

Das Gedächtnis des Wassers – Vorindustrielle Lastsegelschiffe in der Schweiz



Bis in die Zeit um 1900 stellten Europas Seen und Flüsse ein zusammenhängendes, elementares Wegenetz dar, auf dem über viele Jahrhunderte hindurch Waren des täglichen Bedarfs sowie des internationalen Fernhandels, aber auch Menschen und Tiere, auf verschieden gestaltigen Wasserfahrzeugen befördert wurden. Die Schweiz, am nördlichen Fuss der Alpen gelegen, nahm dabei – sicherlich seit dem Neolithikum – eine zentrale Schlüsselposition für den Nord-Süd-Verkehr zwischen Deutschland und Italien und für den Ost-West-Transit in Richtung Frankreich/Mittelmeer ein.

Sind die wirtschaftlichen, rechtlichen und historischen Zusammenhänge dieses Wasserverkehrs mitunter bereits sehr gut untersucht, so standen die traditionellen Transportmittel selbst, die hölzernen Lastschiffe also, bislang nicht im Vordergrund des Interesses. Gleichzeitig ist zu bedauern, dass sich in der Schweiz nur wenige dieser vorindustriellen Fahrzeuge erhalten konnten. Zu schnell hatte der Fortschritt der industriellen Revolution das alte Gewerbe und Handwerk in einer Zeit überrollt, als der «Vater der Pfahlbauten», der Zürcher Gelehrte Ferdinand Keller, bereits ein bemerkenswertes schiffsarchäologisches Forschungsprogramm formulierte. Neue Verkehrsmittel aus Stahl und Dampf (Dampfschiff und Eisenbahn) sollten im 19. Jahrhundert rasch die Oberhand in der Spedition gewinnen. Aus diesem Grund lassen sich hölzerne Lastsegelschiffe im Original und als Produkt eines weitestgehend schriftlosen Handwerks heute lediglich als Wracks unter Wasser

genauer studieren, um Informationen über ihre Form, Ausstattung, Bauweise und Ladung, zu Typenvielfalt, Innovationen und Entwicklung zu erhalten.

«Es ist auffallend, [...] dass bisher niemand es der Mühe werth achtete, über einen culturhistorisch so interessanten Gegenstand wie die Schifffahrt auf unsern Seen und Flüssen, die in den letzten Jahrzehenden eine bedeutende Umgestaltung erfahren hat, allfällige Notizen, die aus Urkunden und aus dem Munde alter Schiffer entnommen werden können, zusammenzustellen und eine Skizze der Geschichte unserer einheimischen Schifffahrt zu entwerfen.»
Ferdinand Keller,
Ueber den Einbaum, 1869.

Wracks – mehr als Wochenendziele für Sporttaucher
Eine kürzlich vom Verfasser vorgelegte Studie führte vor allem für das ost- und zentralschweizerische Gebiet zwischen Boden- und Vierwaldstättersee eine Bestandaufnahme und Detailuntersuchung von archäologisch bedeutsamen Schiffswracks vom Spätmittelalter bis ins 20. Jahrhundert durch, doch greift die umfassende Arbeit auch auf das Seengebiet der Westschweiz über und bietet somit die erste zusammenfassende Darstellung vorindustrieller Lastsegelschiffe auf Schweizer Gewässern. Ein derartiges, auch denkmalpflegerisch wertvolles Inventar war

grundsätzlich nur durch eine intensive Zusammenarbeit mit Sporttauchern möglich, da diese in der Regel besser über derartige subaquante Fundstellen Bescheid wissen als die professionelle Archäologie und Denkmalpflege. Letztere kann und muss sich mehrheitlich – wenn überhaupt möglich – «nur» auf die für die europäische Urgeschichtsforschung so wertvollen prähistorischen Seeufersiedlungen konzentrieren.

