

**Zeitschrift:** Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift  
**Herausgeber:** Pestalozzigesellschaft Zürich  
**Band:** 46 (1942-1943)  
**Heft:** 7

**Artikel:** Die alte Schweizer Schifffahrt  
**Autor:** F.C.M.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-667295>

### **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:** 15.03.2025

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

## Die alte Schweizer Schiffahrt

Seit siebenunddreißig Jahren kämpft der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen um die Verwirklichung der Schleppschiffahrt Bodensee-Basel. In symbolischer Art bauen waadtländische Burschen und Mädchen an der „Route des Jeunes“, einem Teilstück des vom Rhone-Rheinschiffahrtverband in Genf erstrebten Schiffahrtskanals von der Rhone zum Rhein. Die Stadt Locarno hofft, daß sie der schweizerische Haupthafen für die Schiffahrt Langensee-Adriatisches Meer werde, welche durch die Erbauung des einzigen während des ganzen Jahres für die Schweiz benutzbaren Kanales Venedig-Langensee-Locarno verwirklicht werden soll. Eine neue Entwicklung der Binnenschiffahrt in der Schweiz bahnt sich damit an. Es ist ja nichts durchweg Neues, das sich da verwirklichen möchte. Im Gebiete der heutigen Schweiz ist man seit dem Altertum auf Seen und Flüssen Schiff gefahren.

Die primitivste Form der Schiffahrt auf Schweizer Seen und Flüssen waren ohne Zweifel die Einbäume der Helvetier, Rätier und Vindelicier, von denen wir im Jahre 14 v. Chr. erfahren, als der siebenundzwanzigjährige, römische Feldherr Tiberius, nachdem er von seinen Kriegern auf der Insel Reichenau große Boote hatte bauen lassen, eine Kriegsflotte der ost- und nordwärts des Bodensees wohnenden Vindelicier auf dem Bodensee vernichtete. Mehr als vier Jahrhunderte lang haben die Römer nachher eine Barkenflotte auf dem Bodensee unterhalten, die dem römischen Militärgouverneur für Rätien in Arbon unterstellt war. Daneben unterhielten die Römer aber auch gepflasterte Heerstraßen über die Alpenpässe bis zum Limes und benützten die Flüsse für den Warentransport, während ihre Heere marschieren mußten. Bregenz war in römischen Zeiten

der Zentralkpunkt für die Bodensee-Rheinschiffahrt, Windonissa derjenige für die Flußschiffahrt auf Aare, Reuß und Limmat.

Als nach dem Abzug der Römer die Heerstraßen, die zwar bis in die Neuzeit hinein als sogenannte Reichsstraßen dem Verkehr gedient haben, langsam zerfielen und dann nur notdürftig ausgebessert wurden, blieb die Schiffahrt auf Seen und Flüssen unverändert weiter bestehen. Denn gerade für den Transport von schweren Handelsgütern, die unter dem Wasser wenig litten, war die Schiffahrt bevorzugt, während man die feine Leinwand lieber in Blachentwagen auf der Landstraße transportierte. Die Konstanzer und die St. Galler Leinweben führten ihre feinen Textilprodukte immer auf solche Art nach



Segelschiff auf dem Zürichsee. Wappenscheibe vom Jahre 1679. Schweizerisches Landesmuseum Zürich.

Frankreich und Spanien und vertrauten sie nicht der Flußschiffahrt an.

Bei dem starken Gefälle unserer Gebirgsflüsse war die Schiffahrt schwierig. Von Chur bis Feldkirch wurde der Rhein nicht mit Rähnen befahren, hingegen wurden große Holzflöße von Felsberg und Chur nach Rheineck geführt, die die Bündner Flößer dort billig losschlugen, während sie die Rheinecker Schiffer um so teurer in Stein am Rhein und Schaffhausen verkauften, wohin die Flöße im Schlepptau der Segelschiffe geführt wurden. Was vom Arlberg her kam, sei es Salz von Hall im Tirol oder anderes schweres Handelsgut, wurde von Feldkirch aus auf dem Rhein bis Rheineck befördert.

