

---

Hans Bickel

## **Traditionelle Schifffahrt auf den Gewässern der deutschen Schweiz**

Wort und Sache nach den Materialien des Sprachatlases der deutschen Schweiz

---

Reihe

## **Sprachlandschaft**

Herausgegeben von Robert Schläpfer

### **Band 17**

---

---

Hans Bickel

# **Traditionelle Schifffahrt auf den Gewässern der deutschen Schweiz**

Wort und Sache nach den Materialien des Sprachatlases der deutschen Schweiz

---

**Verlag Sauerländer**  
Aarau . Frankfurt am Main . Salzburg

---

Publiziert mit Unterstützung

- des Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung,
- der Max Geldner-Stiftung und des Dissertationenfonds der Universität Basel

Die Deutsche Bibliothek – CIP-Einheitsaufnahme

**Bickel, Hans:**

Traditionelle Schifffahrt auf den Gewässern der deutschen Schweiz: Wort und Sache nach den Materialien des Sprachatlasses der deutschen Schweiz I

Hans Bickel. - Aarau;

Frankfurt am Main; Salzburg: Sauerländer, 1995

(Reihe Sprachlandschaft; Bd. 17)

Zugl.: Basel, Univ., Diss.

ISBN 3-7941-3933-X

NE: GT

# Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b> .....	13
<b>1. Einleitender Teil</b> .....	15
1.1. Wissenschaftsgeschichtliche Einordnung und Ziel der Arbeit.....	15
1.2. Zur Forschungsgeschichte der Schifffahrt und ihrer Terminologie.....	17
1.2.1. Peter Dalcher. ....	19
1.2.2. Hans-Rüdiger Fluck.....	19
1.2.3. Hilde Welti.....	20
1.2.4. Johannes Leidenfrost.....	20
1.2.5. Béat Arnold.....	21
1.2.6. Karen Günther .....	22
1.2.7. Wolfgang Rudolph.....	22
1.3. Systematik der volkstümlichen Boote nach Rudolph .....	23
1.4. Das SDS-Material .....	28
1.4.1. Die Aufnahme.....	28
1.4.2. Das Ortsnetz .....	29
1.4.3. Die Gewährspersonen.....	30
1.4.4. Die Exploratoren .....	31
1.4.5. Aufbau des Fragebuchs.....	31
1.4.6. Das Beispiel "Ligerz" .....	32
1.4.7. Ergebnisse und methodologische Konsequenzen.....	39
1.4.8. Vorschlag eines Fragebuchs.....	41
1.5. Weitere Quellen.....	44
1.6. Zur kartographischen Darstellung.....	44
<b>2. Darstellender Teil</b> .....	46
2.1. Kurzer Abriss der geschichtlichen Entwicklung der Schifffahrt in der Schweiz .....	46
2.1.1. Die Anfänge der Schifffahrt.....	46
2.1.2. Die Entwicklung der Kleinschiffe .....	48
2.1.3. Die Lastschifffahrt .....	49
2.1.4. Die Personenschifffahrt .....	52
2.1.5. Die Fähren .....	53
2.1.6. Die Flösse .....	54
2.2. Das ortsübliche Fischerboot.....	55
2.2.1. "Eibaum" .....	55
2.2.1.1. Form und Etymologie .....	55
2.2.1.2. Verbreitung und Funktion .....	57
2.2.1.3. Aussehen und Konstruktion.....	58
2.2.1.4. Ergebnisse.....	64
2.2.2. "Weidlig", "Fischerweidlig" .....	65
2.2.2.1. Form und Etymologie .....	65
2.2.2.2. Verbreitung und Funktion .....	65
2.2.2.3. Aussehen und Konstruktion.....	67
2.2.2.4. Ergebnisse.....	71
2.2.3. "Granse", "Fischergranse".....	72
2.2.3.1. Form und Etymologie .....	72
2.2.3.2. Verbreitung und Funktion .....	73
2.2.3.3. Aussehen und Konstruktion.....	75
2.2.3.4. Ergebnisse.....	78

2.2.4. “Gondle”, “Fischergondle”, “Ruedergondle” .....	78
2.2.4.1. Form und Etymologie .....	78
2.2.4.2. Verbreitung und Funktion .....	80
2.2.4.3. Aussehen und Konstruktion .....	81
2.2.4.4. Ergebnisse .....	82
2.2.5. “Fischerschiff”, “Motorschiff”, “Zuggarnschiff”, “Garnschiff”, “Schnabelschiff”, “Ruederschiff”, “Schiffli” .....	84
2.2.5.1. Form und Etymologie .....	84
2.2.5.2. Verbreitung und Funktion .....	85
2.2.5.3. Aussehen und Konstruktion .....	86
2.2.5.4. Ergebnisse .....	88
2.2.6. “Fischerboot”, “Flachboot” .....	88
2.2.6.1. Form und Etymologie .....	88
2.2.6.2. Verbreitung und Funktion .....	89
2.2.6.3. Aussehen und Konstruktion .....	90
2.2.6.4. Ergebnisse .....	90
2.2.7. Einzelfälle .....	92
2.2.7.1. “Schaluppe” .....	92
2.2.7.2. “Barche”, “Fischerbarche” .....	94
2.2.7.3. “Logettli” .....	98
2.2.7.4. “Senger”, “Gangfischsegner” .....	100
2.2.7.5. “Kaan” .....	102
2.2.7.6. “Motor” .....	102
2.3. Bestandteile und Ausrüstung des ortsüblichen Fischerbootes .....	103
2.3.1. Der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter .....	103
2.3.1.1. “Chaschte”, “Fischchaschte” .....	106
2.3.1.2. “Fischtrucke” .....	108
2.3.1.3. “Granse” .....	109
2.3.1.4. “Ghalter”, “Behälter”, “Fischbehälter” .....	110
2.3.1.5. Einzelfälle .....	111
2.3.2. Der vorderste Teil des Bootes (Bug) .....	112
2.3.2.1. “Spitz” .....	114
2.3.2.2. “Granse”, “Vordergranse”, “Gransespitz” .....	114
2.3.2.3. “Schnabel” .....	115
2.3.2.4. “Schoo”, “Vorderschoo” .....	115
2.3.2.5. “Schnoorz”, “Schnooz”, “Schnouz” .....	116
2.3.2.6. Einzelfälle .....	117
2.3.2.7. Zusammenfassung .....	120
2.3.3. Der hinterste Teil des Bootes (Heck) .....	120
2.3.3.1. “Füdle” .....	121
2.3.3.2. “Hinderteil” .....	121
2.3.3.3. “hinde”, “hinde im Schiff”, “hinfür” .....	123
2.3.3.4. “Biete”, “Hinderbiete” .....	123
2.3.3.5. “Schnabel”, “Hinderschnabel” .....	124
2.3.3.6. “Hindergranse” .....	124
2.3.3.7. “Wanne” .....	124
2.3.3.8. “Hinderschoo” .....	125
2.3.3.9. “Schooss” .....	125
2.3.3.10. Einzelfälle .....	126
2.3.3.11. Zusammenfassung .....	127
2.3.4. Die Rippen, welche Boden- und Seitenplanken zusammenhalten (Spanten) .....	128
2.3.4.1. “Gürbe” .....	131

2.3.4.2. “Range”, “Runge” .....	132
2.3.4.3. Einzelfälle .....	133
2.3.5. Die (kürzern) Rippen, welche nur die Seitenplanken zusammenhalten .....	135
2.3.6. Der (entfernbarer) Boden über dem eigentlichen Schiffsboden .....	135
2.3.6.1. “Blindbode” .....	139
2.3.6.2. “Tili”, “Bodetili”, “Schifftili” .....	140
2.3.6.3. “Brügi”, “Brügeli” .....	140
2.3.6.4. “Brugg”, “Brüggli”, “Bodebrüggli” .....	141
2.3.6.5. Einzelfälle .....	141
2.3.7. Die Stelle im Boot, wo das eingedrungene Wasser herausgeschöpft wird .....	143
2.3.7.1. “Schöpfi” .....	145
2.3.7.2. “Schueffe”, “Schuepfi”, “Schuepfeloch” .....	145
2.3.7.3. “Löösi” .....	146
2.3.8. Das Gerät, mit dem das Wasser aus dem Boot geschöpft wird .....	146
2.3.8.1. “Schueffe”, “Schüeffi”, “Schuepfe”, “Schüepfi” .....	149
2.3.8.2. “Schruemme”, “Struemme” .....	150
2.3.8.3. “Schapfe” .....	150
2.3.8.4. “Schöpfer” .....	151
2.3.8.5. “Sasse” .....	151
2.3.8.6. Einzelfälle .....	152
2.3.9. Die Ruderbank .....	154
2.3.9.1. “Bank”, “Bänkli”, “Sitzbank”, “Ruederbank”, “Sägelbank” .....	156
2.3.9.2. “Brätt”, “Sitzbrätt” .....	157
2.3.9.3. “Lade”, “Sitzlade”, “Sitzlädli” .....	157
2.3.9.4. “Trucke”, “Chäschтли”, “Fischchachte” .....	158
2.3.9.5. “Ziestuel”, “Zugstuel” .....	158
2.3.9.6. “Sitz” .....	159
2.3.9.7. Einzelfälle .....	159
2.3.10. Die Ruder .....	159
2.3.10.1. “Rueder” .....	165
2.3.10.2. “Steerueder” .....	166
2.3.10.3. “Faarrueder” .....	166
2.3.10.4. “Stoossrueder” .....	167
2.3.10.5. “Stüürrueder” .....	167
2.3.10.6. “Handrueder” .....	168
2.3.10.7. “Striichrueder”, “Striichi” .....	168
2.3.10.8. “Sitzrueder” .....	169
2.3.10.9. “Zierueder”, “Zugrueder” .....	169
2.3.10.10. “Rieme”, “Handriemli” .....	170
2.3.10.11. “Löffel” .....	171
2.3.10.12. Einzelfälle .....	171
2.3.11. Die Teile des Ruders .....	172
2.3.11.1. Der Schaft .....	172
2.3.11.1.1. “Stange”, “Stangli”, “Ruederstange”, “Ruederstangli” .....	172
2.3.11.1.2. “Chängel”, “Ruederchängel”, “Riemechängel” .....	174
2.3.11.1.3. “Stiil”, “Ruederstiil” .....	174
2.3.11.1.4. “Schaft” .....	175
2.3.11.1.5. Einzelfälle .....	175
2.3.11.2. Das Blatt .....	176
2.3.11.2.1. “Laffe”, “Ruederlaffe” .....	178
2.3.11.2.2. “Schuufle”, “Ruederschuuflle” .....	178
2.3.11.2.3. “Blatt”, “Ruederblatt” .....	179

2.3.11.2.4. “Brätt”, “Ruederbrätt” .....	179
2.3.11.2.5. Einzelfälle .....	180
2.3.11.3. Der Griff.....	181
2.3.11.3.1. “Schwi(r)bel”, “Schwi(r)ble”, “Schwi(r)beli” .....	181
2.3.11.3.2. “Grif”, “Ruedergrif” .....	183
2.3.11.3.3. Einzelfälle .....	183
2.3.12. Die Befestigungsvorrichtung, -stelle für die Ruder.....	184
2.3.12.1. “Leischt”, “Ruederleischt”, “Faarleischt”, “Zieleischt” .....	189
2.3.12.2. “Hängscht”, “Ruederhängscht”, “Faarhängscht”, “Stoosshängscht”, “Gable- hängscht” .....	190
2.3.12.3. “Nagel”, “Ruedernagel”, “Feernagel”, “Schiffsnagel” .....	191
2.3.12.4. “Gable”, “Ruedergable” .....	192
2.3.12.5. Einzelfälle .....	193
2.3.12.6. Zusammenfassung .....	200
2.3.13. Das Steuer.....	201
2.3.13.1. “Stüür”, “Stüürig”, “Stüürer”, “Handstüür” .....	203
2.3.13.2. “Stüürrueder” .....	204
2.3.13.3. “Stüürtür” .....	204
2.3.13.4. “Stüürrad” .....	205
2.3.13.5. “Lande”, “Landi”, “Stüürlande” .....	205
2.3.13.6. “Pränggu”, “Ruederpränggu”, “Pränggur” .....	205
2.3.13.7. “Balke”, “Stüürbalke” .....	206
2.3.13.8. Einzelfälle .....	207
2.3.14. Die Segel .....	208
2.3.15. Der Mast .....	213
2.3.15.1. “Baum”, “Sägelbaum”, “Maschtbaum” .....	215
2.3.15.2. “Mascht”, “Sägelmascht” .....	215
2.3.15.3. “Stange”, “Sägelstange” .....	216
2.3.15.4. Einzelfälle .....	216
2.3.16. Die Leinen .....	216
2.3.17. Die Segelruten .....	220
2.3.17.1. “Stange”, “Stangli”, “Sägelstange”, “Twärstange”, “Siitestange” .....	220
2.3.17.2. “Sägelroor” .....	222
2.3.17.3. “Ruete”, “Sägelruete” .....	222
2.3.17.4. Einzelfälle .....	223
2.3.18. Der Anker .....	225
2.3.19. Die Teile des Ankers.....	229
2.3.19.1. Der Schaft .....	230
2.3.19.1.1. “Stange”, “Ankerstange”, “Scharestange” .....	230
2.3.19.1.2. Einzelfälle .....	230
2.3.19.2. Der Stock .....	233
2.3.19.3. Der Ring.....	235
2.3.19.4. Der Arm .....	237
2.3.19.5. Die Flügel .....	240
2.3.19.5.1. “Schuufle”, “Ankerschuufle” .....	240
2.3.19.5.2. “Schare”, “Ankerschare” .....	240
2.3.19.5.3. Einzelfälle .....	240
2.3.19.6. Die Kette / das Tau.....	243
2.3.19.6.1. “Chetti”, “Schiffs-chetti” .....	243
2.3.19.6.2. “Seil”, “Ankerseil”, “Draatseil” .....	245
2.3.19.6.3. “Tau”, “Ankertau” .....	245
2.3.20. Der Bootshaken .....	246



2.3.20.1. “Stachel”, “Stakel”, “Starkel” .....	250
2.3.20.2. “Haagge”, “Hääggli”, “Floosshaagge”, “Schiffshaagge”, “Bootshaagge”, “Schalt- haagge”, “Gropahaagge” .....	251
2.3.20.3. “Schalte”, “Schalter”, “Schält(e)li” .....	252
2.3.20.4. Einzelfälle .....	253
2.4. Verschiedene Ausdrücke .....	255
2.4.1. Leck werden .....	255
2.4.1.1. “läch(n)e”, “verläch(n)e”, “erlächne”, “uusläch(n)e”, “zerlächne”, “verlächere” .....	259
2.4.1.2. “läch”, “leck”, “Leck” .....	261
2.4.1.3. “rünne” .....	261
2.4.1.4. “verriisse”, “ufriisse”, “riisse” .....	262
2.4.1.5. “schwiine”, “verschwiine”, “zämeschwiine”, “abschwiine” .....	262
2.4.1.6. “Riss”, “Sunneriss”, “Windriss” .....	262
2.4.1.7. “Spält”, “Windspält” .....	263
2.4.1.8. Einzelfälle .....	263
2.4.2. Womit werden die Boote gedichtet? .....	264
2.4.2.1. Die Technik des Abdichtens .....	264
2.4.2.2. Das Material, mit dem die Boote gedichtet werden .....	266
2.4.2.3. Die Tätigkeit des Abdichtens .....	269
2.4.3. Wieder wasserdicht .....	270
2.4.3.1. “hebe”, “ver(t)hebe”, “gheb(n)e”, “bheb(n)e”, “verbhebe”, “bhab(n)e” .....	272
2.4.3.2. “gschwalle”, “verschwalle”, “verschwelle” .....	273
2.4.3.3. “nümme rünne” .....	274
2.4.3.4. Einzelfälle .....	274
2.4.4. Der Anlegeplatz für Ruderboote .....	275
2.4.4.1. “Ländi” oder “Schiffländi” .....	278
2.4.4.2. “Hütte”, “Schiffhütte”, “Fischerhütte”, “Bootshütte” oder “Bootshuus” .....	279
2.4.4.3. “Haab” .....	281
2.4.4.4. “Hafe” .....	281
2.4.4.5. “Leischt” .....	282
2.4.4.6. “Stääg”, “Schiffsstääg”, “Landigsstääg” .....	283
2.4.4.7. “Landigsplatz”, “Landigsstell” .....	285
2.4.4.8. “Weri” .....	285
2.4.4.9. Einzelfälle .....	287
2.4.4.10. Zusammenfassung .....	287
2.4.5. Landen .....	288
2.4.6. Rudern .....	292
2.4.6.1. “ruedere”, “steeruedere”, “sitzruedere” .....	296
2.4.6.2. “zie”, “stoosse” .....	297
2.4.6.3. “faare” .....	297
2.4.6.4. “feere” .....	298
2.4.6.5. “wäre” .....	298
2.4.6.6. “löff(e)le” .....	299
2.4.6.7. “stüüre” .....	299
2.4.6.8. Einzelfälle .....	299
2.4.7. Mit nur einem Ruder leicht, oberflächlich rudern .....	300
2.4.8. Ein Boot mittels der Stake fortbewegen .....	302
2.4.8.1. “stachle”, “stakle”, “starkle”, “abstachle” .....	305
2.4.8.2. “schalte”, “abschalte” .....	306
2.4.8.3. “stoosse”, “abstoosse” .....	306
2.4.8.4. Einzelfälle .....	307
2.4.9. Ein Schiff vom Ufer aus den Fluss hinaufziehen .....	307

