

**Zeitschrift:** Brugger Neujahrsblätter  
**Herausgeber:** Kulturgesellschaft des Bezirks Brugg  
**Band:** 54 (1944)

**Nachruf:** Der letzte Flösser von Stilli : Hans Heinrich Lehner-Wey, Fischer und alt Flösser (1854-1943)  
**Autor:** Schröder-Speck, Ludvig

### **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:** 02.04.2025

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

## Der letzte Flößer von Stilli

† Hans Heinrich Lehner-Wey, Fischer und alt Flößer  
(1854–1943)

Am Samstag, den 9. Januar 1943, versammelte sich bei grimmiger Kälte auf dem so schön von der mächtigen Winterlandschaft umrahmten Friedhof der Kirche Rein eine überaus große Trauergemeinde, um Herrn Hans Heinrich Lehner-Wey, dem letzten Flößer von Stilli, die letzte Ehre zu erweisen.

Hans Heinrich Lehner wurde am 11. Mai 1854 in Stilli an der Aare geboren, er war Bürger von Stilli und sein ganzes Leben blieb er seinem Heimorte und seinem Flusse treu.

Zu den damaligen Zeiten kannte man nichts anderes, als daß ein junger Stillemer sein Leben der Flößerei und der Fischerei widmete und so verlief auch sein Leben traditionsgemäß mit Ruder, Stachel und Fischfangerät in der Hand.

Mit dem Verstorbenen ging nicht nur der einstige Pionier der Jungfischzucht dahin, sondern die ganze Verkehrsepoche der Flößerei und des Frachtschiffverkehrs auf den Flüssen Aare, Reuß und Limmat fand hiermit ihren endgültigen Abschluß.

Schauen wir ein wenig in die Geschichte des kleinen Fischerdorfes Stilli an der Aare zurück, dann sehen wir, daß der Ortsname Stilli und der Familiennahme Lehner weit zurück eng mit der Flößerei und Fischerei auf der Aare verbunden sind; – was wissen aber anderseits wir modernen Menschen von heute im Zeitalter der elektrischen Gütertraktion und dem Überland-Autotransport überhaupt noch von der Flößerei?

Führt uns heute unser Weg nach Stilli, so finden wir das kleine Dorf ruhig, beinahe weltvergessen am Flusse liegen; – denken wir uns aber zurück in die 70er, 80er und 90er Jahre des letzten Jahrhunderts, damals, als der Verstorbene noch in voller Arbeitskraft stand, dann finden wir ein anderes Stilli, ein Stilli voller Bewegung und Tätigkeit, eine lebendige Verkehrs-Durchgangsstelle an der Aare. Damals war die Straßen-Hochbrücke über dem Flusse noch nicht erstellt, ein paarmal

täglich kam die 4spännige Postkutsche von Zürich drüben am andern Aareufer, die längst vergessene und heute mit Gras und Sträuchern überwachsene alte Zürcherlandstraße dahergefahren und wurde von der Stillemer Wagenfähre, die so groß war, daß sie 20 Stück Großvieh auf einmal fahren konnte, komplett über den Fluß gesetzt. Die Gäste stiegen im Gasthof zum Bären (dem heutigen Schulhaus) ab, oder sie wurden direkt mit der nächsten Pferdewagenkutsche nach Brugg oder Basel weitergefahren. Auf dem Flusse spielte sich auch ein lebhafter Schiffer- und Flößerverkehr ab mit aller Art Gütern und besonders auch mit Holz, — ja, es war ein Kommen und ein Gehen auf diesem kleinen Fleck Erde am Aareufer, der heute so still daliegt.

Wenn wir von der Römerzeit absehen, können wir die Flößerei und Schifffahrt auf unseren Flüssen Aare, Reuß und Limmat bis ins frühe Mittelalter zurückverfolgen und daß dieser, damals so wichtige Erwerbszweig mit Stilli eng verbunden war, ergibt sich rein geographisch, da Stilli beim Zusammenfluß der drei Flüsse liegt und auch weil die Aare dort eine gewisse Breite und Ruhe aufweist, um Floße und Schiffe liegen oder landen zu lassen.