Am Bodensee hatten im Spätmittelalter auf der Schweizerseite Rheineck, Rorschach und Uttwil, am deutschen Ufer aber Lindau, Buchhorn, Ueberlingen, Meersburg und Langenargen als Seehäfen Bedeutung erlangt. Ueberlingen, Rorschach und Uttwil waren Kornmärkte. Zwischen diesen Häfen und denjenigen am Rhein bestand ein reger Handelsverkehr. Die Rheinecker Segelschiffe fuhren bis Schaffhausen und an die deutschen Uferorte. Uttwil holte Korn von Lindau, und Ueberlingen unterhielt Verkehr mit Rorschach. Die Verbindungen waren, abgesehen von Unterbrechungen in Kriegszeiten, regelmäßig und entsprachen der Nachfrage nach Korn und Salz in der Innerschweiz und nach Stahl und Eisen im Zürcher Gewerbe.

Die Schiffahrt auf dem Bodensee und Rhein hatte mit mancherlei Störungen zu rechnen. Auf dem Bodensee behinderten Stürme, im Rhein Felsen unter dem Wasser die Schiffahrt. Wie manches Thurgauer Obstschiff zerschellte am „Spelfresser“, einem Felsen unter dem Wasser im Rhein bei Stein, der erst nach Unbetriebung der Dampfschiffahrt gesprengt wurde. Da die Segelschiffe des Bodensees bis Schaffhausen fuhren, der Wasserstand des Untersees und Rheins aber stark wechselte und oft von geringer Tiefe war, so wurde beim Bau der Schiffe darauf gebührend Bedacht genommen. Auch die größten Bodensee-Segelschiffe hatten nur einen Tiefgang von 1,2 bis 1,5 Meter. Offenbar haben die Schiffsbauer des Bodensees ihre Kenntnisse dem Herzog Siegmund von Oesterreich nicht verraten,

der 1454 in Bregenz vier große Kriegsschiffe bauen ließ, eines so groß wie ein Meerschiff. Diese Schiffe hatten aber einen zu großen Tiefgang, so daß sie nicht weiter als bis Konstanz kamen. Hingegen hatte ein Schiffsbauer von Bregenz im Jahre 1445 zwei große Schiffe, von denen jedes 200 Mann fassen konnte, für die Zürcher gebaut. Diese Schiffe wurden von Dießenhofen zu Land über Winterthur nach Zürich geführt und dann gegen die Schwyzer eingesetzt.

Die Schiffsleute des Bodensees verwendeten drei Typen von Segelschiffen. Sie hatten 33 Meter lange und 4,2 Meter breite Schiffe, die „Lädinen“, also Ledischiffe, die einen 25 Meter hohen Mast und ein großes Segel hatten. Aber selbst diese großen Segelschiffe, die mit 2500 Zentnern Ware beladen werden konnten, hatten keinen größern Tiefgang als 1,2 bis 1,5 Meter. Zu ihrer Bedienung waren 7—8 Schiffsknechte notwendig, die das Segel, die Hilfsruder, das Steuerruder und den Anker zu bedienen hatten. Bis Mitte des 18. Jahrhunderts wurden auch HalbLädinen, etwas kleinere Schiffe, verwendet. Die kleinsten Segelschiffe hießen Segner, wurden von 5—6 Schiffsknechten bedient, waren 21 Meter lang und konnten mit 200 Malter Korn oder mit 100 Fässern Salz beladen werden. Auf ein Ledischiff hingegen lud man außer 400 Salzfüßern noch viele andere Waren. Im 18. Jahrhundert kostete eine Bodensee-Lädine 6000 Gulden. Die Segner waren billiger. Auf einem Segner fuhr der Schiffsmann Johann Ulrich Uhler am 4. August 1775 allein in nur drei Stunden den 25 Kilometer langen Weg von Uttwil bis Lindau. Sonst benötigte man für diese Strecke neun Stunden. Uhler stammte aus der Schifferfamilie der Uhler von Uttwil, die seit 1600 Salz und Korn über den Bodensee geführt und wohl auch ihren Teil dazu beigetragen haben, daß Uttwil 1699 in einer Zeit der Teuerung zum Kornmarkt erklärt wurde. Uhler hatte an jenem Tage keine Schiffsknechte aufreiben können, jedoch eine dringliche Schiffslast gehabt, und hatte dann das Steuerruder, das bei den Bodensee-Segelschiffen seitwärts angebracht war, angebunden und die Segel mit doppelten Seilen bedient.

