

Wege und Geschichte Les chemins et l'histoire Strade e storia



Wege und Gewässer Chemins et voies navigables Strade e acque



ViaStoria

Zentrum für Verkehrsgeschichte

Titelbild



Arbeiter laden um 1890–1900 am Quai des Pâquis in Genf grob behauene Steine von Lastenseglern auf Pferdewerke. Für Baumaterialien und andere Güter mit geringer Wertdichte war der Transport mit Schiffen ohne Motorantrieb auf den Schweizer Seen auch im Zeitalter der Eisenbahn noch üblich (Foto Schweizerisches Landesmuseum Zürich, LM-100318.54).

Die ersten Dampfschiffe hierzulande waren als Glattdeckdampfer gleichermaßen für den schnellen Waren- wie Personentransport ausgelegt. Mit dem Aufkommen der noch schnelleren Eisenbahn wandelten sie sich zu Vergnügungsschiffen mit Salonaufbauten. Die Hintergrundbilder zeigen frühe Dampfschiffe auf dem Bodensee und den Juraseen, gezeichnet von Emil Liechti (aus: Emil Liechti, Jürg Meister, Josef Gwerder: Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Bodensee, Untersee und Rhein, Schaffhausen 1981, und dies.: Die Geschichte der Schifffahrt auf den Juragewässern, Schaffhausen 1982).

Impressum

Wege und Geschichte

Zeitschrift von ViaStoria –
Zentrum für Verkehrsgeschichte

Les chemins et l'histoire

Publication de ViaStoria –
Centre pour l'histoire du trafic

Strade e storia

Rivista di ViaStoria –
Centro per la storia del traffico

Ausgabe 2008/1, Mai 2008

Auflage: 5000

Die nächste Ausgabe von «Wege und Geschichte» erscheint im Herbst 2008. Sie ist dem Thema **Zeit, Raum, Verkehr** gewidmet.

ISSN 1660-1122

Nachdruck nur mit Bewilligung von ViaStoria. Die Abbildungen stammen, wo nicht anders vermerkt, vom Autor oder von ViaStoria.

Herausgeber:

ViaStoria – Zentrum für Verkehrsgeschichte

Konzept, Redaktion, Layout:

Andres Betschart, bürobetschart
Winterthur

Übersetzungen:

Jean-Marc Frossard, Giorgio Bellini

Adresse:

ViaStoria, Finkenhubelweg 11, 3012 Bern
Tel. 031 631 35 35 – Fax 031 631 35 40
www.viastoria.ch – info@viastoria.ch

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser
Flüsse, Seen, Meere: Sie forderten die Menschen aller Zeiten aufs Neue heraus. Das Bedürfnis nach Beförderung von Menschen und Gütern rief nach Erfindergeist und Wagemut. Verschiedenste Arten von Schiffen entstanden; vereint mit Eingriffen ins natürliche Fahrwasser schuf man optimale Transportverhältnisse. Der Verkehr zu Wasser blühte – bis ihn die Vorteile von Eisenbahn und Strasse zurückbanden. Eine neue Zeit brach an für die Schifffahrt in der Schweiz, als sich das Reisen zum vergnüglichen Ausfliegen wandelte. Der schiffige Langsamverkehr hilft, das hohe Tempo des modernen Lebens für einen Moment zu entschleunigen. Eine Flotte sicherer Schiffe steht bereit, und nostalgischer Dampftrieb, neue Dieselmotoren und Solarenergie bewegen die Menschen von heute auf den Wasserwegen von damals.



Chère lectrice, cher lecteur
Rivières, lacs, mers: de tout temps, ils ont stimulé l'imagination de l'homme. La nécessité d'acheminer gens et marchandises réclamait de l'inventivité et de l'audace. Les types de bateaux les plus divers virent ainsi le jour, et de nombreux cours d'eau naturels furent aménagés afin d'assurer des conditions de transport optimales. Le trafic sur les voies navigables était florissant – jusqu'à ce que les avantages du chemin de fer et de la route le relèguent au second plan. Une ère nouvelle commença alors pour la navigation fluviale et lacustre, qui se convertit aux voyages d'agrément et aux excursions touristiques. Le rythme du déplacement au fil de l'eau aide à oublier, le temps d'une croisière, la frénésie de la vie moderne. Une flotte bien entretenue de vapeurs historiques et de bateaux modernes mus par des moteurs diesel ou par l'énergie solaire emmène les générations d'aujourd'hui sur les voies navigables d'hier.

Care lettrici, cari lettori
Fiumi, laghi, mari: in ogni tempo hanno spronato gli uomini a nuove avventure. La necessità di trasportare merci e persone ha stimolato lo spirito inventivo e l'audacia. Da ciò sono nati natanti di ogni tipo che, con gli interventi sui corsi d'acqua naturali, hanno contribuito a creare condizioni di trasporto favorevoli. I trasporti sull'acqua conobbero un grande sviluppo, poi la ferrovia e il traffico motorizzato li hanno messi in secondo piano. Quando il viaggiare si è trasformato in piacevoli gite, anche in Svizzera la navigazione ritrovò una seconda giovinezza: come traffico lento, aiuta a diminuire per un momento il ritmo serrato della vita moderna. Disponiamo di una flotta di natanti sicuri e la nostalgia propulsione a vapore, i nuovi motori diesel o l'energia solare muovono donne e uomini del nostro tempo sulle vie d'acqua del passato.

