

Geschätzte Leserinnen und geschätzte Leser,

mit dem Wort „Wasserfahren“ als Sportart, können viele Leute nicht viel anfangen. Sie verbinden dies mit Wasserskifahren, Bootfahrten und anderen Sportarten, welche sich auf dem Wasser abspielen. Es sei mir deshalb ein kleiner Rückblick in die Anfänge der Sportart gestattet.

Die Anfänge des Wasserfahrens

Mit auf weiten Strecken schiffbaren Flüssen ab Zürich, Bern und Konstanz war in früheren Zeiten ein reger Verkehr mit Waren und Flossen zu verzeichnen.

Das Wasserfahren geht deshalb auf die frühere Flösserei zurück und wurde, wie aus der Koblenzer Zollverordnung hervorgeht, berufsmässig bereits um 1200 herum rege betrieben.

Der Flussweg war besonders im Mittelland (AARE) beliebt und wurde vom alten Bern als Verbindung bis ins Freiamt auch für polizeiliche Transporte benützt (Gegner des Patriziersystems wurden so um 1800 auf die Festung Aarburg übergeführt).

Demzufolge entstanden in Bern, Solothurn, Zürich, Schaffhausen, Baden, Laufenburg und Basel eigentliche Schifferzünfte, meist auch Fischerzünfte. Die erste Zunft wurde im Jahre 1336 gegründet.

In Basel entstand die Zunft zu Fischern und Schiffsleuten im Jahre 1354. Die beiden Innungen erhielten somit offiziellen Charakter und konnten deshalb dem städtischen Regiment beitreten und daran teilnehmen. Obschon jede der beiden Halbzünfte in ihren handwerklichen und gewerblichen Belangen völlig selbständig war und über ein eigenes Zunfthaus mit Stubenknecht verfügte, traten sie als politische Einheit auf.

Kein Zunftangehöriger durfte aber beide Handwerke zugleich ausüben. Dies war im Stiftungsbrief von 1354 festgelegt worden.

Die Fischer liessen sich jedoch trotz dieser Bestimmungen nicht davon abhalten an der einträglichen Beförderung der Pilger teilzunehmen und andererseits beanspruchten die Schiffsleute auch das Recht zur Fischerei. Dass es dadurch zu Differenzen zwischen den eng miteinander verbundenen Handwerken kam versteht sich von selbst.

Fischer wie Schiffer nahmen ihre Berufe sehr ernst. Dies zeigt die lange Lehrzeit der Schiffer. Wer sich zum Schiffer ausbilden lassen wollte, hatte vorerst während zwei Jahren als Ruderknecht zu dienen. Nach Ablauf der Zeit konnte er baslerische und fremde Schiffe tal- und bergwärts fahren. Nach weiteren zwei Jahren ersuchte der Steuermann um Aufnahme in die Zunft. War das zünftige Urteil günstig, wurde er aufgenommen unter gleichzeitiger Beförderung zum Schiffsmeister. Also 4 Jahre Lehrzeit.

Um 1820 wurde aus solchen Zünften eine Art Genietruppe gebildet. Um 1850, ev. auch früher, wurden diese Pontoniereinheiten und Sappeure in der schweizerischen Armee für Flussüberquerungen und den Brückenbau eingesetzt. Stützen der damaligen (Militär-) Einheiten waren auch lose Vereine und Clubs, welche je nach Gutdünken der Behörde auch Subventionen erhielten. Über die lange Zeit von 1354 bis zur Gründung der ersten Wasserfahrvereine gibt es leider keine genauen Angaben über die Sportart Wasserfahren. Man weiss lediglich, dass es damals den Fischern und Schiffen vorbehalten gewesen ist mit ihren Schiffen und Booten Wettkämpfe zu bestreiten. So wie es die Flösser von jeher mit ihren Baumstämmen getan haben.

Durch die Gründung der ersten Wasserfahrvereine, wandten sich diese vom nur „militärischen“ Gebrauch ab, um Wasserfahren auch als Sportart und als Wettkampf zu betreiben.

Als erster Wasserfahrverein wurde im Jahre 1869 der Limmat Club Zürich gegründet. Es folgten im Jahre 1883 der Rhein Club Basel und 1884 der Fischer-Club Basel. Am Anfang bestanden diese Wasserfahrvereine vorwiegend aus Fischern, welche nebenbei als Schiffsleute bei Wasser- und Uferbauten tätig waren, also schon in irgend einer Art und Weise mit dem feuchten Element verbunden und vertraut gewesen waren. Im Vordergrund ihres Tun's stand die Pflege des Wassersports, die Gesunderhaltung des Körpers und die Stärkung der Nerven. Vor allem aber das sich messen im sportlichen Wettkampf. Genauso wichtig war aber auch das gesellige Beisammensein.