Auf dem Rhein ging die Schiffahrt mit Segelschiffen nur bis zur Schiffsledi von Schaff-

hausen. Dort mußten die Waren umgeladen und um den Rheinfall herum nach Laufen geführt werden, wo sie in große und starke Flußlähne verladen wurden. Im Jahre 1259 hatte der Erb-  
 lehensträger der Schiffsledi Schaffhausen, Heinrich am Stad, genannt Brümfi, vor öffentlichem Gericht den Spruch erwirkt, daß niemand ohne seinen Willen vom Laufen bis zum Plumpen (Locum qui Plumpin vocatur) Waren auf Schiffe laden und führen noch über die Brücke schaffen und auf dem jenseitigen Ufer des Rheins verladen dürfe. Die Schifffahrts- und Stapelgerechtigkeiten waren im Laufe des Mittelalters in die Hände bestimmter Lehensträger und Zunftgenossenschaften gekommen und waren keineswegs zur Benützung für jeden frei.

Auf dem Rhein unterhalb des Rheinfalls ging dann die Schifffahrt bis Basel und Straßburg hinab und nahm auch diejenige von Aare, Reuß und Limmat auf. Bei den Flußschnellen von Waldshut und Laufenburg lud man die Waren aus, ließ die Rähne leer durch den Laufen schießen und belud sie unterhalb desselben wieder. Die Schiffer-Gesellschaft von Laufenburg fuhr mit kleinen Segelschiffen, den sogenannten Humpelnachen, bis Basel.

Die Waren, die auf dem Bodensee und Rhein auf Schiffen transportiert wurden, waren die folgenden: Korn in Säcken, Salz und Bücher in Fässern, Obst, Wein, Fische, Stahl, Eisen, Ofen aus Backsteinen, z. B. die berühmten Pfaufen von Winterthur, Wehsteine, Metallfabrikate, Textilprodukte und Spezereien. In Kriegszeiten hatten die Bodensee-Segelschiffe den Zwecken der Aus-

rüstung und Verpflegung der Heere zu dienen. Auf einem 1499 von den Eidgenossen auf dem Bodensee gekaperten Schiff waren geladen: Waffen, Munition, Schuhe, Mehl, Fleisch, Butter und Salz. Am 22. September 1799 versank bei Altenrhein bei heftigem Föhnsturm ein mit Mehlfässern für die österreichische Armee in der Schweiz beladenes, großes Segelschiff, welches von Bregenz nach Rorschach unterwegs war. Für den Personentransport waren die Bodensee-Segelschiffe, da sie kein Verdeck hatten, eigentlich nicht gut geeignet; aber die Ansprüche waren bescheiden, und man fuhr eben wie man konnte.

Gewiß war die Schifffahrt Rhein-Bodensee-Rhein zu allen Zeiten die wichtigste, und keine Schifffahrt auf einem anderen Schweizersee oder



Schiffsleute und Bade-Fröhlichkeit im alten Zürich. Wappenscheibe vom Jahre 1581. Schweiz. Landesmuseum Zürich.

Fluß konnte sich in der Größe der benutzten Schiffstypen und auch im Umfang des getätigten Handels mit dieser Schifffahrt messen. Auch heute noch kommt der für die ostschweizerischen Verkehrs- und industriellen Interessen eminent wichtigen Bodensee-Rheinschifffahrt — die auf dem Rhein von Schaffhausen bis Rheinfelden allerdings erst zu verwirklichen ist — vor allen anderen erstrebten Schifffahrtsinteressen in der Schweiz das Primat mit ihrer eminenten Bedeutung für den inneren Wiederaufbau der Ostschweiz zu.