Konrad Eberle

Präsident des Verbands Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen (VSSU)

Président de l'Association des entreprises suisses de navigation (AESN)

Presidente dell'Associazione delle aziende svizzere di navigazione (AASN)

Inhalt

- 4 Fähren- und Brückenmonopole**
Max Baumann
- 10 Reusstal und Reuss als Kommunikations- und Lebensraum**
Anne-Marie Dubler
- 16 Triftholz für die Versorgung von Zürich**
Daniel L. Vischer
- 22 Treidelpfade an Schweizer Gewässern**
Daniel L. Vischer
- 25 Der Güterverkehr auf dem Rhein 1750–1850**
Erich Weber
- 30 Die Wolfwiler Fähre und die Pilger auf dem Weg nach Rom**
Eneas Domeniconi
- 34 DS «Rigi»: Das älteste Dampfschiff der Schweiz wird restauriert**
This Oberhänsli
- 40 Le canal du Rhône au Rhin**
Gilles Forster
- 44 Der Canal de la Haute-Saône à Montbéliard**
Andres Betschart

Schiffsweg, Fähren und Brücken, öffentlicher und privater Verkehr

Reusstal und Reuss als Kommunikations- und Lebensraum

In frühen Geschichtsquellen erscheint das untere Reusstal als wichtiger Durchgangsraum, doch unter dem Einfluss des Territorialstaats Bern wanderte der Transitverkehr aus dem Reusstal ab. Den Bewohnern war der Transit eher nachteilig: Reussschiffe fuhren an den Dörfern vorbei, und Fähren und Brücken lagen weit ab und waren teuer. Mit dem eigenen oder dem Weidling des Nachbarn liessen sich die Monopole der Fähren und Brücken umgehen.

Anne-Marie Dubler

Am Unterlauf der Reuss von Luzern bis in die Aare bei Windisch folgen sich anstelle einstiger Glazialseen drei weite beckenähnliche Talabschnitte von Dietwil bis Oberrüti (Abb. S. 11, I), von Sins/Hünenberg bis Hermetschwil (II) und von Eggenwil bis Stetten (III), unterbrochen von Endmoränen des einstigen Reussgletschers mit alten Flussübergängen bei Gisikon, Sins, Bremgarten, Mellingen und Windisch. Die Taldörfer liegen auf den Seitenmoränen über dem einst moorigen Talgrund und der bei geringem Gefälle geschiebereich mäandrierenden Reuss. Periodische Hochwasser bewirkten Laufänderungen und Verfrachtungen von ganzen Uferpartien flussabwärts oder ans jenseitige Ufer. Da jedes Dorf das ihm Weggeschwemmte auf der anderen Seite nutzen durfte, verteilte sich kommunaler und privater Landbesitz besonders im Abschnitt Dietwil–Jonen auf beide Ufer.

Der offenen Flusslandschaft entsprach der flussübergreifende Rechtsraum: Ab 1291 gehörte der Reusslauf von Luzern bis in die Aare mit allen Herrschaftsrechten am und über den Fluss der Herrschaft Habsburg–Österreich – die Flussschiffahrt längs und der Fährbetrieb quer über die Reuss, die Rechte an Brücken, Flusswehren und Fischenzen. Was nicht als Mannlehen an Dienstleute, Klöster und Städte verliehen, sondern in der Verwaltung des österreichischen Vogts von Baden verblieben war, fiel 1415 an die eidgenössischen Eroberer: Flusslehen wurden von da an

vom eidgenössischen Landvogt der Grafschaft Baden verwaltet. Auch Kirchspiele erstreckten sich über die Reuss hinweg, wie Lunkhofen rechts der Reuss auf das linksseitige Rottenschwil-Werd. Alte Herrschafts- und Pfarreigrenzen verliefen auf den bewaldeten Höhen und Wasserscheiden parallel zum Flusstal und nicht in diesem.

Erst unter den Eidgenossen wurde der Fluss zur Verminderung von Grenzkonflikten zur Grenze, erstmals 1429 zwischen Luzern und Zürich im Abschnitt Merenschwand–Maschwanden/Ottenschwil, später zwischen den Landvogteien Freie Ämter und Grafschaft Baden zu den jenseitigen Staaten Zug und Zürich, während Bern im Oberamt Königsfelden an der Souveränität über beide Ufer festhielt. Seit 1803 liegt der unterste Teil der Reuss im Kanton Aargau; oberhalb wurden alte Landes- zu Kantons Grenzen. Als man im Lauf des 19. Jahrhunderts Gemeindegrenzen fixierte, kamen diese mit Ausnahme von Rottenschwil-Werd in die Flussmitte zu liegen, wobei sich Gemeinde- und Privatland weiterhin über den Fluss auf beide Ufer erstreckt.