2.4.9.1. “Liin(e) zie”, “Liime zie”, “liime”, “limme”, “limmne” .....	311
2.4.9.2. “recke” .....	311
2.4.9.3. “zie” .....	312
2.4.9.4. Einzelfälle .....	312
2.5. Die Lastschiffe .....	313
2.5.1. “Laschtschiff” .....	317
2.5.2. “Chiisschiff” .....	320
2.5.3. “Ledischiff”, “Legischiff” .....	321
2.5.4. “Sägelschiff” .....	322
2.5.5. “Braam”, “Brääm(e)”, “Fallbrääm” .....	323
2.5.6. “Schlepp”, “Schlepper”, “Schleppschiiff” .....	324
2.5.7. “Naue” .....	325
2.5.8. “Jasse”, “Jassli”, “Halbjassli” .....	328
2.5.9. “Jochschiff” .....	331
2.5.10. “Bock”, “Motorbock” .....	331
2.5.11. “Motorschiff” .....	333
2.5.12. “Barche”, “Steibarche”, “Grienbarche” .....	333
2.5.13. “Weidlig”, “Transportweidlig” .....	336
2.5.14. Einzelfälle .....	337
2.5.15. Ergebnisse .....	338
2.6. Übersicht über die weiteren Schiffsbezeichnungen .....	339
<b>3. Zusammenfassung und Ergebnisse</b> .....	<b>365</b>
3.1. Die räumliche Gliederung der Fischerboote .....	365
3.1.1. Die Fischerboote der Flüsse .....	369
3.1.2. Die Fischerboote des Bodensees .....	370
3.1.3. Die Fischerboote von Greifen-, Pfäffiker-, Zürich- und Walensee .....	372
3.1.4. Die Fischerboote der Innerschweiz .....	373
3.1.5. Die Fischerboote der Juraseen .....	375
3.1.6. Die Boote von Briener- und Thunersee .....	377
3.2. Die räumliche Gliederung der Lastschiffe .....	380
3.3. Herkunft und Gliederung des Wortschatzes .....	381
3.4. Wort und Sache .....	386
<b>4. Anhang</b> .....	<b>389</b>
4.1. Abkürzungen .....	389
4.2. Das phonetische System .....	390
4.3. Besondere Zeichen im SDS-Material .....	391
4.4. Das SDS – Fragebuch .....	391
4.5. Ortsverzeichnis .....	393
4.6. Aufnahmeprotokolle der ausführlichen Fischereiaufnahmen .....	395
4.7. Literaturverzeichnis .....	399
4.7.1. Verzeichnis der verwendeten Kurztitel .....	399
4.7.2. Weitere Literatur .....	402
4.8. Anmerkungen .....	417
4.9. Wortregister .....	427
<b>5. DAS SDS-ORIGINALMATERIAL</b> .....	<b>432</b>
Das ortsübliche Fischerboot .....	432
“Weidlig” .....	434
“Granse” .....	435
“Gondle” .....	436
“Schaluppe” .....	437
Der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter .....	437
Der vorderste Teil des Bootes (Bug) .....	438
Der hinterste Teil des Bootes (Heck) .....	439

Die Rippen, welche Boden- und Seitenplanken zusammenhalten (Spanten) .....	439
Die (kürzeren) Rippen, welche nur die Seitenplanken zusammenhalten.....	440
Der (entfernbarer) Boden über dem eigentlichen Schiffsboden .....	441
Die Stelle im Boot, wo das eingedrungene Wasser herausgeschöpft wird .....	442
Das Gerät, mit dem das Wasser aus dem Boot geschöpft wird.....	443
Die Ruderbank .....	444
Die Ruder .....	445
Die Teile des Ruders: Der Schaft .....	447
Die Teile des Ruders: Das Blatt .....	447
Die Teile des Ruders: Der Griff .....	448
Die Befestigungsvorrichtung, -stelle für die Ruder .....	448
Das Steuer .....	450
“Segel” .....	451
Der Mast.....	452
Die Segelrute.....	452
Die Segelleinen .....	453
“Anker” .....	454
Die Teile des Ankers .....	454
Der Bootshaken, die Stange, die zum Vorwärtsstossen des Bootes verwendet wird.....	456
Leck werden (vom Boot) .....	457
“(Wieder) wasserdicht” .....	458
Womit werden die Boote gedichtet? .....	459
Der Anlegeplatz für Ruderboote .....	461
“landen”.....	463
“rudern” .....	463
Mit einem Ruder nur leicht, oberflächlich rudern.....	465
Ein Boot mittels der Stake fortbewegen.....	465
Ein Schiff vom Ufer aus den Fluss hinaufziehen.....	466
Lastschiffe .....	467
Inventar, Beschreibung und Bezeichnung der ortsüblichen Schiffe (Fischerei, Transport, Sport).....	470



# Vorwort

Die vorliegende Arbeit ist die leicht überarbeitete Fassung einer Dissertation an der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Basel. Sie entstand auf Anregung meines Lehrers Prof. Dr. Robert Schläpfer, der sie in den folgenden Jahren gefördert und nun die Publikation in der Reihe *Sprachlandschaft* ermöglicht hat. Als Korreferent wurde sie von Prof. Dr. Heinrich Löffler betreut.

Beim Wort *Schiffahrt* denkt man gewöhnlich nicht zuerst an ein Binnen- oder Alpenland wie die Schweiz, sondern eher an die bekannten Seefahrernationen der Meeresküsten. Dennoch hat die Binnenschiffahrt aber in früherer Zeit eine wichtige Rolle auch in unserem Land gespielt. Flüsse und Seen gehörten mit zu den wichtigsten Verkehrsadern in der Vergangenheit. Die Bedeutung der Schiffahrt hat sich jedoch bisher nur wenig auf Dokumentation und Erforschung dieses Gegenstandes ausgewirkt. "Es ist auffallend, dass weder aus den Chroniken unsres Landes, noch aus alten Schiffer- und Fischerordnungen usw. sich genauere Angaben über die ältesten Fahrzeuge auf unsern Seen erheben lassen, und dass bisher niemand es der Mühe werth achtete, über einen culturhistorisch so interessanten Gegenstand wie die Schiffahrt 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 Schiffahrt zu entwerfen."<sup>1</sup> So beginnt F. Keller seinen Aufsatz *Über den Einbaum* im Jahre 1869. Seine Feststellungen aus der Mitte des letzten Jahrhunderts stiessen eher auf steinernen Boden, denn bis heute ist die traditionelle Schiffahrt der Schweiz erst in einzelnen Teilaspekten erforscht worden. Vor allem der sachgeschichtlichen Entwicklung ist lange Zeit kaum grössere Beachtung geschenkt worden. Und wenn Keller bereits im letzten Jahrhundert auf die bedeutende Umgestaltung der Schiffahrt hinweist, ist leicht einzusehen, dass am Ende unseres Jahrhunderts höchstens noch Relikte der traditionellen Sachkultur vorhanden sein können. Denn der hauptsächliche Baustoff in der traditionellen Schiffahrt, das Holz, bleibt in nassem Zustand nur in günstigen Fällen über längere Zeit erhalten.

Die vorliegende Untersuchung soll dazu beitragen, diese Forschungslücke in sachlicher und sprachlicher Hinsicht für die deutsche Schweiz zu schliessen. Hauptquelle bilden dabei die Materialien zum Sprachatlas der deutschen Schweiz (SDS), die in den 40er und 50er Jahren dieses Jahrhunderts erhoben wurden. Sie enthalten umfangreiches Material vor allem zur Kleinschiffahrt, das durch die Befragung von Berufsfischern erhoben wurde. Hauptaugenmerk bildete dabei die Erfassung des sprachlichen Erscheinungsbildes; die Ausprägungen der Sachkultur sind dabei weniger detailliert festgehalten worden.

Ausserhalb des SDS-Materials gibt es über die sachlich-technische Entwicklung der Schifffahrt nur wenige ergiebige Quellen. Zwar gibt es einzelne archäologische Funde aus der Ur- und Römerzeit. Für die Zeit zwischen dem Mittelalter und dem 19. Jh. fehlen sichere Belege dagegen weitgehend. Die Sachkultur muss daher aufgrund des aktuellen Erscheinungsbildes und anhand von alten Abbildungen erschlossen werden. Dass dabei natürlich einige Unsicherheitsfaktoren bestehen bleiben, versteht sich von selbst.

Die Arbeit gliedert sich in drei Teile. Der einleitende Teil legt Methode und Ziel der Untersuchung dar und führt anhand einer Übersicht über die Sekundärliteratur in die Forschungsgeschichte ein. Den Hauptteil bildet die Darstellung der Boote, ihrer Bestandteile und Ausrüstungsgegenstände, des Bootsantriebes und der Anlegestelle mit den jeweils zugehörigen Bezeichnungen. Die wichtigsten sprachlichen Phänomene bezüglich der Bootsbezeichnungen werden auf Karten eingetragen und damit in ihrer räumlichen Gliederung sichtbar gemacht. Zu dieser Darstellung gehören als unerlässlicher Bestandteil die im Anhang wiedergegebenen Originalbelege aus dem SDS, auf die in den jeweiligen Karten verwiesen wird. Zum Schluss werden die Ergebnisse noch einmal zusammengefasst und im Hinblick auf die Frage nach der räumlichen Gliederung und der Beziehung von Wort und Sache ausgewertet.

Bei der Ausarbeitung und Drucklegung dieser Arbeit habe ich von vielen Seiten Unterstützung und Hilfe erhalten. Bei allen, die zum Gelingen dieses Buches beigetragen haben, möchte ich mich bedanken. Mein Dank geht in erster Linie an Prof. Robert Schläpfer, der die Arbeit nicht nur angeregt, sondern während ihrer Entstehung bis zur Publikation betreut und gefördert hat. Mein Dank gilt aber auch Dr. Rudolf Trüb, dem Leiter des Sprachatlasses der deutschen Schweiz, dem ich zahlreiche Anregungen verdanke. Den beiden Genannten sowie Prof. Paul Zinsli danke ich für die Materialien und Abbildungen des SDS, die sie mir als Herausgeber grosszügig zur Verfügung gestellt haben. In meinen Dank einschliessen möchte ich Prof. Heinrich Löffler vom Deutschen Seminar der Universität Basel, der das Korreferat betreute und den Werdegang der Arbeit wohlwollend begleitet hat. Weiter bedanke ich mich bei all jenen, die mir bei meinen Erkundigungen hilfreich Auskünfte erteilt haben. Dr. Christoph Grolimund danke ich für das Lektorat eines Teiles des Manuskriptes. Die Drucklegung in dieser Reihe wäre nicht möglich gewesen ohne die grosszügige finanzielle Unterstützung durch den Schweizerischen Nationalfonds zur Förderung der wissenschaftlichen Forschung, durch den Dissertationenfonds der Universität Basel und durch den Max Geldner-Fonds der Philosophisch-Historischen Fakultät der Universität Basel.

Mein ganz persönlicher Dank geht an Marianne Lauper. Durch kritische Lektüre des Manuskriptes hat sie die Arbeit wesentlich mitgeprägt.

# 1. Einleitender Teil

## 1.1. Wissenschaftsgeschichtliche Einordnung und Ziel der Arbeit

Grundlage dieser Arbeit bilden die Materialien des Sprachatlasses der deutschen Schweiz (SDS).<sup>2</sup> Die in Kapitel 20 des SDS-Fragebuches unter der Überschrift "Fischerei" erfragten Benennungen der Schiffe und ihrer Einzelbestandteile sollen im Rahmen der "Wort und Sachen"-Forschung dazu beitragen, das Verhältnis eines konkret gegebenen Gegenstandes zum sprachlichen Ausdruck näher zu beleuchten. Diese Forschungsrichtung geht im wesentlichen zurück auf die beiden Romanisten Rudolf Meringer und Hugo Schuchardt, die beide relativ unabhängig voneinander um die Jahrhundertwende die Sprachforschung mit der Sachforschung zu verbinden suchten.<sup>3</sup> Bis dahin hatte sich die Erforschung der Sprache abgesehen von wenigen Ausnahmen<sup>4</sup> fast ausschliesslich mit der Lautlehre, der Formenlehre, der Wortbildungslehre und der Bedeutungslehre beschäftigt. Erst Friedrich Diez mit seiner letzten Arbeit *Romanische Wortschöpfung* (Bonn 1875) und zwanzig Jahre später E. Tappolet mit *Die romanischen Verwandtschaftsnamen* (Zürich/Strassburg 1895) stellen das Begriffliche, d.h. "das was der Sprache zugrunde liegt, zu dessen Ausdruck sie nur Mittel ist", in den Vordergrund. Die "Grundfrage" ist für Tappolet, "wie drückt die Sprache einer bestimmten Zeit, eines bestimmten Ortes den gegebenen Begriff aus? d.h. hat sie den von einer früheren Periode überkommenen Ausdruck beibehalten oder hat sie ihn durch eine Neuschöpfung ersetzt?"<sup>5</sup> Auch A. Zauner (*Die romanischen Namen der Körperteile*, Erlangen 1902), der den bisherigen Ausdruck vergleichende Lexikologie durch Onomasiologie ersetzt, will "ergründen, warum die Sprache dieses oder jenes Wort zur Benennung dieses oder jenes Begriffs verwendet".<sup>6</sup> Jedoch erst die Wortforschung Meringers und Schuchardts ging einen Schritt weiter, indem sie erkannte, dass das Studium der Wörter nur mit der gleichzeitigen Erforschung der dahinter stehenden Sache zu einem befriedigenden Resultat führen kann. Der Philologe muss sich ihrer Meinung nach zuerst eine umfassende Sachkenntnis zu eigen machen, bevor er sich mit dem Studium der Wörter beschäftigen darf. Dies ist daher wichtig, weil es "gewiss ist, dass die Sachen bei der Geschichte ihrer Bezeichnungen ein Wort mitzureden haben. Vater, Mutter, Kind; Himmel, Erde, Wasser, Stein, Milch; Auge, Hand, Fuss usw. bedeuten überall dasselbe. Gleichungen für solche Begriffe, die so wenig Sachkenntnis voraussetzen, werden nicht mehr viele zu finden sein. Haus, Bett, Pflug, Tenne usw. sind aber nicht immer und überall dasselbe. Um sprachliche Zusammenhänge bei solchen Wörtern herzustellen, ist die Geschichte der Sachen notwendig".<sup>7</sup>

Die Wortforschung darf sich jedoch nicht nur auf die Analyse isolierter Wörter und Sachen beschränken, sondern muss auch versuchen, die jeweilige räumliche Verteilung dieser Erscheinungen festzuhalten. Die wegweisende Arbeit in dieser Richtung, der Verbindung von Wortforschung und Sprachgeographie, stammt wiederum von einem

Romanisten, dem Schweizer Jules Gillieron, der in seinem *Atlas linguistique de la France* (*ALF*) erstmals auch Karten zum Wortschatz veröffentlichte. Während der *Deutsche Sprachatlas* von Wenker und Wrede noch eine ausschliesslich lautgeographische Zielsetzung hatte und sich wortgeographische Ergebnisse nur zufällig ohne den Willen der Autoren einschlichen (z.B. "Pferd, Ross, Gaul"), hatte Gillieron bereits einige Fragen dazu in das Questionnaire aufgenommen.<sup>8</sup> Zwar stand immer noch die lautgesetzliche Forschung im Vordergrund, jedoch "zeigte die Interpretation der Karten mit aller Deutlichkeit die Bedeutung der lexikologischen und der damit zusammenhängenden allgemeinen sprach- und kulturhistorischen Probleme".<sup>9</sup>

Die Anfänge der wortgeographischen Forschung Gillierons wurden von seinen Nachfolgern Karl Jaberg und Jakob Jud weitergeführt und methodisch entscheidend verfeinert. Ihr Hauptwerk, der *Sprach- und Sachatlas Italiens und der Südschweiz* (*AIS*), ist nicht mehr wie der *ALF* alphabetisch geordnet, sondern geht nach dem Prinzip der sachlichen Gliederung vor. Damit war der entscheidende Schritt zur onomasiologisch ausgerichteten Sprachgeographie getan.<sup>10</sup>

Der SDS seinerseits versucht, die verschiedenen Zielsetzungen (Laut-, Formen-, Wortgeographie und Sachkunde) zu verbinden und zu einem umfassenden Grundlagenwerk zu verarbeiten: "Die Begründer des SDS standen als Bachmann-Schüler und 'Beiträger'<sup>11</sup> mitten in der Tradition der deutschschweizerischen Dialektologie; sie waren aber auch Schüler und Kollegen von Gauchat, Jaberg und Jud und damit der schweizerischen Romanistentradition, die in hohem Masse eine Wörter-und-Sachen-, eine onomasiologische und eine sprachgeographische Tradition war. Diese einzigartig glückliche und in gewissem Sinne wohl typisch schweizerische Situation steht an der Wiege des SDS".<sup>12</sup>

Innerhalb dieser Konzeption verfolgt das Fischerei-Kapitel in erster Linie eine onomasiologische Zielsetzung, durchsetzt mit einigen semasiologischen Fragen. Zur Klärung von lautlichen oder grammatikalischen Fragen eignet es sich schon deshalb schlecht, weil das Ortsnetz den grösseren Flüssen und Seen folgt und daher Sprachlandschaften, die über die Fischereiterminologie hinausführen, nur in äusserst beschränktem Rahmen sichtbar werden. Es geht vielmehr darum, das Sachgut mit der damit verbundenen Fachsprache einer traditionellen Berufsgruppe "im Hinblick auf das Fernziel einer schweizerischen Kulturmorphologie"<sup>13</sup> zu erfassen. Gegenüber dem Nachteil des grobmaschigen Ortsnetzes mit vielen weissen Flecken steht die Hoffnung, dass gerade in einem solchen Spezialgebiet "trotz dem unterbrochenen räumlichen Zusammenhang geographisch charakteristisches Wortgut aufgespeichert ist".<sup>14</sup>

Ziel der vorliegenden Arbeit ist es, den die Schifffahrt betreffenden Teil des Fischereikomplexes aus dem SDS-Material in seiner räumlichen Gliederung darzustellen und aufzuzeigen, welche Wechselwirkung in der unterschiedlichen Verbreitung von Wort und Sachgut zutage treten. Es gilt festzustellen, ob ein bestimmter Sachtyp untrennbar mit einem bestimmten Namen verbunden ist oder ob er verschieden benannt wird, oder – umgekehrt, ob der gleiche Name immer den gleichen Sachtyp meint oder ob er je nach Region auf verschiedene Sachtypen übertragen wird. Zudem ist zu untersuchen, welche Benennungsmotive den unterschiedlichen Sachtypen zugrunde liegen, ob ein Name aus der Funktion, der Bauart, der Form, der lokalen Gebundenheit oder anderen Merkmalen



herzuleiten ist. Weiter, ob sich in der teilweise von den Gewährspersonen genannten historischen Schichtung der Bezeichnungen Unterschiede in der Terminologie zeigen. Ferner, ob sich feststellen lässt, welchen Einfluss die technischen Neuerungen des Industriezeitalters in diesem Bereich (Dampfschiffe, Vergnügungsboote, Motorisierung der Fischerboote usw.) auf den Wortschatz des Fischers haben.

Um diese Fragen beantworten zu können, ist es notwendig, die Arbeit auf eine solide sachkundliche Grundlage zu stellen, damit nicht aufgrund von Scheinsynonymie oder unklarer Beziehung zwischen Wort und Sache falsche Schlussfolgerungen gezogen werden. Zu diesem Zweck sollen im nächsten Kapitel die vorhandene Literatur zur Sachkunde und allfällige Ergebnisse dieser Forschung vorgestellt werden.