Das Brot des Flößers mußte mit Stachel und Ruder, unter Einsatz einer ziemlichen Dosis Intelligenz und Erfahrungen, bei allem Wetter und Unwetter hart verdient werden. Die Fahrten mit den Flößen waren gewiß keine Vergnügungstouren, sondern recht oft mit allerlei Schwierigkeiten und Lebensgefahren verbunden. Der ständige Kampf mit Wasser, Wind und Wetter gab diesen Leuten eine gewisse Härte und ein rauhes, aber unter sich kameradschaftliches Gepräge; — es war ein besonderer Schlag Menschen, die Flößer von Stilli — es waren stämmige, wetterfeste, zähe Männer, es waren prächtige Volksgestalten.

Zum Abschied von dieser Verkehrs- oder Zeitepoche, die nun mit dem letzten Flößer von Stilli ihren Abschluß fand und für immer ins Grab sank, lohnt es sich, einen Moment einen kleinen Rückblick auf das Leben und Treiben der Flößer von Stilli zu werfen und wir empfehlen dem Leser das Bruggener-Neujahrsblatt vom Jahre 1935 wieder hervorzunehmen, um auf den Seiten 14–18 einige Angaben über die Flößer, Schiffer und

Fischer von Stilli aufzufrischen, die aus der sympathischen Feder des kürzlich verstorbenen Herrn Pfarrer E. Fröhlich stammen.

Es kam nur selten vor, daß Stillemer Flößer Holz bis nach Frankreich und Holland begleiten mußten und ihr Arbeitsgebiet hörte meist dann auf, wenn das Floß Laufenburg erreicht hatte. In der Familie Lehner sind heute noch verschiedene, die die Floßfahrt von Stilli nach Laufenburg mitgemacht haben und sie wissen noch darüber zu berichten, daß, wenn viel Holz „von den Ländern“ (den Urkantonen) herunter kam, der Vater dann zweimal pro Tag die Fahrt Stilli-Laufenburg machen mußte. Der Rückweg erfolgte jeweils zu Fuß auf einem besondern schmalen „Flößerweg“, der über den Rothberg zurück nach Stilli führte. Es müssen dies mühsame Märsche gewesen sein, wenn man bedenkt, daß viele Geräte, große Ärte, lange Seile und dergleichen wieder heimgetragen werden mußten.

Hans Heinrich Lehner konnte in seinem langen Leben eine Reihe kultureller und technischer Entwicklungen miterleben, die auf ihn – den geborenen Naturbeobachter – für seinen Fluß, für sein Dorf und für ihn persönlich nicht ohne bitteren Beigeschmack waren. Der zunehmende Eisenbahnverkehr der 80er Jahre machte den Gütertransport mit den von Hand mit Ruder und Stachel geführten Schiffen überflüssig. Anfangs der 90er Jahre hörte das Holzflößen auf; bei der Jahrhundertwende wurde die Stillemer Hochbrücke erstellt und der Fähre- und Durchgangsverkehr, der das halbe Dorf beschäftigte, fiel dahin. Es blieb dann nur die Fischerei, die in den damaligen Zeiten der 80er und 90er Jahre noch einen ordentlichen Verdienst bot, denn damals hatten unsere Flüsse einen reichen und großen Fischbestand an Lachs, Forellen, Äschen und Hechten. Damals hat man die kleinen Fische wieder ins Wasser geworfen, es hatte genug große.

Doch auch diese Verhältnisse sollten sich in den letzten Lebensjahren des alten Fischers noch bitterlich ändern. Kraftwerkbauten verursachten Sperrungen und Stauungen und verhinderten die normale, gesunde Fischwanderung. Lachse und Forellen blieben aus. Die zunehmenden Flußwasserverschmutzungen der letzten

Jahre machten sich in so katastrophalem Grade bemerkbar, daß auch die letzten Fischbestände in ungeahnter Weise zurückgingen.