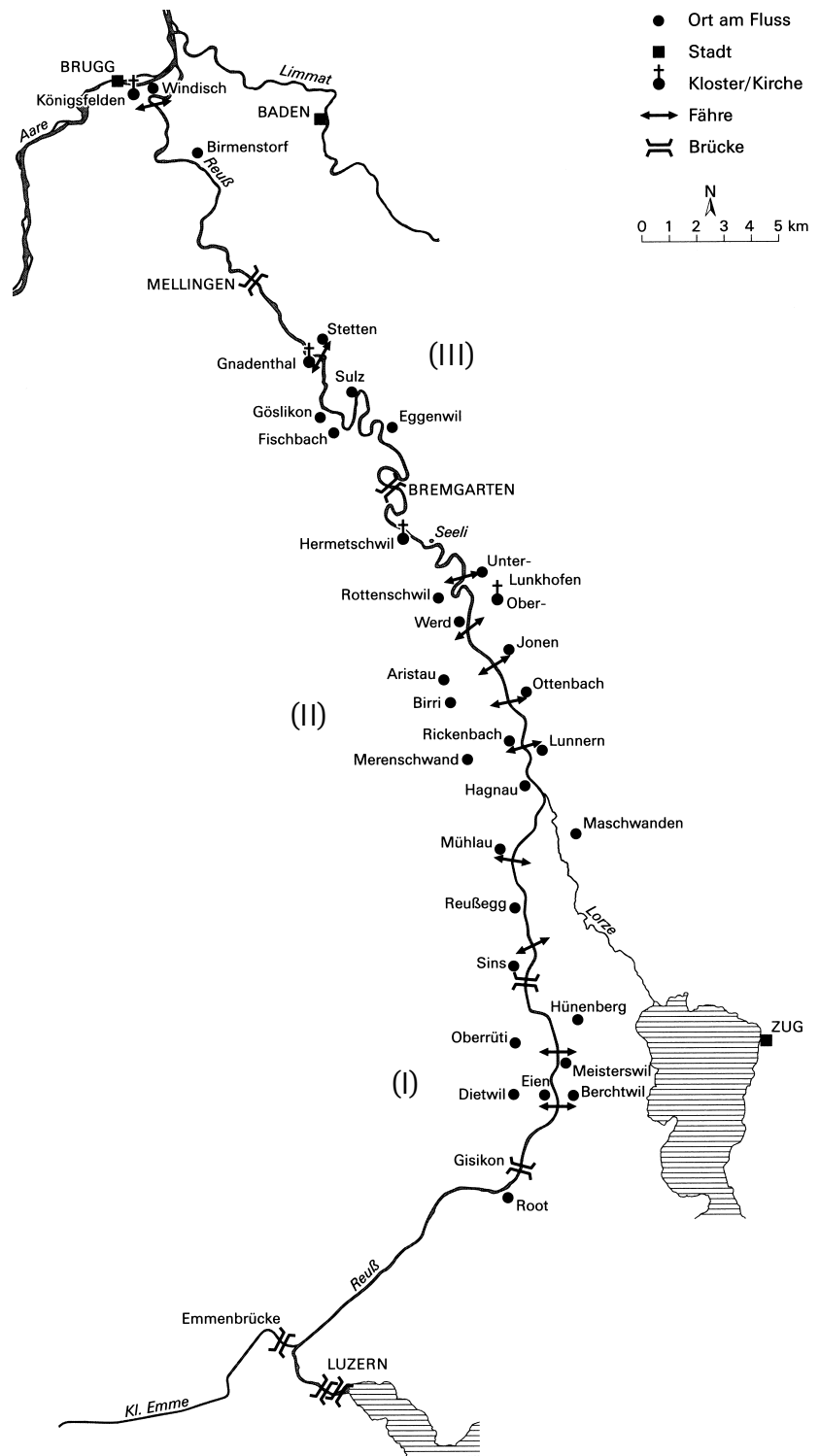
Die Reuss: Eine freie Reichsstrasse für die Schifffahrt

Die Offenheit der Reuss entsprach ihrer Funktion als freier Schiffsweg oder *freie Reichsstrasse*. Auf Booten transportierten die Luzerner Reussschiffer (*Niederwässerer*) Menschen und Güter bis ins 19. Jahrhundert nach Klingnau (Zurzacher Markt) und Basel; rheinabwärts lag die Weiterfahrt bei Basler Schiffern. Die Sicherheit der Schifffahrt hing vom hindernisfreien Schifffahrtsweg ab. Die

Aufsicht über den Reusslauf, einst ein königliches Herrschaftsrecht (Regal), übte bis 1415 der österreichische Vogt aus. Unter den eidgenössischen Landesherrn kam 1427 die erste Reussordnung zustande, welche die Beseitigung der flussquerenden Fischfangvorrichtungen (*Überschläge*) verlangte und festsetzte, dass dem Schiffsweg ein Drittel der Flussbreite offenstehen müsse, «dass es jederman ein freye Straass seye». Die Ordnung liess sich erst durchsetzen, als Luzern und Zug 1540 als Reussherren mit der Inspektion des Reusslaufs und Zürich mit jener der Limmat beauftragt wurden. Ihre Inspektoren mussten unsachgemäss erbaute Stauwehre und Fischfangvorrichtungen (*Fischfache*) bei Flussmühlen und städtischen Brücken beseitigen, da diese bei tiefem Wasserstand unpassierbar waren, und besonders die Überschläge der Reussfischer.