## **1.2. Zur Forschungsgeschichte der Schifffahrt und ihrer Terminologie**

Aus der relativ grossen Anzahl von Büchern und Aufsätzen über die Schifffahrt und Fischerei Deutschlands und der Schweiz ist nur ein relativ kleiner Teil für unser Thema im engeren Sinn verwertbar. In Niederdeutschland sammelte zwar der bei der Regierung von Stralsund wirkende Feldmesser und Beauftragte für Bodenkultur Otto Amtsberg in den sechziger Jahren des letzten Jahrhunderts einige Wasserfahrzeuge und liess fachgerechte Modelle anfertigen, die an den beiden ersten Berliner Fischereiausstellungen gezeigt wurden und starke Beachtung fanden. Funde frühgeschichtlicher Wracks, die eine grosse Ähnlichkeit mit den Booten jener Zeit aufwiesen, gaben der Forschung weiteren Auftrieb. Albert Voss, Direktor des Berliner Museums für Völkerkunde, rief 1899 zur ethnologischen Erforschung der deutschen Boote auf, was in den Jahren 1900 bis 1905 durch eine grossangelegte Fragebogenaktion in Angriff genommen wurde. Gefragt wurde nach Bezeichnung, Konstruktion, Antrieb, Funktion und Geschichte der Boote. Eine Auswertung des umfangreichen Materials unterblieb jedoch, lediglich K. Brunner entwickelte anhand dieser Aufnahmen eine erste Systematik der Bootsformen aufgrund ihrer konstruktiven Merkmale.<sup>15</sup>

Brunner unterscheidet in seinem Aufsatz drei grosse Gruppen von volkstümlichen Booten, nämlich den Einbaum, den Bretterkahn und das Kielboot, stellt jedoch auch viele Grössenunterschiede und Übergangsformen fest.<sup>16</sup> Zudem bietet er, bedingt durch den geringen Umfang seines Aufsatzes, nur einen groben Überblick über die in der Umfrage ermittelten Bootsbenennungen samt ihrer geographischen Verteilung und einigen Informationen über ihre Bauweise. Brunners Absicht war es jedoch vor allem, auf die Wichtigkeit und die zu erwartenden reichen Ergebnisse dieser Forschung hinzuweisen und den Gegenstand als Wissenschaftszweig ähnlich der Bauernhausforschung in der Volkskunde zu verankern.<sup>17</sup>

Es vergingen aber noch 16 Jahre bis das erste und leider bis heute einzige umfassende Werk, das Deutschland, Österreich und die Schweiz einschliesst, erschien. Der Autor, Walther Mitzka, war zu jener Zeit Ordinarius für Germanistik in Danzig und später einer der Nachfolger von Wenker und Wrede an der Marburger Zentralstelle für Mundartforschung. Die Arbeit erschien in der von Rudolf Meringer begründeten Reihe *Wörter und Sachen* mit dem Titel *Deutsche Bauern- und Fischerboote, Grundfragen aus einem Sachkreise der Volkskunde* (Heidelberg 1933). Seine Arbeit, die sich auf eigene Feldforschungen aus den Jahren 1928 bis 1933 stützt, gibt einen umfassenden Überblick über fast alle volkstümlichen Bootstypen des deutschen Sprachgebiets mit Angaben über Einzelteile, Gebrauchsart und Funktion, illustriert mit zahlreichen Fotos. Leider verzichtet Mitzka auf eine genaue Typeneinteilung mit entsprechenden Zeichnungen der typischen Konstruktionselemente. Er beschreibt im Text lediglich die wesentlichen Merkmale ohne streng einheitliche Kriterien anzuwenden. “Die in vorliegender Untersuchung beobachteten Schiffsarten sind kaum je von einer Zeichnung herzuleiten. Man kann natürlich eine solche nachträglich nach dem betreffenden Exemplar mit allen Feinheiten des technischen Zeichnens herstellen. Das ist hier nicht beabsichtigt, wie auch die zugehörigen Bauern und Fischer solche Zeichnungen nicht herzustellen brauchen, wenn sie selbst ihre Schiffe bauen. Man baut in diesen Kreisen ‘nach Gefühl’, so drückte sich ein Schiffszimmerer auf Frauenchiemsee aus”.<sup>18</sup> Trotz dieses Mangels, der bei einem Einmann-Unternehmen für ein derart riesiges Gebiet auch kaum zu beheben wäre, werden die grossräumigen Gemeinsamkeiten und Unterschiede deutlich, und gerade für unsere Arbeit können wertvolle Einblicke in die geographische Entwicklung der Sachlandschaft ausserhalb unseres Untersuchungsgebiets gewonnen werden.

Wie bereits angetönt wurde, ist dies bislang die einzige umfassende Untersuchung dieser Art geblieben; alle weiteren Arbeiten aus diesem Themenkreis beschränken sich auf einen bestimmten Aspekt oder auf eine bestimmte Region. Zahlreich sind beispielsweise die Veröffentlichungen zum Fischerei- und Schifffahrtsrecht. In diesen wird naturgemäss den Gerätschaften praktisch keine Beachtung geschenkt. Weiter gibt es einige Publikationen zur Schifffahrtsgeschichte, meist jedoch im Hinblick auf die heutige Last- und Personenschifffahrt und unter Ausserachtlassung der aktuellen nicht industriell gefertigten Boote. Überhaupt neigen Veröffentlichungen mit historischem (gemeint im Gegensatz zu solchen mit prähistorischem, volkskundlichem oder sprachwissenschaftlichem) Blickwinkel in hohem Mass zur Vernachlässigung der Sachkultur. Als Beispiel seien genannt:

- THEODOR VON LIEBENAU. 1897. *Geschichte der Fischerei in der Schweiz*. Bern.
- MAX BAUMANN. 1977. *Stilli: Von Fährleuten, Schiffern und Fischern im Aargau. Der Fluss als Existenzgrundlage ländlicher Bevölkerung*. Windisch: M. Stilli.

Liebenau widmet zwar der “Betriebsweise der Fischerei im Mittelalter” ein eigenes Kapitel, kann jedoch (auch aufgrund der Quellenlage) nur relativ wenige Hinweise auf Fischereigeräte liefern. Das Fischerboot wird ebenfalls nur am Rande erwähnt, hingegen

werden Fischereirecht, Zunftwesen und Fischerzusammenschlüsse relativ ausführlich behandelt. Baumann schreibt eine höchst ausgiebige und genaue Geschichte des Flussdorfes Stilli (= SDS Fischereiaufnahme AG 29), dessen Existenzgrundlage während Jahrhunderten auf Fährbedienung und Fischerei beruhte. Zwar wird an einigen Stellen die Bootsbezeichnung *Weidling* erwähnt, näheres über Form, Herstellungsart, Material und Herkunft ist jedoch nicht zu erfahren.

Neben dem Standardwerk von Mitzka bleiben im wesentlichen sieben Untersuchungen, die der vorliegenden Arbeit wichtige sachliche oder methodische Anregungen liefern konnten:

### **1.2.1. Peter Dalcher.**

PETER DALCHER. 1957. *Die Fischereiterminologie im Urkundenbuch von Stadt und Amt Zug 1352 bis 1526*. (Beiträge zur schweizerdeutschen Mundartforschung, Bd. 7). Frauenfeld: Huber.

Dalchers Arbeit setzt sich "den Ausweis und die Deutung des Wortschatzes zugerischer Urkunden innerhalb eines bestimmten Zeitraums und Sachgebiets"<sup>19</sup> zum Ziel. Er geht dabei semasiologisch vor, indem er die in den Urkunden vorgefundenen Wörter darstellt und deutet. Das Hauptanliegen besteht jedoch in der Frage "Urkunde und Wortschatz", d.h. dem "Problem der Verwirklichung rechtlicher Belange in der Sprache".<sup>20</sup> Wertvoll für unsere Arbeit ist v. a. sein Kapitel über die Fischfängergeräte, insbesondere die Darstellung der Bootsnamen. Daran können wir ablesen, wenn auch in bescheidenem geographischen Rahmen und mit einiger Vorsicht bezüglich Vollständigkeit der Urkunden, ob und wie sich die Benennungen der Fischerboote oder, im Idealfall, die Boote selbst verändert haben.

### **1.2.2. Hans-Rüdiger Fluck**

HANS-RÜDIGER FLUCK. 1974. *Arbeit und Gerät im Wortschatz der Fischer des badischen Hanauerlandes*. Untersuchungen zur Fachsprache am Oberrhein. Diss. Freiburg i. Br. Fluck bietet in seiner Dissertation für ein geographisch beschränktes Gebiet eine umfassende Untersuchung der Fischereiterminologie mit einerseits einer ausgiebigen Darstellung des Wortschatzes im Bereich von Arbeit und Gerät und andererseits einer Auswertung des dargestellten Materials im Hinblick auf die Gliederung des Wortschatzes. Dabei widmet er auch der Benennung des Fischerbootes und seiner Bestandteile ein eigenes Kapitel. Das Gewicht liegt auf der sprachlichen Erforschung der Fischerei, die Darstellung ist fast ausschliesslich semasiologisch, Arbeitsvorgänge und Fischereigeräte sind daher sachlich nicht immer ganz vollständig beschrieben. Immerhin wird aber beim Fischerboot die Sachlage dank einiger Abbildungen hinreichend klar, so dass der Vergleich der im SDS-Material gesammelten Ausdrücke mit denjenigen des nördlich von Basel gelegenen Hanauerlandes möglich ist.

### 1.2.3. Hilde Welti

HILDE WELTI (HRSG.). 1974. *Ledischiffe auf dem Zürichsee*. Hrsg. von Hilde Welti und einer Arbeitsgemeinschaft der Kantonsschule Zürcher Oberland. Mit einem Neudruck von Hans Hasler *Alti Bilder vom Zürisee / Schiff und Schifflüüt*. Stäfa: Th. Gut.

Dieses Buch behandelt einen thematischen Ausschnitt unserer Arbeit sowohl in sachlicher wie auch in regionaler Hinsicht. Entsprechend der Anlage und auch im Hinblick auf ein relativ breites Zielpublikum stellt es eine lockere Sammlung einiger Aufsätze über verschiedene Aspekte der Lastschiffahrt dar, jedoch ohne Anspruch auf vollständige Darstellung. Brauchbar für unser Thema sind neben den zahlreichen Illustrationen v. a. die beiden kleinen Untersuchungen von Rudolf Schwarzenbach<sup>21</sup> und der Faksimile-Nachdruck von Hans Haslers Bächlein<sup>22</sup>. Schwarzenbach sammelte die Bezeichnungen der Lastschiffe auf dem Zürichsee, ihrer Einzelteile und einigem Zubehör im Buch von Hasler, dem SDS-Material, dem Schweizerischen Idiotikon und vergleicht sie mit eigenen Erhebungen, um festzustellen, ob sich die technische Entwicklung auch in der Schifffahrt niedergeschlagen hat. Die Ergebnisse verarbeitet er zu einem kleinen Wörterbuch. Zwar wird auch hier der sachlichen Grundlage kaum Beachtung geschenkt, doch im Rahmen des beschränkten Gebiets ergibt sich ein recht aufschlussreiches Bild der Schifffahrt. Noch ausführlicher sind die beiden mundartlichen Bächlein von Hans Hasler, in denen Herstellung und Gebrauch der Schiffe sowie Arbeit, Leben und Brauchtum der Schiffleute in ihrer eigenen Sprache beschrieben werden. Wichtig für unsere Arbeit ist hier wiederum der Vergleich mit den Ergebnissen der SDS-Aufnahme.

### 1.2.4. Johannes Leidenfrost

JOHANNES LEIDENFROST. 1957. *Die Lastsegelschiffe des Bodensees*. Ein Beitrag zur Schifffahrtsgeschichte (Monographien zur Geschichte des Bodenseeraumes, Bodensee-Bibliothek Bd. 11). Sigmaringen: Jan Thorbecke Verlag.

Eine fast ausschliesslich sachkundliche Zielsetzung hat das Buch von Johannes Leidenfrost. Er wollte, angeregt durch seine Tätigkeit als Schiffsachverständiger, herausfinden, “ob und inwieweit die Schiffstechnik von einschlägigen städtischen und staatlichen Vorschriften oder internationalen Vereinbarungen beeinflusst wurde und ob sie ihrerseits auf den Inhalt solcher obrigkeitlichen Massnahmen einzuwirken vermochte”.<sup>23</sup> Um diese Fragen zu beantworten, muss er die technischen Einzelheiten sorgfältig untersuchen, um anhand der zahlreichen Urkunden ihre Veränderungen feststellen zu können. Obwohl die Lastsegelschiffe erst um die Jahrhundertwende verschwanden, stösst sein Unternehmen auf unüberwindliche Schwierigkeiten: “Bis heute konnten weder ein Originalschiff den Tiefen des Sees entrissen, noch Schiffsbaupläne aufgefunden werden, die es erlaubt hätten, die technischen Hauptdaten und Bauweisen der auf dem See lange Zeit verkehrenden Lastsegelschiffe verschiedenen Typs mit absoluter Sicherheit wirklichkeitsgetreu und mit der erforderlichen Präzision zu ermitteln und daraus dann auch wirtschafts- und sozialge-

schichtliche Tatbestände abzuleiten”.<sup>24</sup> Gerade dies zeigt, wie stark sich die Schiffbautradition auf einer mündlichen Ebene abgespielt haben muss. Interessant für uns sind einerseits die sachkundlichen Kriterien Leidenfrosts, die verdeutlichen, dass Angaben über ungefähre Form, Grösse und Zuladung eines Lastschiffs nur zu einer oberflächlichen Typeneinteilung ausreichen, und andererseits die unbestechlich kritische Verarbeitung der Quellen. Nur allzu oft werden, wie aus der Rezension einiger Bücher im Anhang hervorgeht, Quellen abgeschrieben, ohne dass die Plausibilität der darin enthaltenen Angaben überprüft wird, was mitunter zu gravierenden Fehlschlüssen führen kann. Damit zeigt sich klar, wie wichtig die genaue sachliche Fixierung ist.

### 1.2.5. Béat Arnold

BÉAT ARNOLD. 1980. “Navigation sur le lac de Neuchâtel: une esquisse à travers le temps”, *Helvetia archaeologica*, Nr. 11, und BÉAT ARNOLD. 1983. “Les dernières pirogues monoxyles de Suisse centrale. (Die letzten Einbaumboote der Zentralschweiz). Zur Ur- und Frühgeschichte der Kantone Luzern und Zug. Teil 1”, *Helvetia Archaeologica*, 14, Nr. 55/56.

Die bisher genauesten sachkundlichen Arbeiten über die traditionellen Kleinboote in der Schweiz stammen von Béat Arnold. Als Archäologe hat er die gallo-romanischen Bootsfunde am Rande des Neuenburgersees untersucht und dabei festgestellt, dass die weitere Bootsentwicklung seit der gallo-romanischen Zeit kaum dokumentiert war. “Si l’on excepte la barque du Léman et ses deux voiles latines chères aux romantiques du début de ce siècle, on ne connaît presque rien sur nos embarcations indigènes à fond plat. Nous nous étions rendu compte de cette situation lorsque nous avons abordé les premières études relatives à la barque gallo-romaine de Bevaix NE 1970, en 1973.” Er hat deshalb eigene Untersuchungen angestellt: “Depuis, au fil des ans, les relevés des dernières barques de pêche gisant encore sur les rives des lacs suisses furent entrepris; quelques fouilles subaquatiques d’embarcations du siècle passé s’y ajoutèrent. Peu à peu se dégagèrent des traditions de construction navale qui ont traversé plus de deux millénaires pour venir mourir à l’aube du XX<sup>e</sup> siècle. Peu à peu, le lac de Neuchâtel devint un important jalon dans l’archéologie navale européenne.”<sup>25</sup>

Im ersten Aufsatz stellt er, ausgehend von Einbaumfunden aus der Zeit um ca. 3800 v. Chr. sowie den mehrteiligen gallo-römischen Booten aus der Zeit der Römerherrschaft, zwei flachbödige Boote des Neuenburgersees aus der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts vor, nämlich eine *canardière* und eine *galère* bzw. *barque*. Dazu beschreibt er auch den *Weidling* von Aare und Rhein sowie den echten Einbaum und seine mehrteiligen Nachfolgeboote der Innerschweiz. Von den meisten Booten werden detailgenaue technische Zeichnungen gegeben. Im Vordergrund steht die Sachkunde, die Bezeichnungen der Boote werden nur am Rande erwähnt und sind nicht immer ganz zuverlässig.

Im zweiten Aufsatz von 1983 über die Einbaumboote der Zentralschweiz wird die Entwicklung vom Einbaum zu den mehrteiligen Booten auf Vierwaldstätter-, Zuger- und Ägerisee ausführlich diskutiert. Auch Bezüge zu den anderen Seen der Schweiz, hauptsächlich zum Zürichsee, werden gemacht. Am Schluss werden typische Merkmale des traditionellen Fischerbootes aller schweizerischen Gewässer nördlich der Alpen gegeben.

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass Arnold die traditionellen flachbödigen Kleinboote der Schweiz bisher am genauesten beschrieben hat. Im Unterschied zu unserer Arbeit hat er eine ausschliesslich sachkundliche Zielrichtung. Zudem beschränkt er sich weitgehend auf flachbödige Kleinboote. Neuere Entwicklungen wie Kielboote oder die grösseren Transport- und Lastschiffe werden nicht berücksichtigt.

### 1.2.6. Karen Günther

KAREN GÜNTHER. 1987. *Wort- und Sachgeschichte der Schifffahrt in Mittel- und Nordeuropa von den Anfängen bis zum späten Mittelalter*. Ein Beitrag zu "Wörter und Sachen" anhand ausgewählter Beispiele. Frankfurt a.M.: Peter Lang.

Die Untersuchung von Karen Günther hat eine ähnliche Zielrichtung wie unsere Arbeit. Sie steht ebenfalls in der Tradition der Wörter-und-Sachen-Forschung und hat die Schifffahrt zum Inhalt. Das Untersuchungsgebiet ist jedoch weit grösser als das unsere und der Zeitrahmen erstreckt sich von den Anfängen der Schifffahrt bis zum späten Mittelalter. Entsprechend dem grossen geographischen und zeitlichen Rahmen und mit Rücksicht auf die lückenhafte Quellenlage wendet Günther in bezug auf die Sachgeschichte ein eher summarisches Verfahren an. Im Vordergrund steht die philologische Deutung von Bezeichnungen aus dem Bereich der Schifffahrt. Die Sachgeschichte soll diese lediglich locker ergänzen. Ein direkter Bezug zwischen Wort und Sache wird nicht hergestellt. Sach- und Wortgeschichte werden weitgehend getrennt behandelt. Auch wird nicht ganz klar, nach welchen Kriterien die 180 behandelten Bezeichnungen ausgewählt wurden.

Die semasiologische Darstellung der einzelnen Bezeichnungen, soweit diese auch in unserer Arbeit auftreten, war jedoch hilfreich. Günther gibt eine ausführliche etymologische Deutung sowie einige Erläuterungen zu jedem behandelten Wort. Die Bezeichnungen reichen von Gewässernamen zur Benennung von See, Ufer und Land, von Boots- und Schiffsnamen zur Benennung von Schiffsteilen, Gebrauchsgegenständen, Wasserbewegungen, Winden usw. Dabei haben offenbar ausschliesslich solche Bezeichnungen Aufnahme in die Arbeit gefunden, die auch heute in der nhd. Standardsprache gebräuchlich sind. Sprachliche Varianten wurden nicht berücksichtigt. Aus diesem Grund gibt es auf der terminologischen Seite nur ganz wenige Berührungspunkte mit unserer Arbeit.