Aber auch auf dem Balensee und Zürichsee bis hinab zum Rhein wurde im Mittelalter Schiff gefahren. Ohne Zweifel haben schon die Römer diesen Schifffahrtsweg benutzt, der auf ihre guten Heerstraßen über die Alpenpässe des Julier und Maloja einmündete. Die Franken haben an diese Tradition wieder angeknüpft, als sie im Jahre 831 zehn königliche Schiffe auf dem Balensee unterhielten. Das war ja der nächste Weg von Zürich aus zu den fränkischen Besitzungen in Graubünden. Wallenstadt besaß im 9. Jahrhundert einen Pferde- und Sklavenmarkt. Der Sklavenhandel ist übrigens aus mehreren karolingischen Kapitularien bekannt.

Die Schifffahrt auf dem stürmischen Balensee war recht gefährlich. 1570 ging dort ein mit Salz und mit 80 Personen zu schwer beladenes Schiff an derselben Stelle unter, wo im Mittelalter eine Prinzessin von Oesterreich, das „Fräulein von Oesterreich“, mit ihrem ganzen Gefolge versunken war. Noch im 16. Jahrhundert benützte man auf dem Balensee ziemlich kleine, unverpichte Schiffe, von denen ein jedes ein paar Pferde mit ihren Reitern tragen konnte.

Der Schiffsverkehr auf dem Zürichsee und der Linth war nicht nur als Verbindung nach Graubünden, sondern auch für die Versorgung der Innerschweiz und des Glarnerlandes mit Korn und Salz notwendig. Allerdings mußten die Schiffe auf der Linth aufwärts von Pferden gezogen, „gestreckt“ werden. Die Schifffahrt auf dem Obersee besorgten die Schiffsleute von Schmerikon, die im 18. Jahrhundert zur Herbstzeit ihre Schiffertänze auf den Brettern, die sie über ihre Schiffe legten, getanzt haben.

In Zürich bestanden seit dem 15. Jahrhun-

dert die Gesellschaften der Ober- und der Niederwasserschiffer. Die Oberwasserschiffer hatten den Verkehr mit Segelschiffen auf dem Zürichsee in Händen. Den Niederwasserschiffen kam die nicht leichte Aufgabe zu, ihre schwer beladenen Weidlinge die Limmat hinab bis zum Rhein zu steuern. Die Oberwasserfahr-Gesellschaft beförderte das Salz und Korn, das von Eglisau her, bis wohin man es mit Schiffen geführt hatte, auf der Achse gekommen war, in die Innerschweiz. Beide Gesellschaften dienten auch dem starken Pilgerverkehr, der nach Einsiedeln ging. 1466 sollen 130 000 Pilger Einsiedeln besucht haben. Diese kamen zu einem großen Teil allerdings zu Fuß von Konstanz her durch den Thurgau und über das Hörnli und die Seebrücke von Rapperswil. Die westdeutschen und holländischen Pilger aber waren von Basel oder Laufenburg herauf bis Zürich gewandert. Die Oberwasserschiffer von Zürich pferchten sie in ihre Segelschiffe, denn die Fahrt mußte billig sein. Im „Goldenen Engel“ zu Richterswil speisten die Pilger an einem langen Eichentisch, in dessen Tischplatte in der Mitte Vertiefungen, die als Teller dienten, ausgehöhlt waren, mit Holzlöfeln, welche mit Ketten am Tisch befestigt waren. Übernachtet haben die Pilger meist im Freien und auf Kirchhöfen. Sie waren zum Wandern gezwungen wie die armen, italienischen Arbeiter, die bis ins 20. Jahrhundert den Simplon überschritten haben und dort zu Zehn-, ja Hunderttausenden von den Augustinermönchen im Hospiz unentgeltlich und reichlich verköstigt wurden. Waren die Pilger dann auf dem Rückweg nach Laufenburg gekommen, dann verfrachteten die Laufenburger sie in ihre Humpelnachen, und hinab ging's bis Basel, von wo die Pilger auf dem Rhein in ihre Heimat zurückfuhren.

Die Pilger, die nach Rom wollten, fuhren mit den Rauen des Vierwaldstättersees nach Flüelen. Diese Rauen mit ihren kurzen Masten und breiten, rechteckigen Segeln haben dem Transport von Personen, Vieh und Waren ebenso gedient, wie in Kriegszeiten den Kriegern.

