.

## Die Trift

Man könnte sich vorstellen, dass die am Sihlufer zum Triften bereit gemachten Stämme laufend in die Sihl geworfen wurden. Das war aber nicht der Fall. Denn erstens bedurfte das Triften verschiedener organisatorischer und technischer Vorbereitungen. Und zweitens

---

<sup>6</sup> Ringholz, O., Die Schindellegi im Kanton Schwyz, weltlich und kirchlich dargestellt. Kirchenbau-Verein, Schindellegi, 1906, S. 13–16. Dettling, A., Die grosse Waldniederlegung in Yberg und die Holzlieferungen an die Stadt Zürich vom Ende des XVI. bis zu Anfang des XIX. Jahrhunderts. In: Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz, Nr. 8, 1896, 50 S.

<sup>7</sup> Beispiele in Obwalden beschreiben Degelo, L. und A. Imfeld, Die Chlus auf der Alp Dörsmatt, Giswil. Heimatkundliche Vereinigung Giswil, H.1, Giswil, 1999, 24 S.

<sup>8</sup> Krebs, E., Die geschichtliche Entwicklung der Transportverhältnisse im Sihlwald. Schweiz. Zeitschrift für Forstwesen, Nr. 7/8 und 9, Bern, 1934, S. 218–231; 280–291.

musste ein reichlicher und nachhaltiger Abfluss abgewartet werden, wie er vor allem bei Schneeschmelze im Frühjahr auftrat. Das bedingte jeweils eine zeitlich begrenzte Triftaktion, das heisst eine sogenannte Trift (Bild 1).

Zuerst galt es, die Sihl als Triftweg instandzustellen. Dabei wurden Ufer und Sandbänke von Hindernissen befreit. An kritischen Stellen, wie insbesondere an den Fassungen der Mühlen und späteren Fabriken, brachte man Holzkonstruktionen an, die das Triftholz in Richtung Stromstrich abwiesen. Und selbstverständlich musste der Auffangrechen in Zürich eingerichtet werden (siehe weiter unten).



*Abb.1: Die Trift in einer Steilstrecke. Zeichnung von I. W. Roux (1775–1831).  
Im Schwarzwald mit Kurgästen aus Baden-Baden als Zuschauer  
(Generallandesarchiv Karlsruhe, J-B Murgtal/1).*



Entschloss sich der Zürcher Sihlherr dann angesichts des Abflusses und der Wetterentwicklung für eine Trift, machte er den Zeitpunkt in allen Zürcher Gemeinden längs des Triftwegs bekannt. Die Anwohner wurden aufgefordert, während der Trift der Sihl fern zu bleiben, unter schärfster Verwarnung vor Beschädigung der Trifteinrichtungen oder vor Entwendung von Triftholz. Der Sihlherr war natürlich auch für den Zeitpunkt der Trift im Kanton Schwyz zuständig.

Bei Beginn der Trift warfen die Forstarbeiter das bereit liegende Holz innerhalb kurzer Zeit in die Sihl. Dadurch entstand auf dem Triftweg ein lang gezogener Holzschwall, der damals als Floss (Flut) bezeichnet wurde.

Nach Beendigung des Einwerfens folgte der Sihl sofort eine Mannschaft zum sogenannten «Nachschwanz». Sie war mit Flosshaken, Wasserstiefeln und einem Flossboot versehen und machte das Holz flott, das trotz aller Vorbereitungen an Hindernissen hängen geblieben war (Bild 2). Eine allgemeine Aufsicht über den Sihllauf kümmerte sich zudem um Uferabbrüche und andere unerwünschte Änderungen des Flussbetts.