### 1.2.7. Wolfgang Rudolph

WOLFGANG RUDOLPH. 1966. *Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland*. Berlin: Akademie Verlag.

Die sachkundlich genaueste und methodisch konsequenteste Arbeit stammt vom ostdeutschen Volkskundler Wolfgang Rudolph. Sein Untersuchungsgebiet liegt zwar an dem uns entgegengesetzten Ende des deutschen Sprachgebiets, sein Buch soll trotzdem etwas ausgiebiger vorgestellt werden, da in ihm erstmals handfeste sachkundliche Kriterien

erarbeitet werden, die eine echte Typisierung der Kleinschiffe erlauben. Sein Ziel war es, alle volkstümlichen Kleinschiffe<sup>26</sup> im östlichen Niederdeutschland mittels Feldforschung und Archivforschung zu inventarisieren. Dabei wurden die Boote und die Einrichtungen zum Bootsbau fotografiert, durch einen Schiffbauingenieur ausgemessen und in ihren konstruktiven Merkmalen gezeichnet. "Gleichzeitig wurden an Hand eines Fragebuchs in den wichtigsten Fischereiplätzen die mundartlichen Bezeichnungen, die Herstellungs- und Eigentumsverhältnisse, die Verbreitung, Verwendung und die Geschichte der Boote sowie Arbeitsgesellung exploriert".<sup>27</sup> Auf der Grundlage dieser Materialbasis entwirft Rudolph eine Systematik der volkstümlichen Boote, eine Pionierleistung, die hier in einem eigenen Kapitel vorgestellt werden soll.

### **1.3. SYSTEMATIK DER VOLKSTÜMLICHEN BOOTE NACH RUDOLPH**

Dieses Kapitel gibt die Definitionen der von Rudolph erarbeiteten Bootstypen wieder. Die Seitenzahlen in Klammern beziehen sich auf das Buch von Rudolph. Dort finden sich im Anhang zudem technische Zeichnungen von den wichtigsten Bootstypen, die hier aus Platzgründen weggelassen wurden.

Die Ordnung der Boote folgt sog. ergologischen Gesichtspunkten, d.h. vor allem konstruktiven Merkmalen. Die zwei Hauptklassen

1. Einbäume mit einteiligem (simplexem) Bootskörper.
2. Plankenboote mit mehrteiligem (kompositem) Bootskörper.

Die Gruppe der Plankenboote wird nach der Konstruktion des Bootsbodens weiter unterteilt:

2. 1. Bodenschalenboote
2. 2. Längsgedielte Bodenplankenboote
2. 3. Quergedielte Bodenplankenboote
2. 4. Kielboote

Die längsgedielten Bodenplankenboote müssen aufgrund der Konstruktion der Bootsenden noch weiter unterteilt werden:

2. 2. 1. mit Blocksteven
2. 2. 2. mit Balkensteven
2. 2. 3. mit Quersteven
2. 2. 4. ohne Steven (S.9/10)

Ad 1: Die Einbäume sind ohne weiteres auch von einem Nichtfachmann zu erkennen. Zu beachten in der Feldforschung ist hier lediglich die Bootsgröße und Bootsform, ob

ein Fischkasten eingebaut ist oder nicht, ob Spanten vorhanden sind, und die Baumart, aus der sie ausgehöhlt wurden.

Ad 2: Die Unterteilung der Bodenplankenboote ist nicht ohne weiteres verständlich. Wir geben daher im folgenden die jeweilige Definition Rudolphi's samt einigen Illustrationen wieder:

2. 1. Bodenschalenboot. Definition: "Unter Bodenschalenboot verstehen wir einen Typ von 6-7 m langen Fahrzeugen, deren ungewöhnlich starker einteiliger Bootsboden aus einer Stammhälfte schalenförmig gehöhlt wird. Als Merkmal für beide Bootsenden treten Blocksteven oder stevenlose Plankenschmiegun auf. Die Bordwände bestehen aus 1-4 Plankengängen"(S.18).

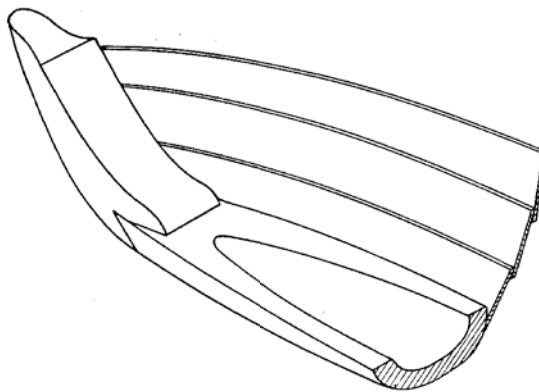


Abb. 1: Schematische Darstellung von Bodenschale, Blockstevan und Bordplanken des Rostocker Kahns. [Quelle: RUDOLPH, S. 21]

Entwicklungsgeschichtlich stellen die Bodenschalenboote das Bindeglied zwischen Einbäumen und Plankenbooten dar, es sind im Grunde Einbäume mit erhöhten und verbreiterten Bordwänden (S.30).

2.2.1. Bodenplankenboot mit Blockstevan. Definition: "Unter dieser Bezeichnung verstehen wir eine Variante der Bodenplankenboote, und zwar 5-9 m lange Fahrzeuge, deren Steven aus Blöcken von Massivholz ausgehauen werden. 1-2 Bordplankengänge bilden die Bordwand" (S.34).

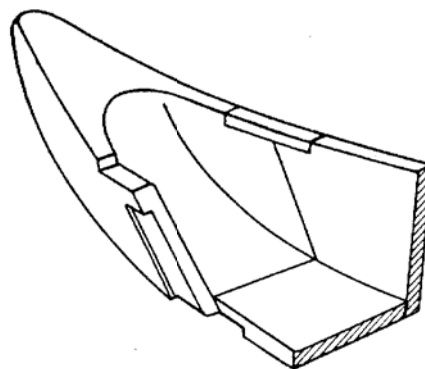


Abb. 1a: Gehöhlter Vorderblock eines Blockstevanbootes von Gartz/Oder. [Quelle: RUDOLPH, S. 39]



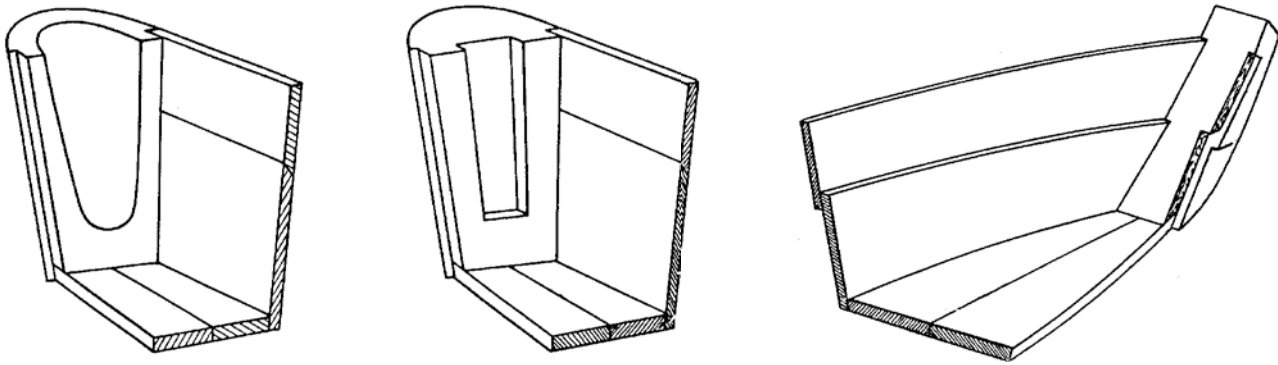


Abb. 2: Mehrere verschiedene Spitzen von Bodenplankenbooten mit Blocksteven nach Rudolph. [Quelle: RUDOLPH, S. 40/46].

2.2.2. Bodenplankenboot mit Balkensteven. Definition: “In der Gegenwart wird die zahlenmässig grösste Gruppe von Bodenplankenbooten aus Fahrzeugen gebildet, deren Enden mit starken Plankensteven geschlossen sind, die in der Schiffslängsachse vor den Boden gelascht werden. Solcher Form nennt man gewöhnlich Balkensteven. Diese 3-9 m langen Boote besitzen entweder einen einteiligen Plankenboden und werden in der Fachliteratur häufig ‘Sohlenboot’, auch ‘Flachboot’ genannt, oder sie besitzen einen gebauten Plankenboden und werden dann als ‘Plattbodenboot’, auch als ‘Bretterkahn’ bezeichnet” (S.63).

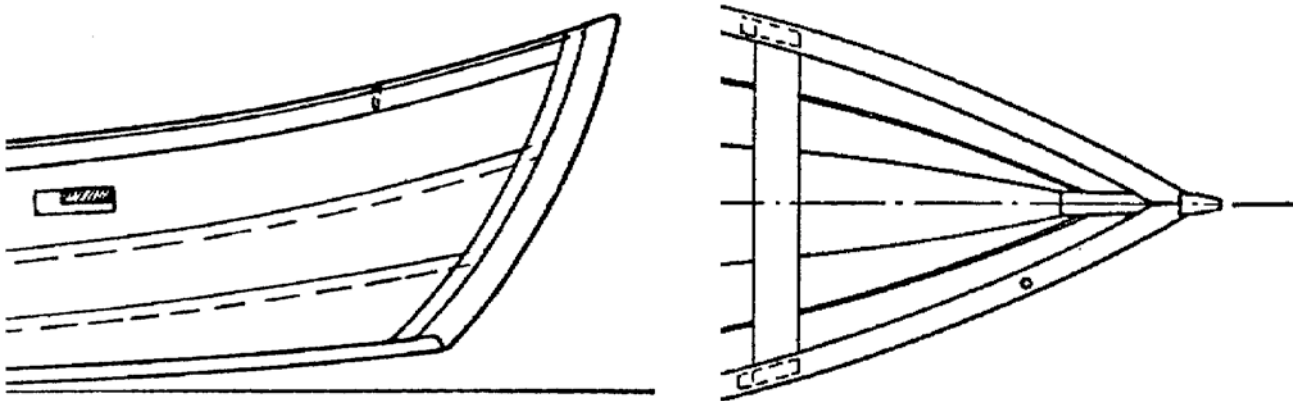


Abb. 3: Spitze eines Bodenplankenbootes mit Balkensteven von Usedom. [Quelle: RUDOLPH, S. 151f.]

2.2.3. Bodenplankenboot mit Querplankensteven (Querstevenboot) Definition: “Es gibt eine Variante der Bodenplankenboote, bei der die Bootsends durch Plankensteven geschlossen werden, die nicht längs zur Schiffsachse stehen, sondern quer vor die Bodensirn gelascht werden, und die wir dementsprechend als Querplankensteven bezeichnen. Solche Fahrzeuge sind 6-9 m lang; ihre Bordwände bestehen aus 1-2 Plankengängen” (S.96).

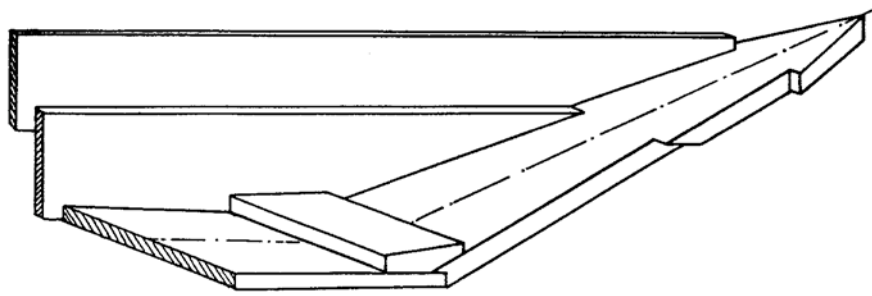


Abb. 4: Vordersteven mit Verband zu Boden und Bordwand eines Bodenplankenbootes mit Querplankensteven von Kietz/Oder. [Quelle: RUDOLPH, S. 98]

2.2.4. Bodenplankenboot ohne Steven. Definition: “Mit dieser Bezeichnung belegen wir eine Variante der Bodenplankenboote, bei der beide Bootsenden stevenlos durch einfache Schmieging der Bordplanken geschlossen werden. Die Länge der Fahrzeug beträgt 7-8 m. Ihre Bordwände bestehen aus 2 Plankengängen” (S.104).

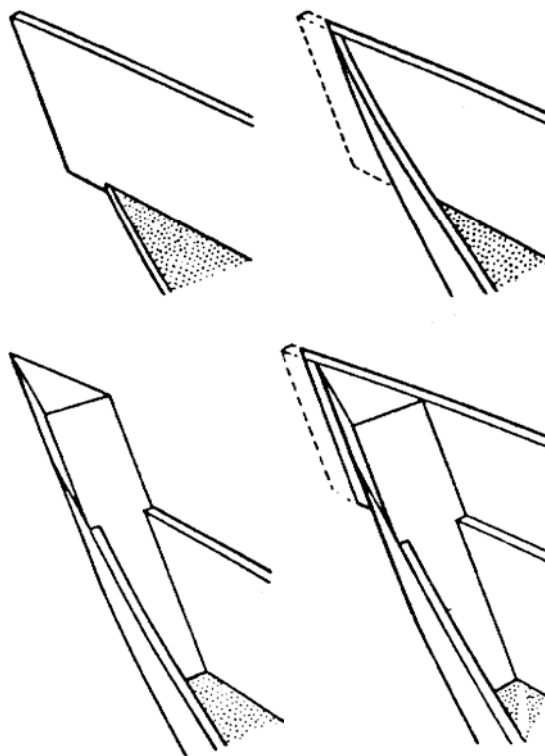


Abb. 5: Schematische Fertigungsphasen des Brandenburgerkahns, eines Bodenplankenbootes ohne Steven. Die Bordplanken werden ohne Steven verbunden, dazwischen wird ein Futterholz gelegt. [Quelle: RUDOLPH,

2.3. Quergedieltes Bodenplankenboot (Querdielenboot). Definition: “Unter dieser Bezeichnung verstehen wir Boote von 4-5 m Länge, deren platter Boden aus Planken gezimmert wird, die quer zur Fahrzeugachse liegen. Die Bootsenden werden mit verschiedenartigen Steven oder mit Spiegelplanken geschlossen, die Bordwände aus 1-2 Planken gebildet” (S. 111).

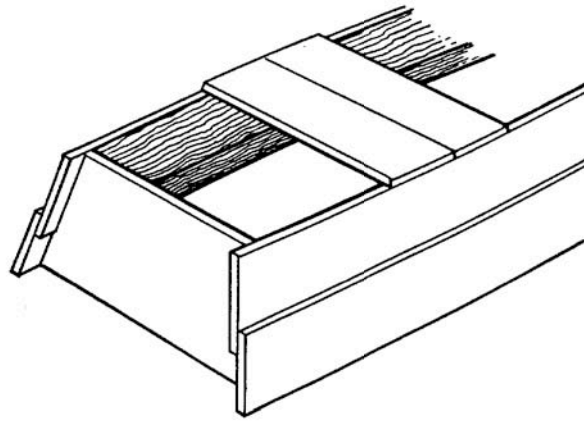


Abb. 6: Quergedieltes Bodenplankenboot nach Rudolph. [Quelle: RUDOLPH, S. 112]

2.4. Kielboot. Definition: “Unter Kielbooten verstehen wir 4-9 m lange Fahrzeuge, deren konstruktives Hauptmerkmal ein Kantholzbalken darstellt, welcher als stehender Träger verzimmert ist: der Kiel” (S.113).



Abb. 7: Kielschiff von Pfäffikon (ZH 44). [Quelle: SDS]

## Kommentar

Diese Systematik beruht auf den konkret vorhandenen Bootstypen des Untersuchungsgebiets von Rudolph. Er hat nicht eine theoretische Ordnung entworfen, nach der die Boote nachträglich eingeteilt wurden, sondern am Anfang stand die sorgfältige Aufnahme am konkreten Objekt. Erst zur Auswertung des Materials wurde die Systematik erarbeitet. Daher kann sie nicht ohne weiteres auf ein anderes Gebiet übertragen werden; einige Bootstypen kommen dort vielleicht gar nicht vor, oder es kommen wei-

tere Konstruktionsmerkmale zum Vorschein, die im östlichen Niederdeutschland keine Rolle spielten. Eine überregionale Systematik ist erst dann möglich, wenn von allen Gebieten entsprechende Feldaufnahmen vorliegen.

Die Pionierleistung Rudolphs liegt darin, dass er erstmals gezeigt hat, welche Wichtigkeit die konstruktiven Elemente besitzen. Zwei identisch konstruierte Fahrzeuge können teilweise in ihrer äusseren Erscheinung recht verschieden aussehen, während zwei völlig unterschiedlich konstruierte Boote einander vielleicht auf den ersten Blick sehr ähnlich scheinen. Es zeigt sich aber, dass entwicklungsgeschichtlich die konstruktiven Einzelheiten eindeutig Vorrang haben, da sie völlig andere Arbeitsgänge bedingen und daher nicht beliebig von jedem Bootsbauer innoviert werden können. Es ist daher anzunehmen, dass bahnbrechende Erfindungen wie beispielsweise das Kielboot sich von einem, eventuell auch mehreren Zentren ausdehnen, wenn der Bootsbauer oder sein Kunde in dem Boot einen Vorteil sieht.

Hier muss die Sprachwissenschaft einsetzen und untersuchen, welchen Einfluss solche Neuerungen auf die althergebrachte Terminologie haben, ob sie von der Sprache überhaupt beachtet werden oder ob nur eine Übertragung des Namens von einem Bootstyp auf den anderen stattfindet. Überhaupt muss festgestellt werden, welche Einteilung die Sprache vornimmt, welchen Elementen sie Gewicht beimisst. Dazu müssen die Boote aber zuerst in einer Weise dokumentiert werden, wie Wolfgang Rudolph dies vorgeführt hat.

## **1.4. DAS SDS-MATERIAL**

Alle wichtigen Fragen im Zusammenhang mit Methodologie, Vorbereitung und Durchführung der Materialsammlung zum Sprachatlas der deutschen Schweiz (SDS), das gesamte Fragebuch, Ortsnetz und die Aufnahmeprotokolle sind in den beiden Einführungsbänden zum SDS ausführlich beschrieben.<sup>28</sup> Wir wollen hier der Vollständigkeit halber einige für unser Teilgebiet wichtige Aspekte noch einmal kurz in Erinnerung rufen.