Im Vordergrund der Arbeiten stand zunächst stets die präzise zeitliche Einordnung des Objekts durch die Dendrochronologie, um daraus anschliessend detaillierte Fragestellungen zu formulieren. Ähnlich gebaute und geformte Schiffsrümpfe können beispielsweise ein Indiz für «kulturellen Austausch», einen «Ideentransfer» zwischen einzelnen Gewässerlandschaften oder eine gemeinsame, weiter zurückreichende Schiffbautradition sein. Die Schifffahrt auf den Schweizer Seen und Flüssen war jedoch nicht nur naturräumlichen, ökonomischen und technischen, sondern vielmehr auch unterschiedlichen rechtlichen und politischen Bedingungen unterworfen, die es zu berücksichtigen gilt.

Abgesang – die schauervolle Tiefe ist ihr Grab

Die Zusammenstellung aller bisher in der Schweiz bekannten Wracks (knapp 45 Objekte) hat im Weiteren verdeutlicht, dass die Mehrheit dieser Fahrzeuge nicht älter als 100–200 Jahre ist, und Schiffswracks aus dem Mittelalter oder der Antike nur in ausserordentlichen Fundzusammenhängen, oder besser: Erhaltungsbedingungen, zu Tage getreten sind. Schiffsfunde aus Flüssen sind vorerst nur mit einem – leider kaum erforschten –

Exemplar aus Arch/Aare (BE) vertreten. Gleichzeitig kristallisieren sich zwei Arten von Wrackfundstellen heraus: Schiffe, die vollständig oder in Einzelteilen, vor allem im Bereich alter Hafenanlagen aufgegeben, liegengelassen und/oder zweckentfremdet weiterverwendet wurden (z.B. in Weesen/Walensee). Dementsprechend finden sich diese Wracks in der Regel im Flachwasser, im Gebiet heute trocken gelegter Seeufer oder überhaupt an Land.

Die allermeisten Wracks ruhen jedoch in grösseren Seetiefen und sind dementsprechend nur mit hohem technischem Aufwand zu entdecken, wenn sie nicht vielmehr als gut geschützte Denkmäler für immer «verloren» bleiben. Denn Reise und Transport auf dem Wasser waren und sind zweifellos auch gefährlich. Gerade die uns erhaltenen Bild- und



Wädenswil (ZH): Taucher im flachen Boden eines Lastsegelschiffes aus dem späten 18. Jahrhundert.

Schriftquellen geben für die Schweizer Gewässer – neben den erhaltenen archäologischen Denkmälern am Seegrund – beeindruckenden wie erschütternden Aufschluss über eine Vielzahl von wertvollen Ladungsverlusten, tragischen Havarien mit Ver-



Ledischiff im Hafen Riesbach, Zürich, um 1890. Viele Bau- und Ausrüstungsdetails sind auf dieser seltenen Fotografie gut auszumachen.

letzten und Unfällen mit tödlichem Ausgang. Es werden wohl mehrere tausend Menschen sein, die in den vergangenen Jahrhunderten in der Schweiz durch Unwetter und Stürme, aber auch durch Unachtsamkeit, Leicht- und Geschäftssinn und – Alkohol! – ihr nasses Grab gefunden haben. Die katastrophalen Ereignisse dieser Schiffsuntergänge haben bisweilen aussergewöhnlichen literarischen und künstlerischen Niederschlag gefunden: etwa in Form ausgedehnter Leichenpredigten, in Volksliedern oder in Trauerkompositionen. Am 13. November 1764 geriet auf dem Zürichsee das Ueriker Marktschiff, beladen mit Eisen, Blei, Mehl und Baumwolle, in einen unheilvollen Sturm und wurde, samt seinen 18 Passagieren und dem Schiffsführer, nie wieder gesehen. Wie niederschmetternd ein derartiges Schiffsunglück auf die Gemeinde wirken konnte, beweisen drei unterschiedliche Trauergesänge, die alle aus Anlass dieses Untergangs 1765 im Druck veröffentlicht wurden. Eine dieser Kompositionen, «Das Verunglückte Schiff» von Hans Jakob Ryffel, erfuhr im Rahmen der

neuen Studie eine moderne Wiederaufnahme und liegt als besonderes, durchaus kurioses aber einmaliges kulturgeschichtliches Dokument in einer Tonaufnahme der Publikation bei.