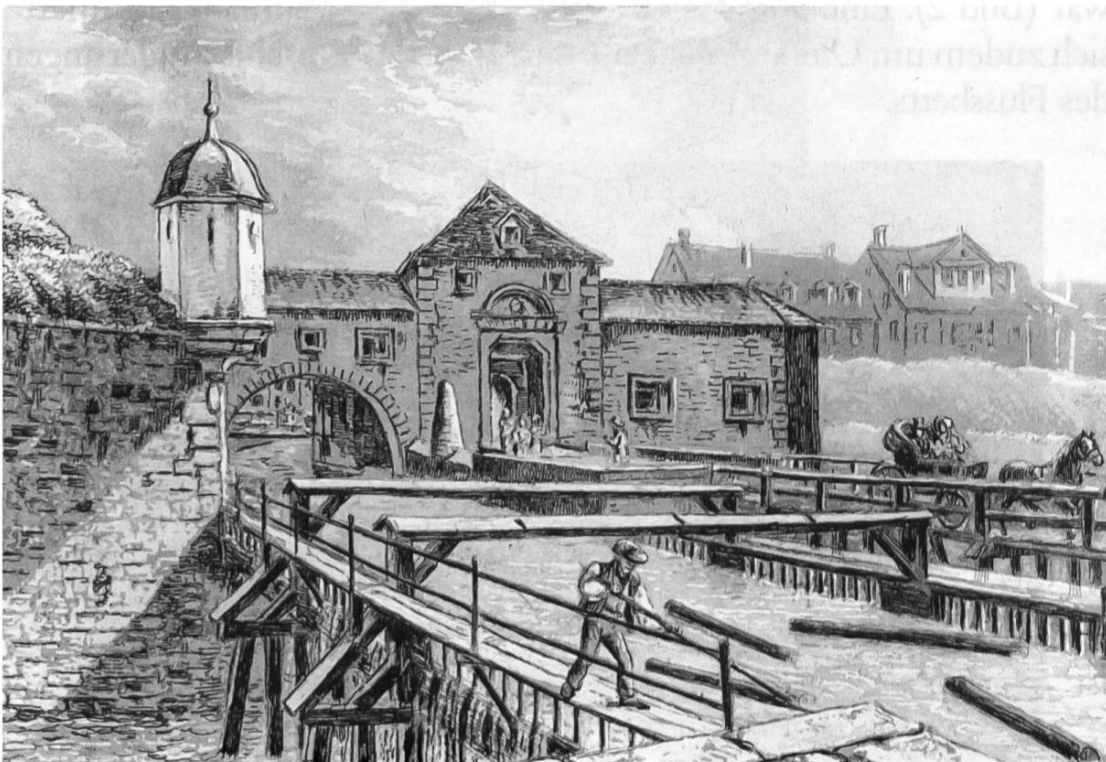


Abb. 2: «Nachschwanz» bzw. Freisetzen gestrandeter Stämme nach der Trift. Zeichnung von Théophile Schuler 1857, vermutlich in den Vogesen (Quelle unbekannt).



## Das Auffangen des Holzes in Zürich

Während und nach dem Dreissigjährigen Krieg von 1618 bis 1648 umgab sich die Stadt Zürich mit einem Ring von Schanzen. Diesen war im Bereich des alten und des neuen Sihldeltas ein Wassergraben – der sogenannte Schanzengraben – vorgelagert, der vom Zürichsee her gespeist wurde. Von der Sihl her führte über diesen Schanzengraben ein Sihlkanal ins Innere (Bild 3), wo er sich in mehrere, schliesslich in die Limmat mündende Gewerbekanäle aufteilte. Als militärische Sicherung des Kanaldurchgangs durch die Schanzen



*Abb. 3: Der Sihlkanal überquert den Zürcher Schanzengraben und fliesst durch das neben der Sihlporte angeordnete Wassertor in die Stadt. Die Kanalbrücke wirkt auch als Entlastungsanlage für Überschusswasser. Stich von Franz Hegi, 1840 (Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich).*

diente ab 1661 eine Torkonstruktion, das Wassertor, das unmittelbar neben der ebenfalls damals erstellten Sihlporte (Sihltor) lag.<sup>9</sup>