Das Wasserfahren fand seinen Ausdruck nicht nur in sportlichem Wettkampf und geselligem Beisammensein, sondern auch in sogenannten Fern-, Ferien- oder Talfahrten. Die wohl berühmteste Talfahrt dürfte sicherlich die Hirsebreifahrt von Zürich nach Strassburg (F) sein. Diese Hirsebreifahrten fanden in den Jahren 1456, 1576, 1976, 1986 und 1995 statt.

Dazu ein kurzer Ausflug in die Geschichte der Hirsebreifahrt

In Strassburg wurden in frühester Zeit Freischiessen durchgeführt. Dazu wurden auch Schützen aus anderen Ländern und auch aus Zürich eingeladen. Es soll dann zu einer Wette zwischen Strassburgern und Zürchern gekommen sein. Die Zürcher behaupteten, falls Strassburg während Kriegswirren belagert werden sollte, sie es fertig bringen würden, einen Topf mit warmem Hirsebrei, am gleichen Tag an dem dieser zubereitet wird, auf dem Wasserwege von Zürich nach Strassburg zu fahren. Der Hirsebrei sollte dann noch warm sein. Und tatsächlich, im Jahre 1456 lösten die Zürcher ihre Wette ein und gewannen diese. Heute dauern die Hirsebreifahren etwas länger und sind sicher auch lustiger.

Die ersten Schiffe waren noch Eigentum von Vereinsmitgliedern, welche diese auch zur Ausübung des Berufes als Fischer und Schiffer benötigten.

Erst als es immer weniger Fischer und Schiffer gab, die den schönen Sport Wasserfahren ausüben wollten, wurden in den Vereinen auch Mitglieder anderer Berufsarten aufgenommen. So konnte der Sport überleben und bis in die heutige Zeit erhalten bleiben.

Dass Wasserfahren seinen typischen schweizerischen Ursprung hat, dürfte auch dadurch bewiesen sein, dass es nur in der Schweiz betrieben wird. Es hat in der Neuzeit auch keine Nachahmung im Ausland gefunden.

Wie früher gelten noch heute bei den Wasserfahrern die Leitsätze:

„Den Wellen zum Trutz dem nächsten zum Schutz“

und

„Der brave Mann denkt an sich selbst zuletzt“

Unsere Sportgeräte und Sportorte

Im 16. Jahrhundert benutzten unsere Vorgänger sogenannte Jag-Schifflein, Nauen oder Fischerboote und befuhren damit unsere Gewässer. Die schweizerischen Flüsse verlangten kleinere, wendigere Fahrzeuge (Stromschnellen u.s.w.) woraus der heutige Weidling, als gebräuchlichere Bootsart hervorging. Ebenso wurde ein längerer Weidling, welcher ca. 14 m lang war, (das heutige Langschiff) für Warentransporte benutzt. Diese ersten Weidlinge und Langschiffe waren aus Holz gefertigt.

Die ersten Weidlinge kosteten um die Jahrhundertwende ca. CHF 80.— und um 1913 konnte man ein Langschiff für ca. CHF 100.— erwerben. Heute sind die Weidlinge und Langschiffe vorwiegend aus Kunststoff gefertigt. Ein Weidling kostet ca. CHF 20'000.— und für die Anschaffung eines Langschiffes muss man gegen CHF 50'000.— bezahlen.

Während dem ein Weidling ca. 10 m lang und ca. 320 kg schwer ist, ist ein Langschiff ca. 15 m lang und ca. 1'700 kg schwer. Mit der Rudermansschaft und allem Material wiegt das Langschiff am Schluss gegen 2'500 kg.

Das Wasserfahren wurde früher nur auf schnell fliessenden Flüssen und Strömen betrieben. Durch den Bau der Wasserkraftwerke wurden für einige Vereine aus den schnell fliessenden Flüssen und Strömen sogenannte „Stausee-Vereine.“ Es sind dies in unserer Agglomeration der AWS Birsfelden und der WFV Birsfelden sowie der WFV Muttenz und der WFV Ryburg-Möhlin. Die Sportorte der Wasserfahrer befinden sich in den Regionen Bern, Zürich, Aargau und Basel. Mit Sicherheit darf man Basel als Hochburg der Wasserfahrer bezeichnen. Hier sind nicht weniger als 9 Wasserfahrvereine aus 2 Verbänden ansässig.



Wie fährt man Wasser ?