### **1.4.1. Die Aufnahme**

Die Aufnahmen zum SDS sind in den Jahren 1940 bis 1958 entstanden. Davor wurden erst einzelne Probeaufnahmen gemacht, darunter im August 1939 in Sachseln (UW 8) eine zum Thema der Fischerei. Die erste reguläre Aufnahme zur Fischerei entstand im August 1940 in Murg (SG 36), die letzte im Februar 1958 in Altikon (ZH 10<sup>F</sup>). Aus Rücksicht auf die für die Landbevölkerung arbeitsintensiven Sommermonate und auch um den Exploratoren immer wieder eine gewisse Erholungszeit gewähren zu können,

fand die Feldarbeit vorzugsweise in den Monaten Oktober bis April statt. Eine Aufnahme dauerte bei acht- bis zehnstündigem Arbeitstag vier bis maximal acht Tage. Das Fragebuch umfasste insgesamt 212 Seiten, davon entfielen neun auf das Thema der Fischerei, wiederum fünf davon auf die Schifffahrt. Bringt man den Umfang des Fragebuchs in Bezug zur vorhanden Zeit, kann erschlossen werden, dass für die Aufnahme bei einem einzelnen Berufsfischer höchstens zwei bis vier Stunden eingesetzt werden konnten. Diese Zeit ist sehr knapp bemessen, wenn man bedenkt, wie komplex das Sachgebiet der Fischerei ist. Es versteht sich von selbst, dass bei diesem Zeitrahmen nicht genaue Zeichnungen von den vorgefundenen Booten und Gegenständen angefertigt werden konnten, sondern dass sich das Augenmerk auf das Wesentliche beschränken musste.

Die Befragung fand in der Regel im Haus der Gewährspersonen statt. Gelegentlich waren ausser den eigentlichen Gewährspersonen noch weitere Familienangehörige anwesend.

### **1.4.2. Das Ortsnetz**

Der SDS hat als Kleinraum atlas ein äusserst dichtes Ortsnetz. Im Durchschnitt wurde ungefähr jede dritte Ortschaft der deutschen Schweiz für eine Aufnahme ausgewählt, wobei im alpinen Gebiet eher mehr, im Mittelland eher weniger Gemeinden berücksichtigt wurden. Ausschlaggebend dafür waren verschiedene Faktoren, so die Ortsdichte in einem bestimmten Gebiet oder die Abgeschiedenheit von einzelnen Gemeinden. Wo kleinräumige sprachliche Verhältnisse erwartet wurden, war das Ortsnetz enger als in geographisch offenen, sprachlich eher homogenen Regionen wie dem Mittelland.

Für die Schifffahrt, die Teil des Kapitels Fischerei ist, gilt ein modifiziertes Ortsnetz. Es liegt in der Natur der Sache, dass Fragen zu diesem Thema nur dort gestellt werden konnten, wo Schifffahrt und Fischerei tatsächlich vorkamen. Damit reduzierte sich das Ortsnetz auf Ortschaften, die in unmittelbarer Umgebung von grösseren schiffbaren Gewässern lagen. Dadurch schieden schon etwa zwei Drittel des SDS-Ortsnetzes aus. Dazu kam noch eine weitere Modifikation des Ortsnetzes. Denn das Kapitel der Fischerei zielt auf die Fachsprache der Fischer und Schiffer ab. Daher mussten für dieses Kapitel speziell Gewährspersonen aus diesen Berufsgruppen beigezogen werden. Um dennoch ein einigermaßen dichtes Ortsnetz zu erhalten, wurden einzelne zusätzliche Orte aufgenommen, in denen einzig die Fragen zur Fischerei gestellt wurden. Diese Orte werden hinter der Ortsnummer zusätzlich mit einem hochgestellten 'F' gekennzeichnet. So trägt z.B. der Aufnahmeort Murten die Nummer 'FR 1', der in unmittelbarer Nachbarschaft gelegene Ort Muntelier, wo einzig ein Berufsfischer befragt wurde, dagegen die Nummer 'FR 1<sup>F</sup>'.

Insgesamt umfasst das Ortsnetz mit kompletten Fischereiaufnahmen 88 Ortschaften. In weiteren 57 Ortschaften an Gewässern, wo nicht speziell Fischer oder Schiffer befragt wurden, beantworteten berufsfremde Gewährsleute einzelne allgemeine Fragen aus dem Kapitel der Fischerei, also etwa die Fragen nach den Bootsbezeichnungen, den

Rudern und den Segeln usw. Maximal steht uns damit ein Ortsnetz von 145 Ortschaften zur Verfügung, minimal ein solches von 88 Ortschaften. Ein genaues Ortsverzeichnis wird im Anhang gegeben.

### 1.4.3. Die Gewährspersonen

Die Exploratoren hatten den Auftrag, an jedem Aufnahmeort jeweils sichere und bodenständige Mundartsprecher zu suchen. Diese sollten idealerweise ununterbrochen am betreffenden Ort gelebt haben. Wenn möglich sollten auch deren Eltern aus dem betreffenden Ort stammen. Als Zielgruppe wurden die Fünfzig- bis Siebzigjährigen

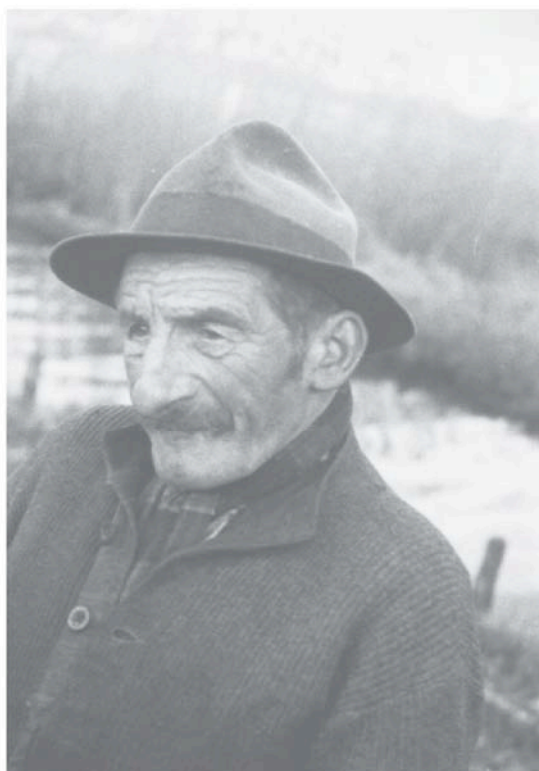


Abb. 8: Der Gewährsmann von Riedikon (ZH 42). [Quelle: SDS]

anvisiert, womit ein älterer Sprachstand erfasst wurde. Auch in sachkundlicher Hinsicht erinnerten sich solche Gewährsleute an die Verhältnisse um die Jahrhundertwende. Dies ist für viele Kapitel, unter anderem auch für dasjenige der Fischerei von Vorteil, da sich gerade im Lauf dieses Jahrhunderts viele sachliche Umwälzungen ereignet haben, die nicht in der lokalen Tradition der jeweiligen Aufnahmeorte stehen.

Für den Grossteil des Fragebogens wurden in der Regel zwei Gewährspersonen beigezogen, ein Gewährsmann und eine Gewährsfrau, meist aus dem ländlich-bäuerlichen Milieu. Diese Gewährspersonen beantworten jeweils einen Teil der Fragen, die Männer vor allem die Fragen bezüglich Vieh und Feldarbeit, die Frauen eher die auf die Hausarbeit bezogenen Fragen. Für Spezialthemen wie Wagen, Weinbau oder Fischerei wurden jedoch auch Spezialisten beigezogen. Das Fischerei-Kapitel wurde hauptsächlich bei Berufsfischern erhoben, unter den Gewährspersonen befanden sich aber auch etwa ein Fährmann, ein Hobbyfischer oder

ein Dampfschiffkapitän. Genaue Auskunft über Alter, Herkunft und Beruf geben die Aufnahmeprotokolle im Anhang.

Die Zusammensetzung der Gewährsleute aus überwiegend Berufsfischern stellt die Antworten zur Schifffahrt in den Bereich der Fachsprache der Fischer. Damit liegt der Schwerpunkt auf der Kleinschifffahrt, vorwiegend auf den traditionellen Fischerbooten. Die Lastschifffahrt wird nur am Rande berührt. Eine spezielle Aufnahme mit eigentlichen Schifflern wäre in den vierziger und fünfziger Jahren wahrscheinlich ohnehin kaum mehr möglich gewesen, da die traditionelle Lastschifffahrt mit Rudern und Segeln vermutlich schon zur Jahrhundertwende kaum mehr existiert hat. Die Fischer aber waren mit den Verhältnissen der traditionellen Schifffahrt mit Sicherheit noch am besten vertraut.

#### 1.4.4. Die Exploratoren

Die Aufnahmen zum SDS wurden mit drei Hauptexploratoren durchgeführt, mit K. Lobeck (K.L), R. Trüb (R.T) und Robert Schläpfer (R.S.). K.L bearbeitete vorwiegend voralpin-mittelländisches Gebiet ohne LU, R.T. alpines Gebiet ohne WS und R.S. hauptsächlich den West- und Südrand. Da die grösseren Gewässer vorwiegend im Mittelland anzutreffen sind, stammt der Hauptteil der Aufnahmen zur Schifffahrt und Fischerei von K.L. Von R.T. stammen die Aufnahmen entlang den Seen der Innerschweiz und des Berner Oberlands, von R.S. die Aufnahmen in Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) und Sempach (LU 17).

#### 1.4.5. Aufbau des Fragebuchs

Die Fragen zur Schifffahrt sind wie gesagt Teil des Fischereikapitels und beanspruchen dort fünf Fragebuchseiten.<sup>29</sup> Diese Situierung und auch die Auslese der Gewährspersonen zielt ab auf die Erforschung der Sprache einer bestimmten Berufsgruppe und damit eines kleinen, spezifischen Teils der Mundart sprecher.<sup>30</sup> Zwar wurden einige mehr generelle Fragen in Aufnahmeorten an grösseren Flüssen und Seen<sup>31</sup> auch von berufsfremden Gewährspersonen beantwortet, sie haben jedoch nur eine ergänzende Funktion. Damit stehen das Fischerboot und seine Einzelteile im Mittelpunkt der Befragung. Lediglich die beiden ersten Fragebuchseiten beziehen sich auf Boote, die nicht zur Fischerei gebraucht werden. Bei diesen wird jedoch nur nach dem Boot als Ganzem und nicht nach dessen Einzelteilen gefragt.

Die Fischereiaufnahme ist grösstenteils onomasiologisch angelegt, wobei jedoch häufig, wie den Antworten entnommen werden kann, weder am konkreten Objekt noch anhand einer Zeichnung gefragt wurde, sondern meistens nach den im Fragebuch vorformulierten Fragen, die ihrerseits von einem idealtypischen Boot auszugehen scheinen. Die onomasiologische Betrachtungsweise verlangt jedoch, dass tatsächlich von der Sache ausgegangen und erst in zweiter Linie nach deren sprachlichen Erfassung gefragt wird. Es ist daher zweifelhaft, ob wir in diesem Fall noch von Onomasiologie sprechen können, denn im Vordergrund steht die Bezeichnung eines Begriffs oder einer Vorstellung und nicht die Bezeichnung der Sache selbst. Diese wird erst im Nachhinein durch ein paar Erläuterungen und bestenfalls durch eine Skizze oder eine Foto erfasst. Dadurch besteht die Gefahr, dass einzelne weniger übliche Bootsteile gar nicht berücksichtigt werden oder dass nicht klar wird, welche Teile überhaupt vom Fischer benannt werden. Hingegen sind dank einheitlicher Vorgehensweise die Antworten leichter untereinander vergleichbar.

Dem Umstand, dass die zu erforschenden Boote unterschiedlich konstruiert sind, wird im Fragebuch keine Beachtung geschenkt. Gefragt wird beispielsweise nach dem "im Fischerboot eingebauten Fischbehälter" (110.2) oder nach dem "(entfernbarer) Boden über dem eigentlichen Schiffsboden" (110.9) usw. und nicht danach, ob dieser oder jener Bestandteil überhaupt vorhanden ist. Der Gewährsmann wird zwar darauf hinweisen, wenn ein erfragter Bestandteil gar nicht vorkommt. Es wäre jedoch wünschenswert,

wenn die Art der Konstruktion nicht teilweise aus der Negation erschlossen werden müsste, sondern positiv formuliert würde. Zudem sind alle wesentlichen Merkmale, die Rudolph zur Einordnung der Boote verwendet, gar nicht erfragt worden. Zwar waren die Exploratoren angewiesen, “für genaue und umfassende sachliche Fixierung durch Skizze, Photo, Beschreibung besorgt zu sein, auch wenn das Fragebuch selbst das nicht in jedem einzelnen Falle ausdrücklich verlangte”.<sup>32</sup> Wie weit dies bei derart komplexen Objekten wie den Schiffen ohne genaue Kenntnis der Anforderungen an eine solche Beschreibung geleistet werden konnte, soll an einem Beispiel gezeigt werden.

#### 1.4.6. Das Beispiel “Ligerz”

Anhand der Aufnahme aus Ligerz wollen wir exemplarisch darlegen, wie das Fragebuch aufgebaut ist und welche Informationen aus dem Originalmaterial gewonnen werden können. Wir geben daher im folgenden eine Umschrift dieser Aufnahme. Die entsprechenden Fragen des Fragebuchs sowie Abkürzungen, besondere Zeichen und Transkriptionsschlüssel sind im Anhang enthalten (siehe Kap. 4.1. bis 4.4.).

### Aufnahmeort Ligerz (BE 13)

*Fragebuchseite 108*

1. der Anlegeplatz für Ruderboote:  
*tlēntli.*
2. landen:  
*lēntə* älter, *laṅdə* jünger.
3. Inventar, Beschreibung und Bezeichnung der ortsüblichen Schiffe (Fischerei, Transport, Sport):
  - a) *flaxpōdə* für Warentransport [früher als noch kein Kielschiff, auch für Personentransport]
  - b) *kχīlšif* hauptsächlich für Sport [erst seit ca. 20 Jahren aufgekommen]
  - c) *bārχli*, *bārχə* 2-3 Sitze für Personen, eignet sich gut für Personentransport und andere Transporte. Ist schwereres Schiff als *flaxpōdə*
  - d) *ššərwe<sup>i</sup>dlī*, sofern mit eingebautem Fischkasten, ganz genau gleich gebaut wie *flaxpōdə*
  - e) *bārkə* = Ledischiff
  - f) *əntəšnepf* für Jagd, Einplätzer
  - g) *tampfššif*, *dəmpfər* (aSj.: andere, jüngere Gewährsperson) = Dampfschiff
  - h) *īšif* Schiff hat unterhalb zwei Eisen, zur Rettung von Verunglückten auf gefrorenem Schnee [nur eines im See vorhanden, auf der Insel stationiert].  
*drdēmpfer χuṅd* = das Dampfschiff kommt
  - i) *səgtšif* = Segelschiff
  - k) *padtbōt* (aSj.)



Fragebuchseite 109

2. “Nauen”:  
0 (= Wort fehlt).
3. “Segner”:  
0.
4. “Loget”:  
0.
5. “Jasse”:  
0.
6. “Ledischiff”:  
0. “Wir sagen *bārχə*”.
7. “Weidling”:  
siehe S. 108.

Fragebuchseite 110

1. das ortsübliche Fischerboot:  
*ʃʃʃərʃif* = sofern ein Kielschiff  
*ʃʃʃərwe'dli* = sofern ein Flachboden
2. der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter:  
*ʃʃʃχaštə*. Foto 4
3. der Fischbehälter an Land:  
*ʃʃʃχastə*, sofern Holz. Foto 3  
*ʃʃʃstrōg* (aSj.) sofern aus Beton, mit fließendem Wasser [z.B. beim Haus, befindet sich ein solcher aber am See, aus Beton, und wird mit diesem Wasser von selbst gespeist, so heisst es dazu ‘Fischkasten’]  
*trukχəbūəb* = alter Ausdruck für denjenigen, der die Kontrolle über die Fischverteilung hatte [er hatte den Schlüssel zum Fischkasten]. Ausdruck heute ungebräuchlich; Ausdruck nur gebräuchlich, solange Zuggarn gebraucht, die die Fische lebendig fingen [bis ca. 1935]  
† *ʃʃʃstrukχə* = alte Bezeichnung für Fischkasten im ‘Weidli’ [nicht für *ʃʃʃstrōg*!]; wurde nur solange gebraucht als Zuggarn üblich war [die Fische wurden lebendig darin gefangen; Netz ausladen betrug ca. eine Viertelstunde; während heute die Fische kaum mehr lebendig gehalten werden]
4. Vorkommen, Lautung und Bedeutung von “Gransen”:  
0
5. der vorderste Teil des Bootes (Bug):  
*ʃpīts*, *ʰmʃpīts*, *vōrʰmʃpīts*
6. der hinterste Teil des Bootes (Heck)  
*drʃos*, *hīŋŋərīmʃōs* = hinten im ~
7. die Rippen, welche Boden- und Seitenplanken zusammenhalten (Spanten):  
*raŋŋə* [aus Eichenholz]
8. die (kürzern) Rippen, welche nur die Seitenplanken:

- twēṅ* = die ganze Wand  
*lādā* = die Teile davon
9. der (entfernbarer) Boden über dem eigentlichen Schiffsboden:  
*blīṅbōdā* jünger, *būnī* älter
  10. die Stelle im Boot, wo das eingedrungene Wasser herausgeschöpft wird:  
*tšöpʃš* [am tiefsten Punkt des Schiffs]
  11. das Gerät, mit dem das Wasser aus dem Boot geschöpft wird:  
*šūaffā*, Seiten Holz, unterhalb Blech.



### Fragebuchseite 111

1. leck werden (vom Boot):  
Tut es *fārlexxā*  
*wīntšpēt* = gibt es, wenn die Sonne die Seitenwände aufbricht und Risse entstehen
3. (wieder) wasserdicht:  
*fāršwauuəd* (pp: Partizip Perf.). Ich muss das Schiff *tsfāršwauuədūā* (inf.); es ist wieder *fāršwauuəd* (pp)
4. womit werden die Boote gedichtet:
  - a) *līnd* [im Mai wird von der Linde die Rinde gelöst und 6 Wochen ins Seewasser gelegt. Das Wasser muss aber über 10° warm werden. In dieser Linde befindet sich ein Faserstoff, den man dann abreisst. Dieser Stoff ist sehr zäh und wird dann zum Dichten gebraucht].
  - b) *šnūtār*
  - c) *thēr, thērā* (vb)
5. die Ruderbank:  
*sītsp>brēt*.
6. die Ruder:  
*štērūadr, sītsrūadr, rūadr*; Riemen: 0
7. rudern:  
*rūādārā*
9. mit nur einem Ruder leicht, oberflächlich rudern:  
0.
10. die Teile des Ruders: a) der Schaft; b) das Blatt; c) der Griff  
*tlaffā, rūādrloffā* = Schaufel  
*tšwīrplā* = Handhabe [beim Stehruder: T-förmig; bei Sitzruder kein Name dafür].  
*trūādārštāṅṅā* = Stange. †Kengel: 0

### Fragebuchseite 112

1. die Befestigungsvorrichtung, -stelle für die Ruder (Dolle):  
*ḡrmlī* (Pl.) bei Stehruder. Foto 5.