Die Fassung des Sihlkanals gewährleistete nicht nur die Ableitung eines Teils des Sihlwassers in die Stadt, sondern auch des Triftholzes. Sie war gemäss einer Beschreibung von 1823 wie folgt gestaltet:<sup>10</sup> In einer leichten Linkskurve der dort 30 bis 50 m breiten Sihl lag ein 330 m langes Streichwehr, das einerseits das benötigte Wasser geradeaus in den Kanal leitete und andererseits das Überschusswasser in die Sihl entlastete. Es handelte sich um ein festes Streichwehr, das heisst um eine einfache Überfallschwelle. Dieser war ein etwa 2 Meter hoher Rechen aus Eichenpfählen aufgesetzt, die einen Abstand von 0,9 bis 1,3 Meter aufwiesen. Es scheint, dass man diese Pfähle bei einer Trift oben noch derart mit eingeflochtenen Stauden und vorgelegten Schwimmbalken verband, dass die Oberflächenströmung und damit das Triftholz dem Kanal zuflossen. Im Kanal wurde das Holz jeweils bei verschiedenen Lagerplätzen aus dem Wasser gezogen und zum Trocknen aufgeschichtet. Endgültig an einem quergestellten Rechen aufgefangen wurde es in einem der erwähnten Gewerbekanäle. Dieser trieb bis dort deshalb keine Wasserräder an. Denn Triftholz und grobes natürliches Treibholz waren für Wasserräder selbstverständlich gefährlich.

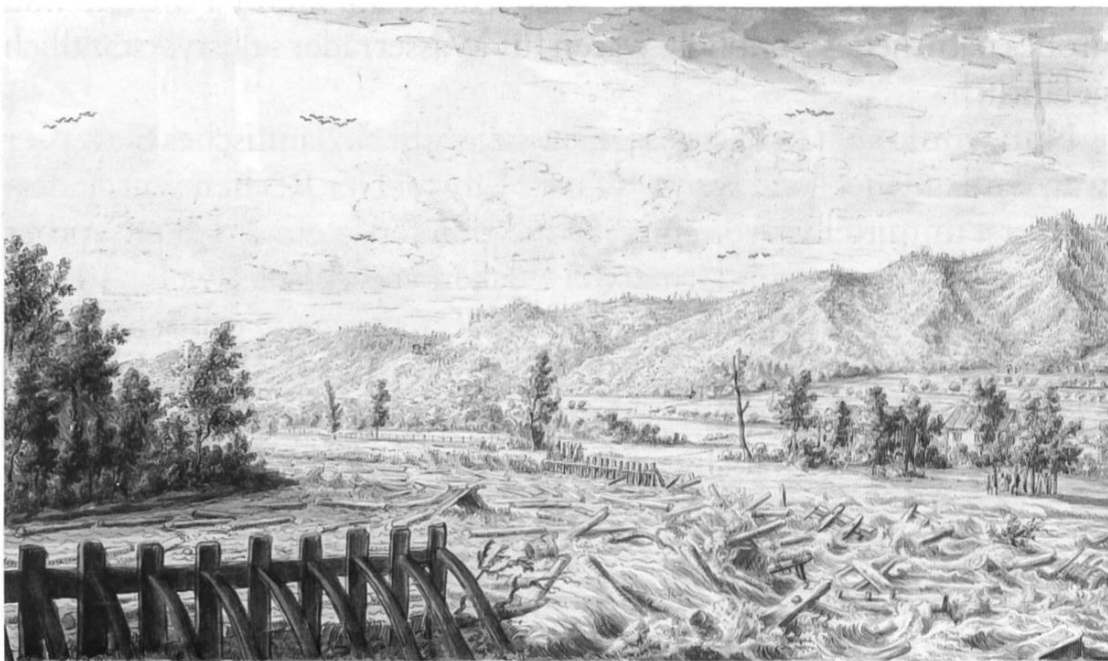
Nun wurde aber bereits gesagt, dass die Sihl ein launisches Gewässer war, das bald viel, bald wenig Wasser führte. Der Rechen wurde deshalb erst unmittelbar vor einer Triftaktion fertig eingerichtet. Vorher und nachher liess man darin zwei Lücken von beispielsweise 10 und 50 Metern Länge offen und sperrte den Kanaleingang mit Schwimmbalken ab. Auf diese Weise konnte man im Frühjahr das Treibeis vom Kanal abhalten und in die Sihl drängen. In allen Jahreszeiten galt es aber vor allem, den Hochwassern einen schadlosen Abfluss über das

---

<sup>9</sup> Germann, Th., Zürich im Zeitraffer. Werd Verlag, 1997/2000, Bd. 1, 59 S.; Bd. 2, 91 S.