Die Flussspektion wurde mit gutem Grund den Städten übertragen – Bern jene über die Aare, Zürich über die Limmat, Luzern und Zug über die Reuss: Es waren die Städte, die an freien Schifffahrtswegen und einer sicheren Flussschifffahrt interessiert waren. Der Schiffstransport lag bei Speditionsfirmen von Stadtbürgern und bei zünftig organisierten Schifferorganisationen; Schifferrechte waren städtische Lehen. Inspektionsfahrten fanden alle drei bis vier Jahre statt und betrafen den ganzen Flusslauf – die Reuss von Luzern bis an den *Limmatspitz* und die Limmat von Zürich bis in die Aare. Da die Kontrollfahrten im Auftrag der regierenden Orte mehrheitlich durch gemeineidgenössisches Gebiet der Freien Ämter und Grafschaft Baden führten, beharrten Luzern und Zürich auf einer Entschädigung für den Inspektionsaufwand. Berns Inspektionsfahrten auf der Aare von Thun bis in den Rhein verliefen dagegen weitgehend im eigenen Territorium. Luzern löste die Kostenfrage damit, dass es den Reusschiffen als Entgelt für das Offenhalten der Fahrinne 1645 den Reistransport nach Basel als Monopol übertrug und den offiziellen Landtransport (*Ordinarifuhr*) davon ausschloss.

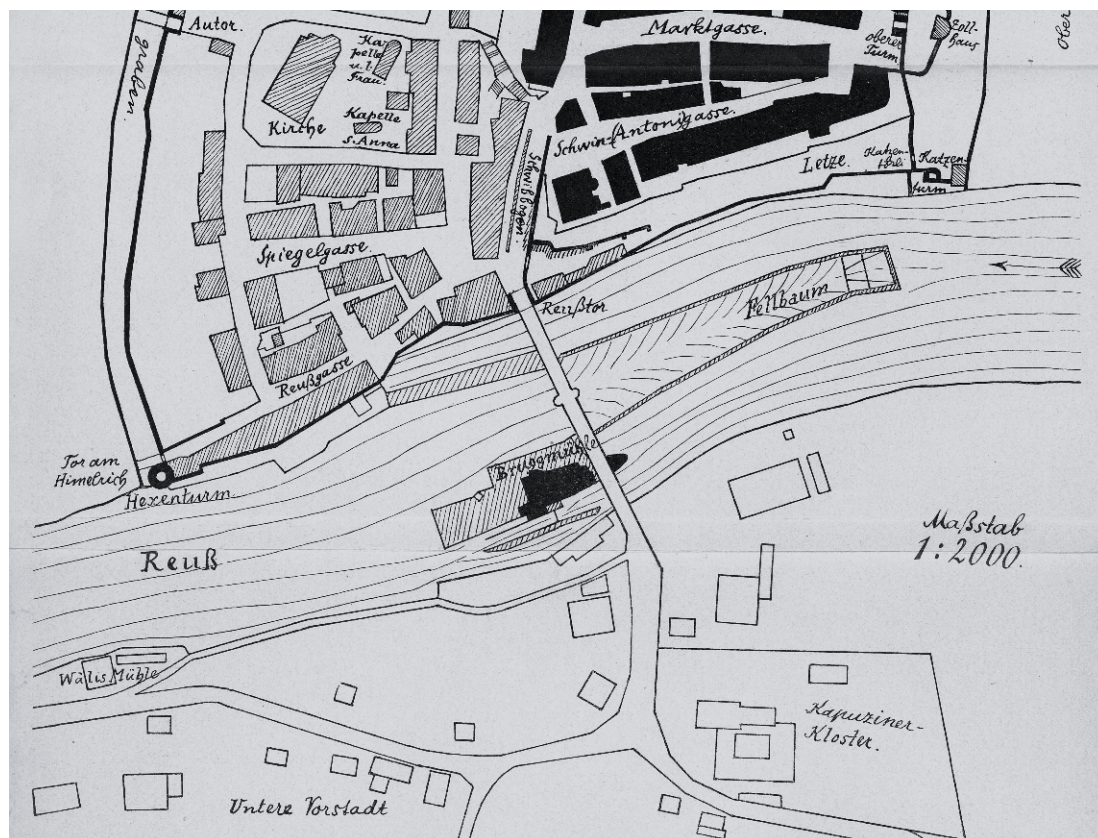
Die Stadt Luzern war der Umschlagort im Gotthardverkehr vom See auf die Schiffe der Reusschiffer oder auf das wöchentliche Lastfuhrwerk (*Ordinarifuhr*) in Richtung Basel und Elsass. Die Stadt legte Wert auf den guten Ruf ihres öffentlichen Transportwesens, weshalb Schifffahrt und Ordinarifuhr streng reglementiert und Schiffer wie Fuhrleute vor dem Rat vereidigt wurden. Reg-



lementiert war die Organisation des Schiffstransports (Art des Ladeguts, Termine für die Fahrten, tarifierte Preise, amtliche Kontrolle der Schiffladung und der Tauglichkeit der Schiffe) und die Haftung der Schiffer in Gemeinschaft (*Communella*) bei selbst verschuldeten Schäden. Die stark schwankende Wasserführung der Reuss erlaubte Transporte nur halbjährig zwischen Ostern und St. Michael (29. September); sie blieben im Win-

Die Reuss von Luzern bis in den Limmatspitz: Flussorte, Fährten und Brücken vor 1800. (SSRQ Aargau II/9, Karte 4, S. LXV)

Der Schiffsweg bei Bremgarten: Das Stauwehr mit den beidseitigen Mühlenkanälen lag mitten in der Reuss; es war für die flachen Reusschiffe bei normalem Wasserstand passierbar, nicht aber bei Tiefständen. (SSRQ Aargau I/4, S. 26)



terhalbjahr wegen des tiefen Wasserstands und der dadurch erhöhten Unfallgefahr verboten. Vom 17. Jahrhundert an, vollends nach dem Ausbau der *Basler Strasse* ab 1761, verlor der Schiffsverkehr seine Bedeutung an den ganzjährigen, schnelleren und verlässlicheren Strassentransport. Konkurrenzschutz- und Erbfolgebestimmungen der konzessionierten Reusschiffer, mit denen sich die alten Schifferfamilien die sechs städtischen Schifferrechte reservierten, bewahrten die Reusschiffahrt nicht vor dem Niedergang.