*rūādrhōkkā* bei Sitzruder

Erhöhung: /, "so ist es im Zürichsee und im Tessin, aber im Bielersee nicht"

2. das Steuer:

*prēṅgu* = das Ganze. Foto 6

*prēṅgušpiṅdlā* = Teilstück davon zum Steuern

*əṅṅyā brēṅgu* = ein neuer...

3. "Segel":

*drsēgu*

4. der Mast:

*mašd, mašpāum*

5. a) die Leine, an der das Segel hängt

*seḡtbaumseil*

c) die unten am Segel befestigte Leine, mit welcher das Segel verstellt werden kann:

*seḡtnēxd*

b) die Leine, an der das Segel hoch gezogen wird:

/ [es ist nur auf Segelschiffen vorhanden, aber nicht auf Fischerschiffen mit Segeln]

6. die Segelrute:

*seḡtrūātā* [untere und obere; nur auf Segelschiffen vorhanden, bei Fischerschiffen hat es keine Ruten zu den Segeln]

7. "Anker":

*dāraṅkχər*. Foto 4

8. die Teile des Ankers::

*χōtti. tšārā, aṅkχəršārā. aṅkχərriūātā*



10. der Bootshaken:

*štaxχt, šifshōkkā* = nicht in Ligerz übliche Ausdrücke; zum Teil Dienstausrücke  
*šāltā* (Sb.) = in Ligerz üblicher Ausdruck



11. ein Boot mittels der Stake fortbewegen:

*štōšsə*

12. ein Schiff vom Ufer aus den Fluss hinaufziehen:

*l̄imətsjə* (so mehrmals, dann sagt Gw. plötzlich *l̄inə*), zwischen Bieler- und Neuenburgersee

Jede Fragebuchseite bildet einen kleinen thematischen Abschnitt, der jeweils für sich betrachtet werden kann. Seite 108 und 109 geben den Überblick über den Gesamtbestand der auf dem See oder Fluss verkehrenden Schiffe, die Seiten 110 bis 112 beziehen sich auf das einheimische Fischerboot und seine Teile. Wir besprechen im folgenden der Reihe nach die Fragebuchseiten und versuchen am Schluss, die Ergebnisse zusammenzufassen. Da uns hier ausschliesslich die lexikalische Problematik interessiert, wird im folgenden auf die phonetische Schreibweise der Mundartausdrücke verzichtet. Sie werden nach der Schreibweise von E. Dieth<sup>33</sup> ins normale Alphabet umgesetzt.

### *Fragebuchseite 108*

Für unsere Untersuchung interessant ist vor allem die Frage 3). Sie lautet: “Inventar, Beschreibung und Bezeichnung der ortsüblichen Schiffe (Fischerei, Transport, Sport)”. ‘Inventar’ und ‘Bezeichnung’ sind vollständig, unter dem Stichwort ‘Beschreibung’ hat der Explorator in der Regel die Funktion des Schiffes festgehalten. Auf Aussehen und Form wird meistens nicht eingegangen.

Sachlich einigermaßen problemlos ist die Antwort g) *Dampfschiff*. *Dampfer*, es sind industriell gefertigte Boote, die nicht an eine lokale Bootsbauertradition anknüpfen; daher spielen die konstruktiven Details bei der Beurteilung des Namens keine allzu grosse Rolle. Immerhin wäre interessant zu wissen, ob es mehrere davon gibt, ob alle mit Dampf betrieben werden oder z.T. schon über Motoren verfügen und ob sich dies auf die Benennung auswirkt.

Jedes Schiff hat seine besondere Funktion, oder umgekehrt, für jedes Bedürfnis existiert ein besonderes Schiff: a) für kleinere Warentransporte; b) für Sport; c) für kleinere Personentransporte; d) für die Fischerei; e) für schwere Lasten; f) für die Jagd; h) zur Rettung von Verunglückten auf gefrorenem Schnee [es sollte wahrscheinlich ‘See’ heissen]; g) grosses Ausflugsboot; i) und k) Vergnügungsboote. Neuer von der Sache her sind b), g), i) und k), der lokalen Tradition entspringen vermutlich alle anderen Boote. Einen Hinweis auf die Form haben wir beim *Flachbode* (a) und beim *Fischerweidli* (d), beide Boote sind identisch, nur dass der oder das *Fischerweidli* zusätzlich über einen Fischkasten verfügt. Etwas über die Konstruktion wissen wir zudem beim *Kiilschiff*, das offensichtlich einen Kiel hat. Laut Aussage der Gewährsperson existieren solche Schiffe erst seit den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts. Dies wird durch Mitzka bestätigt, wenn er schreibt, dass das Kielschiff von den Seehäfen ins Binnenland eingedrungen ist und meistens – im Gegensatz zu den Flachbooten – aus Werften stammt. Übernommen wurde es “überallhin, wo es als Spazierfahrzeug vermietet werden kann”, von der Ostsee bis zur Adria, vom Genfersee bis nach Österreich.<sup>34</sup> Daraus kann man wiederum schliessen, dass das *Barchli*, die *Barche*, der *Änteschnäpf* und das *Iisschiffli*, über die keine Anmerkungen zur Form vorliegen, keinen Kiel besitzen. Der *Änteschnäpf* wird bei Friedli erwähnt; er sei identisch mit dem *Logett*.<sup>35</sup> Vom *Logett* des Neuenburgersees

gibt Arnold<sup>36</sup> eine Zeichnung. Darauf ist erkennbar, dass kein grosser Unterschied zum *Flachbode* besteht; er liegt wahrscheinlich nur in der Grösse. Die Übertragung einer Erkenntnis vom Neuenburgersee auf den Bielersee ist zwar problematisch; wir wollen das Ergebnis aber als Arbeitshypothese vorläufig gelten lassen.

Damit fehlen uns nur noch nähere Angaben zu *Barchli/Barche*. In der Aufnahme selbst ist dazu nichts enthalten. Auffällig ist, dass zwei Schiffe, die zu verschiedenen Zwecken gebraucht werden, den gleichen Namen tragen. Die Vermutung liegt nahe, dass beide gleich konstruiert sind und sich nur in der Grösse unterscheiden. Andere Aufnahmen an Belegorten des Bielersee enthalten folgende Zusatzinformationen: Tüscherz (BE 14) “für Kiestransporte”; Biel (BE 15<sup>I</sup>) “für Fischer”; (BE 15<sup>III</sup>) “für Sand, Kies etc., mit Motor”; Erlach (BE 27) “*Barche* oder *Fischerbarche*, für Personentransport, 8 Pers., flacher Boden, in Erlach hat es nur noch 1, in Tüscherz jedoch häufiger”. Ausser in Biel I (Stadaufnahme) wird der Verwendungszweck überall ähnlich angegeben: Die *Barche* ist entweder ein kleineres Personen- oder ein grosses Lastschiff. Über das Aussehen enthält einzig die Aufnahme von Erlach eine Bemerkung, nämlich dass der Boden flach sei. Weitere Informationen geben das Idiotikon: “Ruder-(auch Segel-)Schiff zur Beförderung von Lasten (Wein, Kaufmannsgütern, Baumaterialien); in Bern Seeland im Gegensatz zu Bock (...) mit spitz zulaufendem Vorderteil. Diminutiv, eine kleinere Art von *Barche*, dann überhaupt jedes Ruderschiff mit festgemachten Rudern für mehrere Personen im Gegensatz zur *Loquette*”<sup>37</sup> und E. Friedli: “Uralt ist die Barke: *d’ Barchche* als Lastschiff mit *Chammere* für *drin z’ choche* und *z’ ässe u z’ loschiere*. Solch *grossi Barchche* für drei und mehr Ruderer und mit *Bränggu* (...) führten vormals (...) Salz und Wein des Waadtlandes über Iferten nach Nidau und bis nach Solothurn. Schön kontrastierten ihre weissen Segel mit dem Blau der Seen und des Zihlflusses. Auch *Halbbaarchche* (1766: demi-barques), nahmen, mit *drii Faß* Wein beladen, diesen Weg; und Platz für sieben bis acht Personen boten, obschon im Keller verbringbar, die zwischen 1781 und 1833 uns häufig begegnenden *Baarchchli* (*‘Pargetli’*).”<sup>38</sup> Diese zusätzlichen Informationen stehen absolut im Einklang mit der SDS-Aufnahme, sie beschreiben jedoch wieder nur den Gebrauch und nicht das Aussehen der Schiffe. Daher ist nicht sicher, ob sich die wenigen sachlichen Angaben auf den gleichen Schiffstypus beziehen und somit zusammengenommen werden dürfen. Würde dies zutreffen, wüssten wir, dass die grosse *Barche* über einen flachen Boden, einen zugespitzten Bug und zumindest teilweise über eine kleine Kabine verfügen würde. So müssen wir uns aber mit der Feststellung begnügen, dass es zwei verschiedene Arten von *Barche* gibt, eine grosse und eine kleine, die teilweise eines oder mehrere der vorgenannten Merkmale aufweisen. Das Wort gibt ebenfalls fast keine Auskunft über die dahinter stehende Sache. Er stammt aus der Nilschiffahrt, wurde über die romanischen Sprachen schon im Mittelalter ins Deutsche entlehnt (erstes Auftreten 1195) und hat sich als Bezeichnung für ein “kleineres Fahrzeug namentlich in südlichen Gewässern” erhalten.<sup>39</sup>

Zusammenfassend ergibt sich folgendes Bild: Die Gewährspersonen von Ligerz nennen neun ortsübliche Boote, die alle einen verschiedenen Zweck erfüllen. Darüber, ob und wie sich die Boote in der Form unterscheiden, ist sehr wenig ausgesagt. Es zeichnet sich aber immerhin ab, dass die einheimischen Boote mit einem flachen Boden gebaut

werden und vorne häufig zugespitzt sind, vermutlich also längsgedielte Bodenplankenboote sind, während das Kielschiff ein neueres Importgut darstellt. Wodurch sich die Flachbodenboote unterscheiden, ist meist nicht erkennbar.

In einem Fall entscheidet das Vorhandensein eines Fischkastens über die Bezeichnung und den Gebrauch des Bootes, ein andermal möglicherweise die Grösse.

Den Schiffsnamen liegen unterschiedliche Benennungsmotive zugrunde. Zweimal sind äusserliche Kriterien massgebend (*Flachbode*, *Kiilschiff*), dreimal die Verwendung (*Fischerweidli*, *Änteschnäpf*,<sup>40</sup> *Iisschiffli*), einmal der Antrieb (*Dampfschiff*) und einmal geht der Name auf frühere Entlehnung zurück, deren Ursache nicht mehr erkennbar ist (*Barche*).

### *Fragebuchseite 109*

Dieses Kapitel hat eine reine Kontrollfunktion; es soll sicherstellen, dass, falls im vorhergehenden Kapitel bei der unstrukturierten Aufzählung ein Name vergessen wurde, für diese sieben Namen hier das Verbreitungsgebiet mit absoluter Zuverlässigkeit angegeben werden kann. Für den Aufnahmeort Ligerz ergeben sich jedoch keine neuen Informationen.

### *Fragebuchseite 110*

Im Mittelpunkt der nun folgenden Fragebuchseiten stehen das ortsübliche Fischerboot und seine Bestandteile. Überraschenderweise taucht hier nochmals ein neuer Bootsname auf, das *Fischerschiff*, als Anmerkung ist beigefügt: “sofern ein Kielschiff”. Es scheint, dass das Kielschiff nicht nur für Spazierfahrten verwendet wird, sondern allmählich auch in andere Bereiche vordringt. Leider ist nicht erklärt, ob das *Fischerschiff* mit dem in 108.3.b genannten *Kiilschiff* identisch ist. Wäre dies tatsächlich der Fall, würde das heissen, dass völlig identische Schiffe am gleichen Ort je nach Verwendungszweck verschieden benannt werden können.

Ein weiterer Mangel dieser Aufnahme besteht darin, dass nicht ausdrücklich darauf hingewiesen wird, ob die im folgenden genannten Schiffbestandteile unterschiedslos bei beiden ortsüblichen Schiffstypen vorkommen und auch gleich heissen. Wir nehmen aber an, dass sich die meisten Antworten auf den *Flachbode* beziehen, da das Kielschiff auf dem Bielersee eine ganz junge Erscheinung darstellt.

Für die Einteilung der Bootstypen neue Informationen enthalten auf diesen Seiten hier die Fragen 7 (“die Rippen, welche Boden- und Seitenplanken zusammenhalten”) und 9 (“der entfernbare Boden über dem eigentlichen Schiffsboden”).

Zu Frage 7): Es ist nicht selbstverständlich, dass Schiffe mit Spanten verstärkt werden. Es gibt eine ganze Reihe, die ohne auskommt.<sup>41</sup> Zudem wird hier sogar das Material genannt, aus dem die Spanten hergestellt werden. Leider sind solche Angaben jedoch Einzelfälle und können daher nur sehr beschränkt verwertet werden.

Zu Frage 9): Ebenfalls nicht selbstverständlich ist das Vorhandensein eines zweiten Bodens. Dass es in Ligerz zwei Wörter unterschiedlichen Alters dafür gibt (*Blindbode*

und *Büni*), könnte darauf hindeuten, dass mit dem Kielschiff, das vielleicht einen anderen Blindboden benötigt als der *Flachbode*, auch gleich ein neuer Name eingeführt wurde.

### *Fragebuchseite 111*

Hier können lediglich die Fragen 5 (“die Ruderbank”) und 6 (“die Ruder”) weitere Anhaltspunkte zur genaueren Bestimmung des ortsüblichen Fischerbootes liefern. Sie sind jedoch wiederum mit den gleichen Problemen behaftet, wie sie bereits im vorhergehenden Abschnitt aufgetaucht sind, nämlich dass der Sachbezug aus den Antworten nicht genügend hervorgeht. Die Ruderbank ist eine Einrichtung für Boote mit Sitzrudern; Boote, die ausschliesslich mit Stehrudern und Stake vorwärts bewegt werden, benötigen sie nicht. Auf die Frage 6 werden drei Antworten geliefert, die kommentarlos nebeneinander stehen (*Sitzrueder*, *Steerueder*, *Rueder*). Wir wissen damit, dass in Ligerz die Ruderbank, sofern sie vorhanden ist, *Sitzbrätt* heisst und dass wahrscheinlich unter dem Oberbegriff *Rueder* sowohl Steh- und Sitzrueder vorkommen, hingegen “Riemen” als Wort abgelehnt wird.

Ob neben dem Kielschiff andere traditionelle Boote über Sitzrueder und Ruderbank verfügen, ist nicht erkennbar. Dies zu wissen wäre aber unbedingt erforderlich, denn damit könnten Rückschlüsse auf Alter und Herkunft der Boote gezogen werden. Liegen diese Zusammenhänge jedoch im Dunkeln, können Sprach- und Sachlandschaften nicht zuverlässig erklärt werden.

### *Fragebuchseite 112*

Frage 1 (“die Befestigungsvorrichtung, -stelle für die Ruder”) gehört eigentlich thematisch noch zu Fragebuchseite 111, für ihre Bewertung gilt das dort Gesagte. Frage 2 bis 6 befassen sich mit der Segelvorrichtung. Auch hier ist wieder das Problem des mangelnden Sachbezugs augenfällig. Zwar ist aus dem Kommentar zur Frage 5c ableisbar, dass auch Fischerschiffe über Segel verfügen, aber beispielsweise die Abbildung des *Fischerweidli* zeigt weder Mast noch Segel. Hingegen sagt E. Friedli (siehe oben), dass die *Barche* besegelt gewesen seien. Es ist also durchaus anzunehmen, dass die Terminologie der traditionellen Sachkultur entspringt, sie zu werten ist aber bei derart vagen Angaben ungemein schwierig. Weniger Schwierigkeiten bieten der Anker und die Stake, die Antwort ist durch eine Skizze ergänzt, und man kann vermuten, dass sie auf den meisten Kleinschiffen vorhanden sind.

## **1.4.7. Ergebnisse und methodologische Konsequenzen**

Wir haben eingangs dargelegt, das Ziel dieser Untersuchung liege in der Darstellung der Wechselwirkung zwischen Wort und Sache in ihrer jeweiligen räumlichen Gliederung. Wir hatten vorgesehen, auf einer soliden sachkundlichen Grundlage die unterschiedliche

Ausprägung der Schifffahrtsterminologie aufzuzeigen. Dieses ausgesprochen onomasiologische Vorgehen ist nicht möglich, das angeführte Beispiel hat deutlich gezeigt, dass die SDS-Aufnahme die Sachkultur im Bereich der Schifffahrt nicht mit der notwendigen Präzision festhalten konnte. Die Erarbeitung einer Bootssystematik, die erst einen absolut zuverlässigen Vergleich der Bootsnamen untereinander zulassen wurde, muss wegfallen. Wir verfügen lediglich über ein ausgesprochen reichhaltiges Wortmaterial und einige unsystematische Erläuterungen dazu. Diese Unvollständigkeit der SDS-Aufnahme wäre weit weniger gewichtig, wenn zu diesem Thema Forschungsergebnisse vorliegen würden, die diese Lücke füllen könnten. Dies ist jedoch nicht der Fall. Trotz des vielversprechenden Anfangs von Walther Mitzka ist dieses Gebiet von der schweizerischen Volkskunde vollständig vernachlässigt worden. Und sowohl Historiker wie Juristen, die der Schifffahrt und der Fischerei bisher doch einige Beachtung geschenkt haben, begnügen sich mit ganz allgemeinen Angaben zu den Booten; höchstens die Fischereigerätschaften im engeren Sinn und die Fangtechnik werden ausführlicher beschrieben.

Trotz dieses Mangels des SDS-Materials lohnt sich eine Auswertung, die Vorgehensweise und der Anspruch an die Ergebnisse müssen jedoch modifiziert werden. Das Wortmaterial soll in seiner geographischen Aufteilung dargestellt werden; zudem soll versucht werden, die einzelnen Wörter mit allen zur Verfügung stehenden Informationen und Quellen sowie anhand von Wörterbüchern zu deuten. Soweit dies möglich ist, soll die von den Wörtern ausgedrückte Sache rekonstruiert werden. Dabei dient als Gliederungsmerkmal nicht ein Sachtypus, sondern die Funktion des jeweiligen Gegenstandes. Gemäss der Anlage des Fragebuchs gilt dem Fischerboot und seinen Einzelteilen das Hauptinteresse. Zum Schluss sollen die Ergebnisse dieser Darstellung zusammengefasst und Fragen nach der Gliederung dieser Sprache sowie dem Verhältnis von Wort und Sache beantwortet werden. Soweit wie möglich sollen die traditionellen Fischerboote aller Regionen rekonstruiert und in einer Übersicht dargestellt werden.