Wo sind die Zeiten, da Vater Lehner nach reichem Fischfang abends spät seine Beute mit dem Handwagen nach den Hotels des damals florierenden Kurortes Baden brachte? — Sie sind vorbei und kommen nie mehr zurück!

Wie verschieden war doch das Leben der Flößer und Fischer und wie hart war ihr tägliches Brot im Vergleiche zu dem unsrigen! Gedenken wir ihrer daher achtungsvoll und ehren wir den letzten Flößer von Stilli!

Beim Hinschied dieses letzten Repräsentanten einer vergangenen Zeitepoche besuchte ich das liebe stille Dorf am Aarestrand, sprach mit seinen nahen und entfernten Verwandten und es wurde bei der einbrechenden Dämmerung in der kleinen, aber heimeligen Fischerstube über längst vergangene Zeiten geplaudert, Episoden und Anekdoten erzählt und alte Akten, Pergamentschriften und uralte Leder-Haut-Briefe wurden aus Schubladen, Kasten und Truhen hervorgeholt, die uns allerlei Unbekanntes berichten über das Leben und Treiben der alten Flößer und Fischer und den damaligen Frachtverkehr auf der Aare.

So fanden wir auch in alten Hinterlassenschaften bei den Lehnern in Stilli eine „Hundertjährige Buchhaltung“, ein Musterwerk von Exaktheit und Gründlichkeit, das verdient, hier für spätere Zeiten festgehalten zu werden.

Die uns zur Verfügung gestellten „Buchhaltungsbelege“ sind sorgfältig von Hand gefalzte Schreibpapierbögen, die exakt zu Einzelheften von 6 bis 8 Blatt im Format 215 × 85 mm gebunden sind. Lückenlos füllen diese vielen kleinen, losen Hefstücken die Jahre von 1840 bis weit in 1850 hinein aus. Fein säuberlich gestapelt lagen sie dort in der alten Truhe. Durch Blättern und Grübeln in den gelblich gewordenen Hefstücken verfolgen wir die Tagesarbeit eines Fischers, der sich allwöchentlich auf die Frachtfahrt begab.

Laut den Einnahmeseiten der alten Buchhaltung wurden wirklich alle Arten von lebenden und toten Gütern die Flußläufe hinaufgestachelt und hinabgefahren; so lesen wir von Herbdäpfeln

in Säcken, Kälbern, Fässern, Kupfer in Stangen, Häuten, Alt-  
 eisen, Personen, Roggen, 1 Jungfer mit Coffer, 1 Balot Garn,  
 1 Sauh nach Laufenburg, 2 Kisten Haffnerwaar = 5 centner,  
 1 Faß Öl, 1 Pack Feilen, 1 Ambos 3 ctn., Mehl, 2 ctn. Hanf,  
 Jungfer Stähli und 2 Kistli Kleider, 60 ctn. Tannholz nach  
 Waldshut, 3 Gschir Anfen, 1 Grabstein, 1 Schüttstein,  
 9 ctn. Guß nach Turgi, 1 Fäßli Hopfen für Pfarrer Hoß,  
 1 Kistli Meißelstahl, 2 Kälber für Kraft in Brugg (in den Jah-  
 ren 1847–1849 wird Herr Kraft in Brugg mehrmals als Emp-  
 fänger von Kälbern erwähnt), 24 ctn. Käß nach Waldshut,  
 2 Kistli Zündholz, 140 Pfund Nägel nach Horgen usw.