Die Reuss im Querverkehr: Fähren und Brücken

Auf der Reuss war der Querverkehr mit Fähren wichtiger als der Längsverkehr der Flussschiffahrt. Öffentliche Fähren gewährleisteten den Flussübergang auf den Ost-West-Transitrouten: Privilegierte Hauptfähren transportierten Personen, Vieh und Waren mit grossen Fähren (*Wagenschiffen*), Nebenfähren nur Personen mit Kleinbooten (*Weidlingen*). Den Fährdienst versahen angestellte Fährleute (*Fehr, Knecht*) bei Tag und Nacht nach der Fährordnung bei tarifierten Fährpreisen für Mensch, Tier, Waren und Gefährt. Fährbetriebe waren an beiden Ufern verankert – am Hauptstandort mit der Liegenschaft (Haus

und Hof) des Fährmanns und an beiden Flussufern mit Anlegestellen (*Lände*), deren Zufahrten besonderen Rechtsschutz genossen.

Am Reusslauf zwischen Luzern und der Aare gab es sechs mittelalterliche Fähren: Die wichtigste, die um 1160 erwähnte Fähre Lunkhofen am Transitweg von Zürich in die Westschweiz, war älter

Copia der Pflicht, so der Fahrwirth Schütz und sein Fehr-knecht am Fahr Windisch [...] geleistet, den 15ten julii 1713

Der Fehr am Fahr zu Windisch wie auch der Fehr-knecht daselbst schwehrend unseren gnädigen Herren der Statt Bärn und einem Hoffmeister zu Königsfelden Treü und Wahrheit zu leisten, mit dem Wasser-Zoll oder Gleid von den harauff und herabfahrenden Schiff- und Weidlingen zu meiner gnädigen Herren und mit daran theilhabenden handen sorgsamlich, getreülich und fleissiglich, wohl und recht darinn zu handeln und damit kein Wechsel treiben, sonder alles, was da fällt, in die Zoll- oder Gleidbüchß zu thun, ohn alle gefehrd [...].

(Der Eid des Fährmanns von Windisch: SSRQ Aargau II/9, S. 561, Nr. 270b)

als die Brücken von Bremgarten (Bau um 1230) und Mellingen (erwähnt 1253). Nach 1300 erwähnt werden die Fähre Windisch, die an das Habsburger Kloster Königsfelden kam, und die Fähren Sins, Mühlau und Oberrüti, die als österreichische Mannlehen beim lokalen Ministerialadel (von Rüssegg, von Hünenberg) lagen.

Nach dem Übergang des Aargaus an die Eidgenossen sicherte sich Bern im Hofmeisteramt des Klosters Königsfelden die Aufsicht über das Fahr Windisch und bei der Säkularisation des Klosters 1528 dessen Besitz. Von da an regelte Bern die sichere Überfahrt der Tagsatzungsgesandten nach Baden. Das Fahr Lunkhofen, im Besitz der Propstei im Hof Luzern, kam zu unbekannter Zeit an Bremgarten; es wurde von den regierenden Orten mit dem Geleitsrecht ausgestattet, dessen Erlös an die Grafschaftsverwaltung in Baden floss. Die Fähren Mühlau, Sins und Oberrüti gelangten vom Lokaladel an Einheimische: Mühlau an das Amt Merenschwand, Oberrüti und Sins an die Fährleute. 1486 erwarb Zug das Fahr Sins mit dem Ziel, die Zufuhr von Freiämter Getreide auf den Zuger Markt anzukurbeln. Mit zunehmendem Querverkehr ab 1600 erweiterten die Fähren ihre Kapazitäten, und die um den Vorrang streitenden Luzern und Zug konzessionierten neue Fähren – Luzern 1608 in Rickenbach (Merenschwand) und 1668 bei Aristau, Zug 1636 in Eien (Dietwil). Im selben Zeitraum entstanden nichtkonzessionierte Fähren in Werd, Ottenbach und beim Kloster Gnadenthal (Niederwil).