<sup>10</sup> Aus: Krebs, E., Die geschichtliche Entwicklung der Transportverhältnisse im Sihlwald. Schweiz. Zeitschrift für Forstwesen, Nr. 7/8 und 9, Bern, 1934, S. 218–231; 280–291.

Streichwehr und über andere, längs des Kanals angeordnete Entlastungsanlagen zu ermöglichen. Wenn entgegen der Annahme und Absicht des Sihlherrn ein solches Hochwasser während einer Trift eintrat, war eine starke Verklausung des Rechens nicht zu vermeiden. Dieser konnte unter der Last der Stämme brechen, so dass ein Gross- teil des Triftholzes dann durch die Sihl und die Limmat davon schwamm und für Zürich verloren war (Bild 4).



*Abb. 4: Das Zürcher Sihlwehrl mit aufgesetztem Triftrechen bricht beim Hochwasser von 1732. Tuschzeichnung von Melchior Füssli (Zentralbibliothek Zürich).*

## Das Ende der Sihltrifterei

In den 1860er-Jahren stellte Schwyz seine Holzlieferungen über die Sihl nach Zürich ein.<sup>11</sup> Gleichzeitig wurde auch die Zürcher Trifterei in Frage gestellt. 1865 richtete nämlich ein Hochwasser grosse Schäden am Sihlbett und an den Trifteinrichtungen an. Bevor man an eine Wiederherstellung ging, holte der Zürcher Stadtrat ein Gutachten ein, das die Nachteile der Trifterei herausstrich:<sup>12</sup>

- Verminderung der Brenngüte des Triftholzes um 25 bis 30%.
- Transportverluste durch Absinken, Entweichen am Rechen und Diebstahl von 5 bis 10%.
- Verschlechterung des Holzes durch Liegenbleiben im Wald oder am Sihlufer, weil oft lange auf günstige Bedingungen für das Triften gewartet werden musste (im Extremfall bis 1,5 Jahre).
- Inanspruchnahme von ausgedehnten wertvollen Plätzen in Zürich für die notwendige Holzlagerung.
- Bedeutende Kosten für den Unterhalt der Trifteinrichtungen.

Interessanterweise fehlten in dieser Aufzählung die Kosten der eigentlichen Trift, obwohl dafür schon bei kleinen Aktionen über 100 Personen aufgeboden werden mussten. Diese Arbeitskräfte waren aber eben nur kurze Zeit im Einsatz.

Auf das Gutachten gestützt beschloss die Gemeindeversammlung von Zürich 1866 von der erwähnten Wiederherstellung abzusehen und die Trifterei auf der Sihl aufzugeben. Das war möglich, weil sich bereits eine klein- und eine grossräumige Entwicklung stark bemerkbar gemacht hatte: Zürich erschloss nämlich in den 1850er-Jahren seine Waldungen an der Sihl mit der sogenannten Sihltalstrasse. Diese folgte dem Ufer der Sihl bis zur Kantongrenze gegen Zug und erlaubte

---

<sup>11</sup> Ringholz, O., Die Schindellegi im Kanton Schwyz, weltlich und kirchlich dargestellt. Kirchenbau-Verein, Schindellegi, 1906, S. 13–16.

<sup>12</sup> Krebs, E., Die geschichtliche Entwicklung der Transportverhältnisse im Sihlwald. Schweiz. Zeitschrift für Forstwesen, Nr. 7/8 und 9, Bern, 1934, S. 218–231; 280–291.

den Abtransport des Holzes mit Fuhrwerken. Somit bestand nun die Möglichkeit, die Holzversorgung aus dem unteren Sihltal durch den im Vergleich zuverlässigen und kontinuierlichen Strassentransport sicherzustellen. Und ab 1847 erhielt Zürich seinen ersten Bahnanschluss an ein Bahnnetz, das in den nächsten Jahrzehnten rasch ausgeweitet wurde. Das erlaubte nicht nur einen Holzimport aus anderen, fernerer Waldungen, wie beispielsweise aus dem Schwarzwald, sondern auch den Kohleimport und damit eine alternative Brennstoffbeschaffung. Auf dem Zürichsee wurde der Holztransport mit Schiffen und Flößen jedoch noch längere Zeit weiterbetrieben.