Die Weidlinge werden mittels je eines Stehruders, vorne rechts (Vordermann) und hinten links (Steuermann) zum traversieren von Flüssen und/oder Talfahrten betrieben. Das Ruder liegt dazu lose in einem Rudernagel (aber Ruhnagel oder Kreuz benannt) und kann durch entsprechende Bewegungen nach links (Schwellen) oder rechts (Handhoch) bewegt werden. Schwellen ist das Ruder von hinten nach vorne (leicht abgewinkelt) durch das Wasser zu ziehen. Handhoch heisst, das Ruder senkrecht im Wasser von vorne nach hinten zu drücken und anschliessend über dem Wasser wieder nach vorne zu bringen. Werden die beiden Bewegungen bei der Ruderbewegung quasi vereint fährt das Schiff geradeaus. Nebst dem Rudern wird aber auch gestachelt, d.h. der Weidling wird dem Ufer entlang, entgegen der Flusslaufrichtung, bewegt. Dazu benutzt man einen Stachel oder aber auch Schalte genannt.

Nebst diesem Stehrudern und Stacheln gibt es aber noch das sogenannte Schlagruderfahren.

Dazu werden im Weidling Bänke angebracht und dieser durch galeerenartiges Rudern (4 Mann), vorwärts bewegt. Gesteuert wird der Weidling dann mit einem Steuermann. Das Gleiche gilt für das Langschiff, wo 8 – 10 Mann rudern, jedoch zwei Steuerleute und zusätzlich ein sogenannter Taktmann benötigt wird. Jedes Jahr werden in Basel die sogenannten Schlagrudermeisterschaften durchgeführt, welches beim Publikum auf grosse Interesse stösst.

Vereine und Verbände

In der ganzen Schweiz gibt es noch 29 (von ehemals 31) Wasserfahrvereine die in zwei Verbänden untergebracht waren. Es waren dies der Verband Schweizerischer Wasserfahrvereine / VSWV (17 Vereine) und der Satus Wasserfahrer Verband der Schweiz / SWVS (12 Vereine). Der SWVS wurde im Jahre 1919 und der VSWV im Jahre 1921 gegründet. Am 24. November 2001 wurde in Basel, der Schweizer Wasserfahrverband (SWV) durch den Zusammenschluss der beiden Verbände ins Leben gerufen. Seither gibt es nur noch einen Verband. Im Jahre 1893 wurde der Schweizerische Pontonierfahrverband (SPFV) als erster Verband gegründet. Dieser hat mit dem eigentlichen Wasserfahren nur entfernt etwas zu tun, weil sie andere Fahrzeuge (u.a. Übersetzboote und Weidlinge) und Reglemente für ihre Wettkämpfe benutzen. Insgesamt haben diese zwei Sportverbände ca. 14000 Mitglieder. Die Aktivmitgliederzahl liegt zwischen 2000 – 2500. Es gibt auch Unterverbände in welchen sich die Vereine der verschiedenen Agglomerationen zusammen geschlossen haben.

Alle Vereine bilden zukünftige Wehrmänner (Pontoniere) aus. Die angehenden Wehrmänner müssen dafür in ihrer Jugendzeit Prüfungen ablegen, welche durch das Militär geprüft werden. Meistens sind es Wasserfahrer, welche im Militär einen höheren Unteroffiziersrang oder einen Offiziersrang bekleiden. Nebst dem fahrerischen Können müssen sie auch eine Schwimm- und Knotentechnikprüfung ablegen. Als Anerkennung erhalten sie bei bestandener Prüfung ein Abzeichen, welches meistens an den Trainerärmeln, angebracht wird. Weibliche Wasserfahrer gibt es nicht so viele. In vielen Vereinen wehrt man sich auch gegen die Aufnahme von Frauen als Aktivmitglieder. Dabei werden die verschiedensten Gründe angebracht. Körperliche, vor allem kräftemässige Unterlegenheit, ist einer der Hauptgründe.

Wettfahren

Pro Jahr werden ca. 5 – 10 Wettfahren von den verschiedensten Verein ausgeschrieben und durchgeführt. Dort können sich alle Wettkämpfer in ihrer Kategorie messen. Es gibt natürlich keine Pflicht an allen diesen Wettkämpfen teilzunehmen. Es ist aber vielfach so, dass man sich gegenseitig besucht, sei es in Basel, Bern, Zürich oder im Kanton Aargau.

Damit in etwa überall die gleichen Anforderungen an die Wettkämpfer gestellt werden, haben die beiden Verbände ein gemeinsames Wettkampffreglement, worin alles, was mit dem Wettkampf zu tun hat, geregelt wird.

Weshalb ich Wasserfahre ?

Nun es ist eigentlich einfach. Sport ist gesund. Unser Sport findet im freien bei Wind und Wetter statt und man lernt überall Leute aus anderen Landeskreisen kennen. So werden Beziehungen geknüpft und schon manche hat Familien aus zwei Vereinen (z.B. wegen Hochzeit) zusammengeführt.

Bruno Henggi, Präsident

Schweizer Wasserfahrverband (SWV)