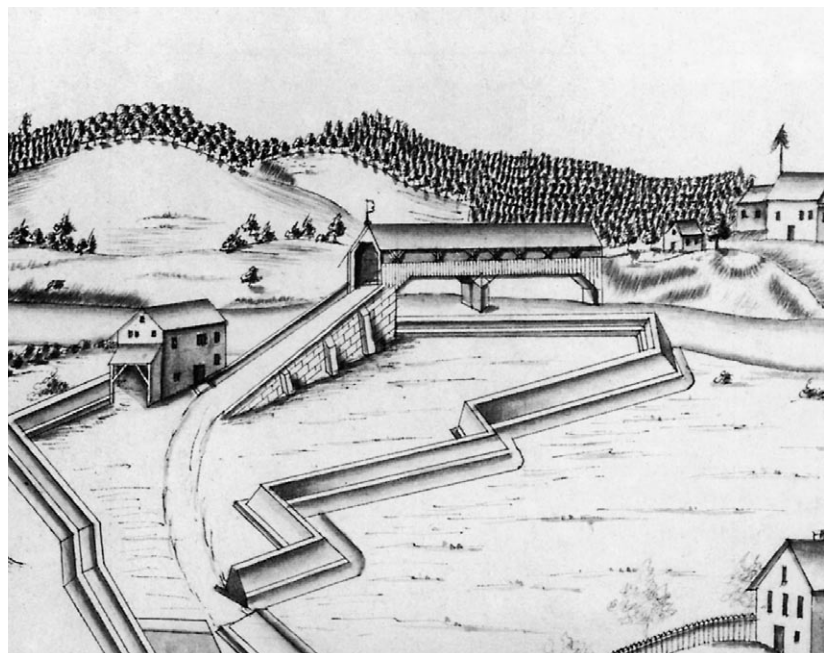
Lunkhofen, Windisch und Sins galten als privilegierte Hauptfähren mit einem Monopol auf bestimmte Flussabschnitte, das jedoch die Konkurrenz der billigeren Nebenfähren nicht wirksam unterband. Konkurrenten waren auch die Brücken. Die ältesten waren städtische in Luzern, Bremgarten und Mellingen sowie die von Luzern 1432 erbaute Brücke bei Gisikon. Da die von Passanten und Waren erhobenen Brückenzölle zu den wichtigen Einnahmen einer Stadt zählten, verteidigte jede ihr Brückenmonopol scharf. Luzern konnte aber 1640 den Brückenbau in Sins durch Zug anstelle der Fähre nicht verhindern, wohl aber 1727 jenen von Ottenbach. Erst als die Monopole fielen, begann der Brückenbau: Fähren wurden durch Brücken ersetzt, so u. a. in Windisch 1799, Ottenbach 1864 und Mühlau 1940, die meisten Bauten kamen aber erst nach 1900. Heute sind es über zwei Dutzend Reussübergänge, darunter Eisenbahn- und Autobahnbrücken.

Längs- und Querverkehr auf der Reuss: Wo bleibt die Versorgung der Einheimischen?

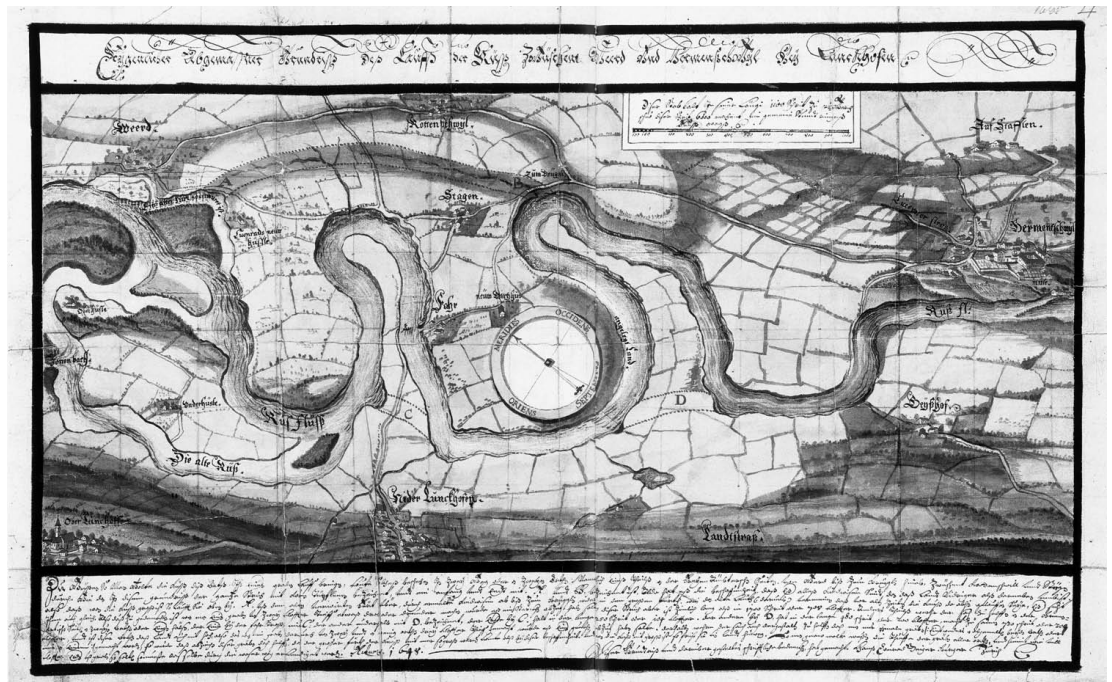
Die Siedlungen im Reusstal waren stets auf die Reuss ausgerichtet: Landwirte bewirtschafteten Äcker, Wiesen und Weiden beidseits des Flusses, und Berufsfischer bedienten ihre an beiden Ufern und in den Fluss gebauten Fischfache. Man heiratete über den Fluss hinweg – seit der Reformation etwas eingeschränkt – und unternahm Wallfahrten über die Reuss ins Jonental und nach St. Wolfgang-Hünenberg. Beidseits finden sich gleiche Familiennamen, so Sidler, Rüttimann und Leuthard. Der Fluss erschloss einen Lebensraum, in dem der Weidling unabdingbar war.