Die Berner unterhielten, wie die Genfer und Savoyer, hochgebaute, große Galeeren auf dem Genfersee. Sie fuhren aber auch mit Weidlingen auf der Aare. Die Berner, Zürcher und Schaff-

hauser Weidlinge waren im Bau sehr ähnlich. Auf dem Genfersee verwendete man im 16. bis ins 18. Jahrhundert drei Schiffstypen: die langen, schmalen Barken mit großen Dreiecksegeln, die gedrungenere gebauten Rauen, die einen längeren Mast und größere Segel als die Urner Rauen hatten, und die großen Galeeren, die meist zwei Masten besaßen. Alle diese Schiffe waren hauptsächlich für den Warentransport bestimmt.

Die Verwendung von See- und Flußschiffen in Kriegszeiten war recht vielseitig. Im alten Zürichkrieg wurden auf dem Zürichsee Seeschlachten geschlagen, wie zu der Römer Zeiten auf dem Bodensee. Im Jahre 1646 ließen die Zürcher eine Kriegsflotte von 50 Schiffen bauen. Davon besaßen sie 1783 noch 31. 1655 hatte General Werdmüller mit sechs Kriegsschiffen erfolglos Rapperswil belagert. Und als die Oesterreicher, Russen und Franzosen 1798 die Schweiz verheerten, kämpften auf dem Zürichsee und Bodensee die beiden Parteien mit wechselndem Glück gegeneinander. Zürich taktete seine Kriegsschiffe erst nach 1810 ab.

Die alten Schiffahrtsrechte hielten sich noch ein Vierteljahrhundert länger. Erst in den Dreißigerjahren des 19. Jahrhunderts wurden sie auf dem Rhein und anderen Gewässern aufgehoben. Nun konnte sich jedermann frei am Schiffsgewerbe beteiligen. Jetzt begannen aber die Dampfschiffe ihren Siegeszug, der zur Aufhebung der Segelschiffahrt führte. Am 26. November 1824 landete der erste Dampfer auf dem Bodensee, das württembergische Dampfschiff „Wilhelm“, in Rorschach. 1831 fuhren drei und 1839 schon sechs Dampfschiffe auf dem Bodensee. Auch auf den anderen Schweizerseen wurden jetzt Dampfer in Betrieb gesetzt. Der Flußschiffahrt bereitete die Entwicklung der Eisenbahnen ein Ende. Am 9. August 1847 fuhr die erste Schweizerbahn von Zürich nach Baden. Nach und nach wurde die Schweiz mit einem immer dichteren Eisenbahnnetz überzogen. Für die Flußschiffe blieben einfach keine Ladungen mehr.

Heute aber ist das Problem wieder anders geworden. Die Schwergüter Kohle, Stahl, Eisen, Korn, Holz usw. sollten mit möglichst billigen



Berner Schiffsleute des 17. Jahrhunderts. Scheibenritz im Historischen Museum Bern.

Frachten und in großen Mengen mit Schleppschiffen und -Rähnen an die Landesgrenze und auf Binnenschiffahrtskanälen in das Landesinnere geführt werden. Die Industrie erhielt dadurch billigere Rohstoffe, und der Arbeitslosigkeit nach dem Kriege würde auf eine bessere Weise gesteuert als mit Unterstützungen. Die Eisenbahnen, die nach dem Krieg ganz elektrifiziert werden sollen, würden dadurch nicht oder nur wenig beeinträchtigt. In den Nachbarländern bestehen die Bahnen und die Binnenschiffahrt seit langer Zeit nebeneinander.

Für die Ostschweiz würde die Schleppschiffahrt auf dem Rhein bis in den Bodensee den notwendigen Aufschwung bringen und sie vor dem Schicksal einer toten Insel bewahren. Genf und Locarno aber würden, wenn die Rhone-Rheinschiffahrt und der Venedig-Langensee-Kanal verwirklicht werden sollten, einen bedeutenden Fortschritt erreichen, der, wie wohl niemand bestreitet, auch ihnen zu ihrem Wiederaufschwung nötig ist. Das geflügelte Wort der Römer „Navigare necesse est“ (Schiffahrt ist notwendig) ist wohl hier wie dort auf die beste Art bewiesen.

J. C. W.