Die sachlichen Unklarheiten im SDS-Material sind in der Struktur des Fragebuchs angelegt. Dieses musste in Anbetracht der für eine Aufnahme zur Verfügung stehenden Zeit möglichst knapp gehalten werden und konnte daher nur die wichtigsten Elemente berücksichtigen. Es ist einleuchtend, dass innerhalb der Gesamtaufnahme dem Thema der Schifffahrt nicht mehr Platz eingeräumt werden konnte. Eine Aufnahmedauer von vier bis acht Tagen an einem Belegort ist sicher die obere Grenze. Hätten bei allen Gegenständen genaue technische Zeichnungen angefertigt werden müssen, wäre die zumutbare Zeit für eine Aufnahme mit Sicherheit gesprengt worden.

Wie ein Fragebuch aussehen könnte, wenn mehr Zeit für eine Aufnahme zur Verfügung steht, zeigt das nächste Kapitel. Wieviel eine solche Aufnahme heute allerdings noch zutage fördern könnte, wo der allergrösste Teil der Sachkultur verschwunden ist und sich nur noch wenige Personen die alten flachbödigen Fischerboote aus Holz aus eigener Anschauung kennen, steht auf einem anderen Blatt.



## 1.4.8. Vorschlag eines Fragebuchs

Als Nachteil des SDS-Fragebuchs hat sich herausgestellt, dass reine Sachfragen weitgehend fehlen, sie werden meist mit einer lexikalischen Frage zusammengenommen. Dieses Verfahren ist jedoch für derart komplexe Gebilde, wie es die Boote darstellen, nicht ausreichend. Zudem wird bei den Fragen nach den Schiffsbestandteilen nur selten deutlich, welchem Schiff diese zugehören. Wir haben deshalb im Unterschied zum SDS-Fragebuch hier vor allem einige zusätzliche Sachfragen eingefügt. Das ortsübliche Fischerboot steht noch stärker im Zentrum der Aufnahme, genaue Skizzen werden ausdrücklich verlangt. Nach den Einzelbestandteilen der Boote wird vor dem Hintergrund des konkreten Fischerbootes gefragt. Um festzustellen, ob an einem Belegort die Bestandteile je nach Bootstyp anders benannt werden, müssen die Fragen für jedes Fischerboot wiederholt werden.

### A) Das ortsübliche Fischerboot

[Falls mehrere vorhanden sind, selbes Verfahren bei jedem einzelnen Boot wiederholen]

- I. Bezeichnung des ortsüblichen Fischerbootes
- II. Skizze des Fischerbootes mit allen Bestandteilen (insbesondere dem Boden und der Wand, der Konstruktion der Schiffsenden, den Spanten, des Fischkastens, der Ruderbefestigung, der Segelvorrichtung, des Motors usw.); falls nötig, Detailzeichnungen anfertigen. Ungefähre Masse in Skizze eintragen.
- III. Bezeichnung der Einzelteile
  1. der vorderste Teil des Bootes gesamthaft (Bug)
    - a) evtl. Teile davon (Steven, Futterholz usw.)
  2. der hinterste Teil des Bootes gesamthaft (Heck)
    - a) evtl. Teile davon (Spiegel usw.)
  3. Vorkommen, Lautung und Bedeutung von "Gransen"
  4. die Seitenplanken
  5. die Bodenplanken
  6. die Spanten, die Wand und Boden verbinden
    - a) die Spanten, die nur den Boden oder nur die Wand zusammenhalten
  7. der entfernbare Boden über dem eigentlichen Schiffsboden
  8. die Stelle im Boot, wo das eingedrungene Wasser herausgeschöpft wird
  9. das Gefäß, mit dem das Wasser aus dem Boot geschöpft wird (mit Skizze und Materialangabe)
  10. der im Boot eingebaute Fischkasten
  11. der Fischbehälter an Land
    - a) wo befindet sich dieser Fischbehälter (am See od. Fluss, beim Haus)
    - b) wie ist dieser Fischbehälter gebaut (mit Materialangabe)

- c) Bezeichnung
- 12. die Ruderbank

#### IV. Der Antrieb des Bootes

1. rudern
2. nur mit einem Ruder leicht, oberflächlich rudern
3. die Ruder (mit Skizze und Materialangabe)
4. die Rudertechnik (Sitz- oder Stehruder, Blickrichtung des Ruderers usw.)
5. aus wie vielen Einzelteilen bestehen die Ruder
6. Bezeichnung der Ruderteile
  - a) der Schaft
  - b) das Blatt
  - c) der Griff
7. die Befestigungsvorrichtung, -stelle für die Ruder (Dolle)
8. über wieviele Ruder verfügt das Boot
9. das Steuer (mit Angabe der Befestigungsstelle und Skizze)
10. "Segel"
11. Form, Grösse und Material des Segels
12. der Mast (mit Materialangabe)
13. die Befestigungsvorrichtung für das Segel
  - a) Beschreibung der Befestigungstechnik
  - b) Bezeichnung der Segelleinen
  - c) Bezeichnung der Segelruten
14. der Motor (Innen-, Aussenbord)
15. die Stange, die zum Vorwärtsstossen des Bootes verwendet wird (Stake)
16. ein Boot mittels Stake fortbewegen
17. ein Schiff vom Ufer aus den Fluss hinaufziehen

#### V. Material und Herkunft des Bootes

1. besteht das Boot aus Holz, Metall oder Kunststoff
2. bei Holzbooten: aus welchem Holz bestehen
  - a) die Planken
  - b) die Spanten
  - c) der Steven
  - d) der Kiel
  - e) weitere Bestandteile
3. wo und von wem werden die Boote hergestellt
  - vom Fischer selbst
  - von einem (ansässigen oder auswärtigen) Bootsbauer im Nebenberuf
  - von einem (ansässigen oder auswärtigen) Bootsbauer im Hauptberuf

- in einer Bootswerft

## VI. Verschiedenes

1. der Anlegeplatz für Ruderboote (Aussehen; Lautung)
2. landen
3. der Hafen
4. leck werden (vom Boot)
5. abdichten der Boote (als Tätigkeit)
6. das Boot ist wieder dicht
7. womit werden Boote gedichtet
  - a) die neuen Boote
  - b) die infolge Trockenheit undicht gewordenen Boote
  - c) Risse und Spalten
8. "Anker"
9. die Teile des Ankers (mit Skizze und Materialangabe)
  - a) der Schaft
  - b) der Arm
  - c) die Flügel
  - d) die Kette usw.

## B) Ortsübliche Jagd-, Transport- und Vergnügungsboote

I. Inventar, Beschreibung und Bezeichnung der ortsüblichen Schiffe (soweit als möglich mit Skizze, Beschreibung der Konstruktionsmerkmale, Grössenverhältnisse, Antriebsart, Material und Herkunft)

II. Vorkommen, Lautung und Bedeutung von

1. "Schiff/Boot"
2. "Einbäume"
3. "Gondel"
4. "Logette"
5. "Segner"
6. "Weidling"
7. "Nauen"
8. "Barke"
9. "Jasse"
10. "Bock"
11. "Schaluppe"
12. "Ledi/Ledischiiff"

## 1.5. WEITERE QUELLEN

Neben dem SDS-Material dienen als Quelle für unsere Untersuchung die vorhandene Literatur, dazu einige zusätzliche Erhebungen, verteilt auf die verschiedenen Regionen unseres Untersuchungsgebietes. Dabei stand bei den eigenen Erhebungen im Vordergrund, sachliche Ergänzungen zum SDS-Material zu finden. Da die lexikalische Seite im SDS-Material ausreichend dokumentiert ist, ging es darum, Objekte zu suchen, auf die die SDS-Beschreibungen zutrafen. Auch konnten im Gespräch mit Fischern einige Unklarheiten ausgeräumt werden.

Die Suche nach der im SDS-Material beschriebenen Sachkultur gestaltete sich nicht leicht. Der grösste Teil der alten Holzboote ist heute verschwunden. Meist wurden sie, sobald sie angefault und undicht waren, zerschlagen und als Brennholz verfeuert. Nur ganz wenige Exemplare haben den Weg in ein Museum gefunden. Manchmal ist auch ein einzelnes Exemplar, wie z.B. in Lüscherz am Bielersee, von den Fischern aufbewahrt worden. Im ganzen ist das Sachgut aber nur noch ausgesprochen relikthhaft vorhanden. Dies hat auch Béat Arnold bei seinen Erkundungen erfahren: *“En fait, à l’exception des trois barques de pêche ou de chasse illustrées ici (...), existant encore sous forme de rare exemplaire, voire de pièce unique dans forme dans l’un des cas, toutes les autres embarcations appartiennent déjà à l’archéologie. En effet, seules des fouilles subaquatiques permettront peut-être un jour de compléter nos connaissances bien fragmentaires à leur sujet.”*

Alle Fragen konnten durch die eigenen ergänzenden Erkundungen nicht gelöst werden. Die nachträglich, präzise Zuordnung der Antworten der SDS-Gewährspersonen zu einem bestimmten Sachtypus konnte nicht überall geleistet werden. Alle Puzzleteile aus SDS-Material, der Literatur und den eigenen Erhebungen zusammengenommen, ergeben jedoch ein recht aufschlussreiches Bild der traditionellen Schifffahrt in sachlicher und sprachlicher Hinsicht.

## 1.6. ZUR KARTOGRAPHISCHEN DARSTELLUNG

Zu den Antworten auf die Fragen des Fragebuchs werden dort, wo sich interessante regionale Ausprägungen ergeben, Karten nach dem Muster des SDS gezeichnet. Dabei wird entsprechend dem Ortsnetz eine gegenüber dem SDS modifizierte Grundkarte verwendet, die nur die Ortschaften enthält, in denen alle oder einzelne Fragen zur Fischerei gestellt wurden. Zudem sind kleinere Seen und Gewässer aufgenommen, die auf der SDS-Grundkarte fehlen. Im Gegensatz zum SDS werden in den Kartenlegenden neben der Zeichenerklärung keine zusätzlichen Informationen gegeben. Diese sind in

den entsprechenden Kapiteln enthalten. Hingegen wird im Anhang zu jeder Karte die Transkription des Originalmaterials mitgegeben, die es erlaubt, die genaue Lautung eines Belegs sowie allfällige Erläuterungen der Gewährspersonen nachzuschlagen.

Die Struktur des Ortsnetzes bringt es mit sich, dass die Karten graphisch nicht ausgewogen wirken. Weite Gebiete, wo keine Fischerei betrieben wird, bleiben weiss, während sich an vielen Seen, besonders in der Innerschweiz dank den zusätzlichen Aufnahmeorten, Beleg an Beleg drängt. Für die Interpretation der räumlichen Gliederung des Wortschatzes sind die Karten jedoch hilfreich. Sie erlauben es, in kurzer Zeit die Verbreitung eines Wort- oder Sachtypus zu erfassen. Es ist daher empfehlenswert, bei der Lektüre der darstellenden Kapitel jeweils die zugehörigen Karten aufzuschlagen.

Die Symbole auf den einzelnen Karten sind rein willkürlich. Es gibt kein durchgehendes Zeichensystem. Wenn ein Worttypus in verschiedenen Zusammenhängen vorkommt, wird er auf den entsprechenden Karten nicht unbedingt mit demselben Symbol versehen. Das Zeichensystem wird für jede Karte jeweils neu definiert.

## **2. Darstellender Teil**

### **2.1. KURZER ABRISS DER GESCHICHTLICHEN ENTWICKLUNG DER SCHIFFFAHRT IN DER SCHWEIZ**

Man kann den gesamten Bereich der Binnenschifffahrt grob in fünf Teile gliedern. Diese Teile beruhen auf konstruktiven Merkmalen, der Grösse und dem Verwendungszweck der verschiedenen Boote. Es sind:

- die Kleinschifffahrt für Fischfang, Jagd und für den Transport kleinerer Gütermengen im lokalen Bereich, z.B. landwirtschaftliche Produkte, Tiere etc.
- die Handels- und Lastschifffahrt mit grossen Booten und mehreren Mann Besatzung
- die Personenschifffahrt
- die Quer- oder Fährschifffahrt
- die Flösserei

In unserer Arbeit wird in erster Linie von der Kleinschifffahrt die Rede sein, d.h. von den traditionellen Fischer- und Transportbooten. Die Abgrenzung zu den anderen Bereichen ist jedoch gerade in sachlicher Hinsicht manchmal nicht so einfach zu treffen. Einzelne Boote können zu verschiedenen Zwecken eingesetzt werden. Zudem haben sich die verschiedenen Bereiche der Schifffahrt gegenseitig vielfältig beeinflusst. Wir wollen deshalb die einzelnen Bereiche in ihrer historischen Entwicklung kurz vorstellen. Ausgeklammert wird in der Betrachtung die gesamte Hochseeschifffahrt. Sie hat keinen direkten Bezug zu der Schifffahrt in unserem Gebiet. Natürlich haben sich Hochsee- und Binnenschifffahrt gegenseitig beeinflusst. Viele Innovationen gerade für den Bau grösserer Schiffe haben im Bereich der Hochseeschifffahrt stattgefunden und sind später von der Binnenschifffahrt aufgenommen worden. Das gesamte Gebiet der Hochseeschifffahrt ist aber zu komplex, um in diese Betrachtungen hier aufgenommen zu werden. Zudem ist es bisher in der Forschung stark im Zentrum gestanden und daher relativ gut dokumentiert.

#### **2.1.1. Die Anfänge der Schifffahrt**

Die Schifffahrt gehört zu den ältesten Verkehrsformen der Menschheit. Bereits in vorgeschichtlicher Zeit haben sich Menschen mit Booten und Flössen über das Wasser bewegt. Flüsse und Seen sind gleichsam natürliche Verkehrswege, die ohne menschliches Zutun weite Gebiete verbinden. Das Wasser als tragendes Element erlaubt es, bereits

mit Hilfe einfachster Wasserfahrzeuge schwere Lasten zu transportieren. Dabei bedarf es bei der Talfahrt auf Flüssen nicht einmal eines Antriebes, das Boot muss lediglich gesteuert werden. In der Frühzeit wurden daher kleine und kleinste Wasserläufe für die Schifffahrt genutzt, die heute nicht mehr als schiffbar gelten. Daraus kann nicht unbedingt auf eine grössere Wasserfülle dieser Gewässer geschlossen werden. Vielmehr wurden aus Mangel an befahrbaren Strassen auch solche Flüsse genutzt, die nur ein äusserst mühsames Fortkommen erlaubten.<sup>42</sup> Die Vorteile des Wassers als Transportelement haben dazu geführt, dass grössere Ortschaften und Städte früher in aller Regel entlang der Flussläufe und Seen entstanden sind. Handelsverbindungen waren weitgehend an die Flusstäler gebunden.

Als älteste Wasserfahrzeuge gelten Einbäume, Flösse und aus Baumrinden, Fellen oder Schilf genähte Fahrzeuge. Wie und wann der Mensch auf die Idee gekommen ist, Flösse und Boote zu bauen, bleibt Spekulation. Feldhaus denkt sich die Erfindung des Bootes folgendermassen: "Das Schiff wurde erfunden, sobald der Mensch sich beim Schwimmen eines andern schwimmenden Gegenstandes zur Unterstützung bediente. Durch Vergrösserung dieses Gegenstandes kam der Urmensch zu den Formen des Flosses, des Balgschiffes oder des Einbaums".<sup>43</sup> Wie sich die Boote in ältester Zeit entwickelt haben, ist noch weitgehend unklar. Es ist wahrscheinlich, dass sich an verschiedenen Orten unterschiedliche Typen herausgebildet haben. Böcking sieht in den Flössen die urtümlichsten Schifffahrzeuge: "Die älteste und primitivste Art und Weise, sich auf dem Wasser zu bewegen, war bei den Menschen der Vor- und Frühzeit das Zusammenbinden von Baumstämmen, über die man notfalls noch Flechtwerk anbrachte. Es entstand ein plumpes Fahrzeug, das nur gestakt werden konnte. So wurden schon die ersten Lasten befördert. Aus dieser einfachen Art der Fortbewegung entwickelte sich später das Floss. Aber die Menschen strebten von je her nach besseren Möglichkeiten, das Wasser zu bezwingen. Die ersten mühsamen Versuche werden fehlgeschlagen sein, da hie und da halbfertige Einbaumfahrzeuge aufgefunden worden sind."<sup>44</sup> Laut Ellmers kam der Einbaum nördlich der Alpen frühestens zu Beginn des Mesolithikums<sup>45</sup> auf, da sich erst zu dieser Zeit das Waldland ausbreitete und damit genügend dicke Baumstämmen zur Herstellung von Einbäumen entstanden. Vor dieser Zeit seien ausschliesslich Fellboote in Gebrauch gewesen.<sup>46</sup> Ellmers nennt noch weitere wichtige Errungenschaften, die bereits auf die Steinzeit zurückgehen: "Während des Mesolithikums gelangte die Technik der Aushöhlung schon zu grosser Vollendung. (...). Das Neolithikum brachte weitere Fortschritte. Lange Einbäume wurden dadurch versteift, dass man im Innern ein oder zwei Stege aus dem vollen Holz stehen liess. Sie hatten dieselbe Funktion wie Knoten im Strohalm. (...). Im Laufe des Neolithikums ging man dazu über, den Einbaum-Boden aussen flach abzarbeiten. Dadurch erreichte man zunächst bessere Fahreigenschaften: Der Einbaum rollte nicht mehr, sondern lag ruhig im Wasser und kenterte weniger leicht. Heute erkennen wir, dass die Einführung des flachen Bodens der wichtigste Schritt in der Entwicklungsgeschichte des Einbaums war. Die meisten der vielfältigen späteren Boote des Kontinents wurden dadurch auf den flachen Boden festgelegt. (...). Die konstruktive Weiterentwicklung vollzog sich also nicht mehr bei den Einbäumen, sondern bei den aus Planken zusammengesetzten Booten, die zunehmend

den Einbaum als alleinige Bootsform verdrängten.“<sup>47</sup> Zur Zeit der Römerherrschaft waren in unserem Untersuchungsgebiet neben den Einbäumen bereits grosse mehrteilige Boote in Gebrauch. Mehrere Funde, in erster Linie am Neuenburgersee, zeigen, dass grundlegende konstruktive Merkmale, die viele Boote bis in unsere Zeit kennzeichneten, in diesen Booten bereits vorhanden waren.<sup>48</sup>