Doch was brachte der öffentliche Längs- und Querverkehr auf der Reuss den Reusstalern? Strenge genommen nichts, denn wie die Schifffahrt waren auch Grossfähren und Brücken auf den Transit- und nicht auf den lokalen Verkehr ausgerichtet. Die Reusschiffe zogen reussabwärts ohne Halt an Dörfern und Städtchen vorbei, da Personen und Waren nur an der Luzerner Schifflände und nicht unterwegs aufgenommen wurden. Berufsfischer sahen ihre Fischfache durch die Schiffe bedroht. Auch der öffentliche Querverkehr verlief nicht zu Gunsten der Einheimischen: Da Warenfähren und Brücken kraft ihrer Monopole weit auseinander lagen, bescherte dies den Bauern lange Zufahrten zu Feldern und Kunden ennet der Reuss. Im Alltag waren Übergänge und -fahrten zu teuer trotz Zollrabatten wie für die Ämter Meienberg und Hünenberg in Sins.

Die Zuger Reussbrücke bei Sins: Befestigter Brückenkopf im Schachen von Hünenberg ZG mit der Brückenauffahrt, am Weg das Zuger Zollhaus und über der Brückeneinfahrt das Zuger «Fähnli» (Hoheitszeichen). (Max Mittler: Pässe, Brücken, Pilgerpfade. Zürich/München 1988, S. 176)



Der Reusslauf zwischen Werd und Hermetschwil von Feldmesser Hans Conrad Giger, Zürich 1648: Die Längs- und auch die Querschiffahrt (Bildmitte: Fahr Lunkhofen) sahen sich einem ständig in Veränderung begriffenen Flusslauf gegenüber, bedroht von Mühlewehren (Hermetschwil), die in den Schiffsweg ragten. (Piroska R. Máthé: Vom Pergament zum Chip, Aarau [2003], Abb. 54, S. 90f.)



Wer am Fluss lebte, umging die Monopole: Bauern und Fischer boten auf ihren Weidlingen Einheimischen und Fremden billige Überfahrten an und verdienten sich ein Zubrot. So begannen viele Fähren – ohne Konzession, illegal. Einige sind aus Gerichtsakten weidlich bekannt, so jene des Fischers von Oberrüti und die Bauernfähren in Eien, Rickenbach, Ottenbach, Holzerhof (Aristau), Werd und Gnadenthal. Eien, Rickenbach und Holzerhof kamen zu einer Konzession für Personen, transportierten aber auch zollpflichtige Waren, Getreide, Vieh und Fuhrwerke, die Hauptfähren oder Zollbrücken vorbehalten waren. In Ottenbach schaffte die Gemeinde die Fährboote an, doch holten ihre Bauern jenseits nicht nur eigenes Heu und Brennholz, sondern setzten auch Talleute mit Vieh über.

Fähr- und Brückenmonopole waren gegen Einheimische schwer zu verteidigen. Das erlebte der Stand Zug mit seiner Zollbrücke Sins: Der Lokalverkehr wich auf die kostengünstigeren Fähren von Werd, Ottenbach, Rickenbach, Mühlau, Oberrüti und Eien aus. Zug drohte den Nachbarfähren Mühlau und Oberrüti mit dem Arrest von Gütertransporten, wenn diese nicht dem Sinsler Zöllner die transportierte Ware verzollten, und verlangte, dass man am Fahr von Mühlau ein eisernes Schildchen mit der Aufschrift «Verbottner Weeg mit zu verzollenden Wahren» aufstecke. Nach den *Zolltafeln* war nicht nur Kaufmannsware zahlpflichtig, sondern eben alles bis hin zum Hausrat

und *Brautfuder*. Selbst wer eine Reussfurt durchfuhr oder -ritt, hätte dafür zahlen sollen.

Reusstal und Reuss: Vom Verkehr gemieden

Die Bedeutung des Reusstals als alter wichtiger Kommunikationsraum im Ost-West- wie im Nord-Süd-Verkehr hing mit dem Fürstenstaat Habsburg-Österreich und dessen Innerschweizer Interessen zusammen. Als diesem 1415 die Herrschaft verloren ging, wirkte sich dies auf das Reusstal aus: Unter dem Einfluss der eidgenössischen Territorialmacht Bern verschoben sich die wichtigen Verkehrsstränge sukzessive west- bzw. nordwärts aus dem Reusstal hinaus. Die definitive Wende kam mit dem Bau der bernischen Kunststrasse (*Chaussee*) in den Aargau 1742–1770, die über Oftringen (Zofingen)–Safenwil nach Lenzburg führte, was Luzern 1759 bewog, seine Transitstrasse nach Basel über Sursee durch das untere Wiggertal nach Zofingen zu bauen; das



Anne-Marie Dubler
Historikerin, ist Editorin bernischer und aargauischer Rechtsquellen; Autorin und Beraterin für den Kanton Bern beim Historischen Lexikon der Schweiz (HLS).