Nauen, Böcke, Barques, Ledischiffe, Segner und Cochères

Bei den ausführlicheren Einzeluntersuchungen in den jeweiligen Seeregionen vom Boden- bis zum Genfersee war es dann vor allem wichtig, den archäologischen Gegenstand «Wrack» nicht isoliert zu sehen, sondern in einen grösseren, insbesondere um schriftliche und bildliche Zeugnisse erweiterten Zusammenhang zu stellen. Die Bandbreite dieser Quellen erstreckt sich dabei von Reiseberichten und persönlichen Erinnerungen, Schiffmacherordnungen, Bauabrechnungen, Totenbüchern über Inventare und rare Baubeschreibungen bis zu Landschaftsmalereien, Glasfenstern, Votivtafeln und frühen Fotografien. Erst damit scheint es möglich und legitim, mögliche Einflüsse und verschiedenartige Entwicklungslinien im hölzernen Schiffbau

in Übereinstimmung mit zeitgenössischen Illustrationen, regulativen Anordnungen und obrigkeitlichen Bestimmungen, natürlichen, sich fortlaufend verknappenden (Holz-) Ressourcen und gleichzeitigem geschäftstüchtigem Denken zu skizzieren. Die heimischen, flachbodigen Binnenschiffe erscheinen dabei mehrheitlich als geradlinige und perfekt an die vorhandenen Mittel, Gewässer und Ansprüche adaptierte Weiterentwicklung eines zumindest antiken, eher sogar prähistorischen Erbes. Letzteres wurde offenbar erst in der frühen Neuzeit und ausschliesslich (?) am Boden- und Genfersee durch neuartige Innovationen aus dem Kriegsschiffbau beeinflusst. In den anderen Regionen scheinen erst die beginnende Industrialisierung im 19. Jahrhundert sowie die veränderte politische Ordnung gewisse Anpassungen und Neuerungen zuzulassen, nachdem man sich über Jahrhunderte zuvor mit den immer gleichartigen Fahrzeugen zufrieden gab bzw. sich aufgrund von amtlichen und zünftigen Vorschriften oder der wirtschaftlichen Situation zufrieden geben musste.

Allerdings wird offensichtlich, dass jede Gewässerregion ihre eigene Vielfalt an charakteristischen Transportfahrzeugen hervorgebracht und gepflegt hat, und gerade diese Mannigfaltigkeit unterschiedlicher «Typen» wohl erst im Ansatz bekannt ist. Vor allem aus diesem Umstand heraus ist hervorzuheben, dass jeder neue Schiffsfund – egal welchen Alters – das gegenwärtige Bild verändern, in jedem Fall aber erweitern kann.

Im Wettkampf gegen Stahl und Dampf

Archäologisch fassen lässt sich schliesslich auch die allerletzte Phase der mehrere Jahrtausende umfassenden Schweizer Schifffahrtsgeschichte, deren abruptes Ende trotz beherztem Überlebenskampf vor knapp hundert Jahren zum endgültigen Aussterben der hölzernen Segelschiffe geführt hat. Zur Situation der arbeitslosen Schiffer schrieb Theodor Gut 1935 in der Zürichsee-Zeitung:

«... Man spricht und schreibt ja viel von kleingewerblicher Tragik heute – aber diesen kleinen Schiffern, die als Letztes nur noch auf einen ungeschlagenen Verkauf ihrer Boote hoffen können, hilft niemand. Gegen die «Entwicklung» sei eben kein Kraut gewachsen, wird ihnen nachgesagt. [...] Ob es etwas nützt oder nicht, so soll es doch hier einmal gesagt sein, denn es handelt sich um ein achtenswertes und altes Gewerbe und um rechtschaffene Leute, die auch etwas Rücksicht verdienen würden.»

Thomas Reitmaier

Literatur

Thomas Reitmaier: Vorindustrielle Lastsegelschiffe in der Schweiz. Schweizer Beiträge zur Kulturgeschichte und Archäologie des Mittelalters, Band 35, Basel 2008, ca. CHF 70.–, ISBN 978-3-908182-19-1. 236 Seiten mit zahlreichen Abbildungen in Farbe und Schwarz-Weiss, 1 CD.