Die Stachelfahrten gingen regelmäßig einmal pro Woche  
 vor sich und zwar meistens zwischen Laufenburg und Zürich, mit  
 kleinern Abstechern nach Brugg. Die Frachttaxen z. B. für Käl-  
 ber scheinen einigermaßen fest gewesen zu sein; es kostet fast  
 immer 5 Bazen pro Kalb – ob von Döttingen nach Baden oder  
 von Stilli nach Zürich. Herr Kraft in Brugg bezahlte meistens  
 6 Bazen für ein Kalb, wahrscheinlich wegen dem etwas längern  
 Stachelweg nach Brugg. Wir bemerken in der „Buchhaltung“,  
 daß pro Fahrt oft 5–8 und mehr Kälber, natürlich neben allen  
 möglichen andern Gütern, in das kleine Schifflein verstaut  
 wurden. 24 Saumstein kosteten volle 36 Fr. Fracht, leider sagt  
 die „Buchhaltung“ uns nichts über das Transportziel oder über  
 die Weglänge. Für 4 ctn. Eisen nach Zürich zahlte man 2 Fr.  
 und 1 Bazen.

Die Einnahmen pro Frachtfahrt sind sorgfältig auf der „Ein-  
 nahm“-Seite notiert, sie schwanken sehr nach den Jahres-  
 zeiten. Hier und da zur Winterszeit brachte die ganze Stachelfahrt  
 nur eine Tageseinnahme von 8–9 Fr. und es waren 2 Mann  
 im Schiff und dazu mußten noch überall Zoll und Trinkgelder  
 bezahlt werden. In der Ausgaben-seite sehen wir für jede Fahrt  
 die Spesen vermerkt; der Lörg, der Arbeiter, erhielt pro Fahrt  
 und Tag (nicht 8-Stunden-Tag)! Fr. 3 und 5 Bazen, der Schif-  
 fer rechnete für sich und für das Schiff ebenfalls Fr. 3 und  
 5 Bazen. Einzelne Fahrten brachten Bruttoeinnahmen von  
 20–30 Fr., doch die vielen Ausgaben speziell für Zoll, Auslade-

gelder und Trinkgelder summierten sich. Oft sehen wir eine Tagesfahrt mit „Verlust Fr. 1.25“ abschließen und ein andermal steht auch unter der Schlußabrechnung „nichts“. Daß speziell Zoll und Trinkgelder dem damaligen kleinen Bürger das Leben erschwerten, sehen wir z. B. aus einer einfachen Stachelfahrt vom 6. März 1847, wo zwischen Baden und Laufenburg 17 Mal Zoll und Trinkgelder zu bezahlen waren! Recht oft sehen wir „Zollgardisten und „Amtsdiener“ die Trinkgelder in Empfang nehmen, was dem Schiffer von Stilli die Ausgaben-Seite stets sehr belastete. — Es brauchte zähe Arbeit und sparsames Haushalten, wenn man als Frachtschiffer es zu etwas bringen wollte.

So sahen die Leute von Stilli im Strome der Zeit manch wechselvolles Bild an sich vorüberzieh'n, eins das andere ablösend, wie Wirbel im Wasser; mit besonderen Gedanken und Gefühlen jedoch verfolgten sie wohl die Entwicklungen des Transportwesens ihrer Umgebung. Sie sahen Flöße den Fluß hinabtreiben, Frachtschiffer den Weidling mühsam flußaufwärts stacheln, später die Pferdpostkutschen gemütlich daherzockeln, dann schwer beladene Pferdelasträder, sahen die ersten Eisenbahnen mit Gütertransporten in den Jahren 1850–1880, die ersten Lastautos, und heute die elektrischen Güterzugslokomotiven in hartem Konkurrenzkampfe mit den modernen Ungetümen der Landstraße, den Überland-Lastautos.

Und vielleicht sehen kommende Generationen ihren Fluß sich wieder beleben, sehen ihn wieder voller Arbeit und Schlepplähne, später einmal, wenn der Traum von der neuen Fluß-Schiffahrt und dem Brugger Hafen Wirklichkeit wird. Ob dann auch wieder so Charaktergestalten von zähen, genügsamen Fischern und Schiffern am Flusse wohnen werden? Freuen wir uns jedenfalls, daß es uns vergönnt war, in Hans Heinrich Lehner noch einen Vertreter der alten Garde gesehen und gekannt zu haben.

Ludwig Schroeder-Sped