Reusstal erhielt eine zweitrangige Landstrasse. Im Ost-Westverkehr verlief die älteste Route über Bremgarten (Brücke bzw. Fähre Lunkhofen). Nach der Reformation bevorzugte Bern den nördlichen Weg über seine Fähre Windisch, zog aber 1778 die Aargauer Chaussee über Othmarsingen–Wohlenwil–Mellingen (Brücke) nach Baden und Zürich. Die modernen Verkehrslinien Eisenbahn und Autobahn übernahmen im Nord-Süd- wie im Ost-West-Transit den im 18. Jahrhundert gewählten Verlauf, womit das Reusstal mit Ausnahme des untersten und obersten Talabschnitts ausserhalb des grossen Verkehrs geriet, zumal auch die Nordsüd-/Gotthardbahn ab 1874/81, wie die Kantonsstrasse Lenzburg–Zug, über Wohlen durch das Bünztal verlief.

Wieso mied und meidet der Transitverkehr das Reusstal? Dieses war von jeher landwirtschaftlich geprägt und blieb mit Ausnahme des aarenahen Windisch bis ins 20. Jahrhundert ohne protoindustrielle oder industrielle Zentren. Dem Reusstal fehlten politisch und finanziell starke Promotoren wie Zofingen, Lenzburg oder Wohlen, die im 19. Jahrhundert mit Krediten den Anschluss an Bahnlinien förderten. Die Strassen beidseits der Reuss blieben lokale Verkehrsträger. Neue Akzente setzte die Reusstalsanierung (1971–1985): Der Talgrund wurde dem Gemüse- und Obstbau erschlossen, und an der zum Flachsee gestauten Reuss entstand ein Naturschutzreservat als Ausgangspunkt reizvoller Wanderwege, die das Reusstal zum Naherholungsgebiet machen.

Résumé:

La Reuss et sa vallée considérées comme espace de communication et lieu de vie

Au 18^e siècle, la Reuss était encore considérée, à l'égard de la navigation fluviale, comme une «route d'Empire», c'est-à-dire comme une voie libre, sur la praticabilité de laquelle veillaient Lucerne et Zoug. Les bateaux naviguant sur la Reuss descendaient la rivière depuis Lucerne pour amener gens et marchandises aux foires de Zurzach et Bâle, mais ce transport, qui n'était praticable que la moitié de l'année, se vit de plus en plus concurrencé par le transport routier public vers Bâle. Le trafic est-ouest franchissait la Reuss sur des bacs et des ponts. Dans des sources historiques précoces, la vallée inférieure de la Reuss apparaît comme un important espace de transit, mais sous l'influence de l'Etat territorial bernois, le trafic de transit délaissa la vallée de la Reuss. Du reste, ce

trafic de transit était plutôt préjudiciable à ses habitants – des paysans qui avaient des terres de part et d'autre de la rivière, ainsi que des pêcheurs professionnels qui déployaient leurs filets dans ses eaux: les bateaux passaient près des villages sans s'y arrêter; quant aux bacs et aux ponts, ils étaient situés à distance et leur utilisation était coûteuse. Avec leur propre barque ou celle du voisin, les habitants de la vallée de la Reuss contournaient les monopoles des bacs et des ponts.

Riassunto:

La Reuss e la sua valle come spazio di vita e comunicazione

Fin nel Settecento la Reuss era nella navigazione una via regina su cui vegliavano le autorità di Lucerna e di Zugo. I battelli scendevano il fiume con merci e persone verso le fiere di Zurzach o verso Basilea, ma la navigazione, praticabile solo sei mesi all'anno, subì sempre più la concorrenza dei trasporti di merci con carri di Basilea. Il traffico est-ovest attraversava la Reuss su traghetti e ponti. Le prime fonti storiche indicano che la bassa valle della Reuss era un'importante zona di attraversamento, in seguito sotto l'influenza dello stato territoriale di Berna il traffico prese altre strade. Per gli abitanti della valle – contadini con terreni sulle due rive, pescatori con impianti di pesca sul fiume – il traffico rappresentava piuttosto un fastidio: i battelli transitavano fuori dai villaggi, traghetti e ponti erano distanti e costavano cari. Perciò con la propria barchetta o quella del vicino seppero sempre aggirare i monopoli di ponti e traghetti.

Quelleneditionen und Literatur

Grundlage dieses Beitrags sind zwei Rechtsquellen-Editionen. In der einführenden Darstellung (Einleitung) wird das Thema Reuss unter den Aspekten Flussschifffahrt und Fährbetrieb, Fischereirechte und Flusswehr vom 14. Jahrhundert bis 1798 behandelt, abgestützt auf die im Quellenteil publizierten Rechtsquellen:

– Die Freien Ämter II. Die Landvogteiverwaltung 1712 bis 1798. Die Reuß bis 1798, bearb. von Jean Jacques Siegrist † und Anne-Marie Dubler. In: Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, SSRQ Aargau II/9. Schwabe Verlag, Basel 2006. ISBN 978-3-7965-2279-6.

– Die Freien Ämter III. Die Ämter Meienberg und Merenschwand, bearb. von Jean Jacques Siegrist † und Anne-Marie Dubler. In: Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, SSRQ Aargau II/10 (in Vorbereitung).

Weitere Literatur:

Dubler, Anne-Marie: Geschichte der Luzerner Wirtschaft. Luzern 1983.

Werder, Max et al.: Sanierung der Reusstalebene, ein Partnerschaftswerk. Aarau 1982.