## 2.1.2. Die Entwicklung der Kleinschiffe

Ausgangspunkt für die Entwicklung der heutigen Binnenschifffahrzeuge ist der Einbaum. Ellmers schreibt dazu: “Je eingehender ich mich mit den vor- und frühgeschichtlichen Wasserfahrzeugen in Europa nördlich der Alpen beschäftige, desto eindeutiger schält sich wenigstens für den Kontinent die überragende Rolle des Einbaumes heraus. Er wurde nicht nur selbst bis ins 20. Jahrhundert als Fischerei-, Fähr- und Transportboot benutzt, sondern war auch der Ausgangspunkt für die Entwicklung der meisten und wichtigsten mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Binnenschiffstypen.“<sup>49</sup>

Dass der Einbaum bis ins 18. und 19. Jahrhundert, an einzelnen Orten gar bis ins 20. Jahrhundert erhalten blieb, zeigt, dass er für gewisse Zwecke offenbar äusserst geeignet war. Viele Fischer haben ihn geschätzt wegen seiner guten Fahreigenschaften und weil die Netze nicht an Kanten und Ecken hängenbleiben konnten und zerrissen. Neben den Einbäumen gab es aber bereits sehr früh andere, mehrteilige Boote, die parallel zum Einbaum verkehrten. Diese wurden stärker in der Handels- und Personenschiffahrt eingesetzt, für die der Einbaum wegen seiner limitierten Grösse weniger geeignet war. Daneben gibt es Zwischenformen, Einbäume mit aufgesetzten Bordwänden oder Einbäume, die zur Verbreiterung aufgeschnitten und mit einem zusätzlichen Boden versehen wurden. Das Auftreten der ersten mehrteiligen Boote kann nicht genau datiert werden. Der Ursprung der Plankenboote ist laut Arnold mindestens in der Bronzezeit, möglicherweise auch bereits im Neolithikum zu suchen. Gesicherte Erkenntnisse liegen aber erst für gallo-römische Boote aus der Zeit kurz vor unserer Zeitrechnung vor, die am Rande des Neuenburgersees ausgegraben wurden.<sup>50</sup>

Über lange Zeit haben also mehrere grundsätzlich verschiedene Bootstypen in unserem Untersuchungsgebiet nebeneinander existiert. Dabei haben die einzelnen Bootstypen der Kleinschiffahrt über die Jahrhunderte – soweit ersichtlich – höchstens eine minime technische Entwicklung durchgemacht. Die Einbäume des 20. Jahrhunderts unterschieden sich kaum von jenen der vorgeschichtlichen Zeit. Auch einzelne Plankenboote wiesen in konstruktiver Hinsicht viele Übereinstimmungen mit den Funden aus römischer Zeit auf. Insgesamt scheinen bei den Bauern- und Fischerbooten nur wenige Neuerungen eingeführt worden zu sein. Erst im 19. Jahrhundert machen sich einige markante Neuerungen bemerkbar. So tauchen einzelne Boote auf, die anstatt des flachen Bodens einen Kiel besitzen und im Klinkerbau anstelle des Kraweelbaus gefertigt sind. Diese Neuerungen beziehen sich jedoch nur auf einzelne Boote. Viele der althergebrachten Boote waren gegen solche Neuerungen resistent und blieben bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts in Gebrauch. Im Verlauf des 20. Jahrhunderts gab es jedoch zwei Neuerungen,



die die gesamte traditionelle Schifffahrt erfasste und radikal veränderte, so dass heute kaum noch ein traditionelles Fischer- oder Bauernboot in Gebrauch ist. Diese beiden Neuerungen sind:

- die Erfindung des Aussenbordmotors
- die Einführung des Kunststoffes in den Bootsbau

Die ersten Aussenbordmotoren kamen um die Jahrhundertwende auf. Der Antrieb des Bootes hat grossen Einfluss auf das Aussehen eines Bootes. Muss es gerudert werden, ist bei der Wahl eines Bootes auf ein möglichst geringes Gewicht und gute Fahreigenschaften zu achten. Erfolgt der Antrieb mit Hilfe eines Motors, fallen solche Rücksichten weg. Mit nur einem Mann Besatzung kann fortan ein viel grösseres Boot betrieben werden. Am Anfang dieser Entwicklung wurden die Heckpartien der Boote soweit angepasst, dass ein Aussenbordmotor befestigt werden konnte. Später kam das Bedürfnis nach grösseren Booten dazu. Diese Entwicklung ist sicherlich durch die Einführung des Kunststoffes gefördert worden. Er erlaubte, grössere Boote zu einem günstigen Preis herzustellen. Darüber hinaus ist Kunststoff wartungsfreundlicher und beständiger. Es müssen nicht mehr wie in den traditionellen Holzbooten dauernd die Fugen gestopft werden. Auch gegen Fäulnis sind solche Boote gewappnet. Diese Eigenschaften des Kunststoffes, verbunden mit der relativ kurzen Lebensdauer der traditionellen Holzboote haben zu einer fast totalen Verdrängung der hölzernen Boote geführt. Heute findet man nur noch ganz vereinzelt Holzboote, und wenn, dann handelt es sich meist um Freizeitrunderboote. Ausserhalb des Freizeitbereichs werden nur noch in der Armee in grösserem Stil Holzboote eingesetzt, und war bei den Pontoniertruppen. Aber auch hier gibt es bereits Boote aus Kunststoff, die die Holzpontons wohl in nächster Zeit komplett ersetzen werden.

Zusammenfassend ergibt sich für den traditionellen Schiffbau in unserem Untersuchungsgebiet das Bild einer langen, stabilen Handwerkstradition, die bis ins 20. Jahrhundert nur relativ wenige Neuerungen aufnahm, bis sie durch die Einführung von Motor und Kunststoff von einem radikalen Umbruch erfasst wurde.

### **2.1.3. Die Lastschifffahrt**

Es ist anzunehmen, dass Boote und Schiffe seit der Zeit ihrer Entstehung nicht nur zu Fischfang und Personentransport eingesetzt wurden, sondern dass damit auch Lasten befördert wurden. Seit der Zeit der Römerherrschaft kann im Gebiet der heutigen Schweiz eine eigentliche Lastschifffahrt nachgewiesen werden. Die Römer begannen, neben den Strassen auch einzelne Flüsse zu Wasserstrassen auszubauen. Zahlreiche Funde aus dieser Zeit, vor allem im Gebiet der Juraseen, belegen die grosse Bedeutung der Schifffahrt.<sup>51</sup> Sie lassen schliessen, dass vor allem auf den Juraseen ein reger Schiffsverkehr geherrscht haben muss. In Yverdon unterstand die gesamte Flotte einem Präfekten.<sup>52</sup> In der Zeit nach der Völkerwanderung scheint die Schifffahrt zuerst stark zurückgegangen zu sein. Erst in der karolingischen Zeit gewinnt sie wieder an Bedeutung, zumal die

Römerstrassen zu dieser Zeit häufig nicht mehr ohne weiteres passierbar waren. Die Boote dienten der Fischerei und dem Handelsverkehr. Auch der Personentransport über längere Strecken ist belegt, z.B. anlässlich von Pilgerreisen. Wichtige Transportgüter zu dieser Zeit waren unter anderem Salz und Wein.<sup>53</sup>

Auf dem Walensee, um ein Beispiel herauszugreifen, verkehrten zur karolingischen Zeit vier königliche Fahrzeuge, ein bischöfliches Schiff und einige Privatboote. Die Gewässer galten als königliches Eigentum, das Schifffahrtsrecht musste daher durch Abgaben an den Fiskus erworben werden. Zum Teil wurden jedoch auch schon zu dieser Zeit einzelne Schifffahrtsrechte an Klöster oder Untertanen weitergegeben.<sup>54</sup>

Spätestens seit dem roncalischen Reichstag von 1158 galten die Flüsse als "Freie Reichsstrassen". Die Schifffahrt sollte durch lokale Gewalten nicht behindert werden können. Einzig gewisse Aufsichtsrechte standen einzelnen Vögten zu. Trotzdem kam es zu mehreren Einschränkungen. Vor allen an gefährlichen Stellen wurden zuerst Sicherheits- und Geleitabgaben verlangt, die sich zu eigentlichen Zöllen entwickelten. Abgesehen von diesen fiskalischen Hindernissen blieb die Schifffahrt jedoch bis ins 17. und beginnende 18. Jahrhundert weitgehend frei. Jedermann konnte sich auf den Flüssen und Seen ohne Einschränkung bewegen. Belegt sind z.B. im 12. und 13. Jh. regelmässige Fahrten von Zürcher und Basler Schiffern bis an den Niederrhein.

Die Lastschifffahrt hat auf allen grösseren Seen der Schweiz eine wichtige Rolle gespielt. Mit der Öffnung des St. Gotthardpasses steigerte sich die Schifffahrt auf Reuss und Vierwaldstättersee erheblich. Bereits 1331 besitzt Luzern eine eigene Schiffsordnung. In Bern entsteht um 1400 eine Schifferzunft.<sup>55</sup>

Während auf Seen die Fortbewegung der Schiffe keine grösseren Probleme bot, war die Strömung der Flüsse ein nur schwer zu überwindendes Hindernis. Vielfach wurde daher auf die Bergfahrt verzichtet. Wenn die Boote nicht allzu gross waren, konnten sie auf dem Landweg an ihren Ausgangsort zurücktransportiert werden. Dies wurde auf der Strecke zwischen Bern und Thun häufig praktiziert.<sup>56</sup> In anderen Fällen wurden nur roh gezimmerte Fahrzeuge benutzt, die am Ende der Talfahrt zerschlagen und als Bauholz verkauft wurden.

Transportiert wurden die vielfältigsten Güter. Heule zählt für den Walensee im 19. Jahrhundert die folgenden auf: "Eisen (von Mels und Flums), Stahl (von Sargans, Chur, Como oder Kärnten), Kupfer, Messing, Blei, Zinn, Glockenspeise, Silber, Senfen, Eicheln, Schwerter, Wolle, Tuch, Baumwolle, Seide (von Venedig und Bologna), Saffran[sic], 'Lorbonen', Reis, Kastanien, Feigen, Schwefel, Alaun, Öl und sogar 'Soggelen' (Holzsandalen). Durch all' diese Jahrhunderte hindurch war Zürich auch der Mittelpunkt des Weinhandels. Enorme Frachten von Klessener, Veltliner, Malvasier und Landweine aus der untern Schweiz und dem nahen Elsass wurden über den Wallensee [sic!] geführt. (...). Als wichtige Transportgüter kamen ferner in Betracht: Salz, Korn, Stroh, Heu, Obst, Käse, Butter, Zieger und Holz."<sup>57</sup>

Nicht immer gingen die Schiffer sorgfältig mit der ihnen anvertrauten Fracht um. Oftmals wurden die Schiffe überladen, um einen höheren Gewinn mit einer Fahrt zu erwirtschaften. Die Folge davon waren zahlreiche Unglücksfälle, bei denen Ladung und Menschenleben verloren gingen. Um solchen Missständen vorzubeugen, erliessen die

Behörden schon früh Verordnungen, die Zustand der Schiffe und Beladung regelten. Als Beispiel sei ein Schreiben des Rates von Konstanz vom 6. Oktober 1544 an den "fürsichtigen und waysen Rath zu Überlingen" zitiert: "Ordnung und Satz, wie man die Schäff bezeichnen soll. Zufürkummung des Schadens, der aus dem überladen der Schäff, offtermals, an lüten und gut, sich zuträgt, hat ain Erbarer rat, gesetzt und angesehen, das den burgern hie, Ire Scheff, In denen sy andern lüten Ir gut von Lindau, Schafhusen, Buchorn, Ratolffzell, oder anders wohin fürent, an der ainen sythen mit zwayen flachen neglen, die unden gen dem waser ain ban oder braite habint, durch des rats verordnete bezaichnet werden söllind (...). Und nach disen Zaichen oder neglen, wie sy an Jedes Scheff gemacht werdent, söllend die furlüt laden, alss das die Scheff nit tiefer, dann biss unden an die negel im wasser gangint, (...)."58

Trotz der Freiheit der Schifffahrt wurde der Gütertransport faktisch von den Städten beherrscht. Hier wurden die Güter umgeschlagen, die Schiffe beladen und entladen. Von der dörflichen Bevölkerung entlang der Seen und Flüsse wurden die Gewässer vorwiegend im lokalen Bereich genutzt, etwa für Marktfahrten oder zum Transport von Heu.<sup>59</sup>

Die Freiheit der Schifffahrt blieb bis ins ausgehende 17. und beginnende 18. Jahrhundert bestehen. Erst als die Schifffahrt allmählich Konkurrenz auf dem Land bekam, wurden den Schifferzünften Sonderrechte eingeräumt. In der Helvetik wurden diese jedoch sogleich wieder ausser Kraft gesetzt, lediglich an den Stromschnellen blieben alte Monopole weiter bestehen. Diese wurden erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert für verfassungswidrig erklärt. Aber zu dieser Zeit war die Lastschifffahrt auf den meisten Flüssen aufgrund der Konkurrenz durch die Eisenbahnen ohnehin weitgehend zum Erliegen gekommen.<sup>60</sup> Auch auf den Seen ist den traditionellen Lastschiffen Konkurrenz erwachsen, weniger durch die Eisenbahn als vielmehr durch die Dampfschiffe. Das erste Dampfschiff auf dem Vierwaldstättersee, die *Stadt Luzern* konnte gleichzeitig 300 Personen und 10 t Last transportieren. Dagegen konnten die traditionellen Schiffer kaum konkurrieren. Bei der ersten Fahrt der *Stadt Luzern* soll es daher zu Tumulten gekommen sein. Die Uri-Nauengesellschaft hinderte die Passagiere in Flüelen am Aussteigen und verprügelte den Kapitän. Dies konnte aber nicht mehr verhindern, dass der Personenverkehr praktisch ganz an die Dampfschiffahrtsgesellschaft überging.<sup>61</sup> Einzelne traditionelle Lastschiffe, die mit Rudern und Segeln angetrieben wurden, blieben auf den Seen noch bis in dieses Jahrhundert hinein in Gebrauch. Seither wird der Güterverkehr weitgehend über Bahn und Strasse abgewickelt. Nur noch für vereinzelte Güter wie Kies und Sand werden gelegentlich Lastschiffe eingesetzt. Nicht mehr von Hand angetriebene Holzschiffe, sondern moderne, motorisierte Lastschiffe. Auf den Flüssen ist die Lastschifffahrt noch stärker zurückgegangen. Heute spielt sie im Gebiet der Schweiz praktisch nur noch in Basel eine Rolle, das Ausgangspunkt für die Rheinschifffahrt Richtung Nordsee ist.

## 2.1.4. Die Personenschifffahrt

Für die frühe Schifffahrt drängt sich eine Unterscheidung in Last- und Personenschifffahrt nicht unbedingt auf. Mit Booten, die sich für den Gütertransport eigneten, konnten auch Personen befördert werden und umgekehrt. Ob und wann eine allfällige sachliche Differenzierung zwischen Last- und Personenschiffen stattgefunden hat, ist nicht belegt. Auf historischen Bildern findet sich auf Personenschiffen vielfach ein Dach aus Stoff, das die Passagiere vor Sonne und Regen schützte. Ansonsten lassen sich keine Unterschiede zu den Lastschiffen feststellen. Das Fehlen gesicherter Quellen, vor allem von erhaltenen Schiffen, erlaubt jedoch keine weitergehenden Spekulationen über eine allfällige Differenzierung von Last- und Personenschiffen.

Was wir wissen, ist, dass der Personenverkehr auf allen grösseren Flüssen und Seen mangels ausgebauter Strassen seit der Römerzeit bis ins 19. Jahrhundert eine wichtige Rolle gespielt hat. Der Nord-Süd-Verkehr z.B. durchs Bündnerland oder über den St. Gotthardpass lief über Zürich- und Walensee bzw. über den Vierwaldstättersee. Vor allem auf Seen war eine Schiffsreise in der Regel schneller und günstiger als die Benützung der Strasse.

Trotz den, verglichen mit der Hochseeschifffahrt, kleinräumigen und relativ einfachen Verhältnissen auf den Binnengewässern der deutschen Schweiz ist es immer wieder zu Unglücksfällen gekommen. Und dies nicht nur auf Flüssen, sondern auch auf den Seen. Man könnte beinahe sagen, die Geschichte der Schifffahrt sei auch eine Geschichte von Unglücksfällen. Heule beschreibt die Gefahren der Schifffahrt auf dem Walensee folgendermassen: “Der Verkehr auf dem See vollzog sich glatt, solange Winde und Wetter günstig waren. Bei gutem Winde wurde die Strecke Wallenstadt – Weesen in zwei Stunden durchfahren, während der schwer zugängliche Landweg einen vollen Reisetag beanspruchte. Die Reise dem südlichen Ufer entlang wurde dann nur in jenem Falle benützt, wenn stürmisches Wetter den Schiffsverkehr verunmöglichte. Es mussten aber schon ganz bedenkliche Wetterverhältnisse vorliegen, ehe sich die erprobten Schiffsleute zur Aufgabe der Seefahrt entschliessen konnten, denn jeder Unterbruch derselben und die Zuhilfenahme der Landreise galten unter dem Schiffsvolk als klägliche Feigheit. Die Gefährdung von Menschen und Waren wurde damals wenig beachtet, und so wiederholten sich in rascher Folge abschreckende Unglücksfälle. So ereignete sich am 21. Januar 1570 in der Nähe von Wallenstadt ein schweres Unglück. Ein mit Salz und Wein befrachtetes Schiff versank, wobei 46 Passagiere und sechs Pferde ertranken. (...)”<sup>62</sup>

Das Befahren der Flüsse war noch um einiges gefährlicher als der Verkehr auf den Seen. Starke Strömung, Stromschnellen und Untiefen erforderten genaue Ortskenntnis, gute Schiffe und schnelle Reaktionsfähigkeit. Schlecht instandgehaltene Schiffe und auch Betrunkenheit des Steuermanns haben die Unfallhäufigkeit zusätzlich erhöht, und so berichten die Chroniken von zahlreichen tragischen Unglücksfällen auf den Flüssen.

Wie beim Güterverkehr hat auch beim Personenverkehr die Eisenbahn im 19. Jahrhundert die Schifffahrt so stark konkurrenziert, dass diese vorab auf den Flüssen nur noch eine marginale Bedeutung behielt. Auf den Seen dagegen konnte die Personenschifffahrt eine gewisse Bedeutung bis in die heutige Zeit behalten. Das Schwergewicht liegt jedoch

nicht im Reise-, sondern im Ausflugsverkehr. Auf den Flüssen existiert dagegen nur noch ganz vereinzelt eine Personenschifffahrt, so z.B. auf der Strecke zwischen Solothurn und Biel oder zwischen Schaffhausen und Stein a. Rh.

Dass die Personenschifffahrt ihre Bedeutung auf den Seen behalten konnte, liegt sicher an der Umstellung zuerst auf Dampfkraft, später auf Motorenkraft. Die ersten Dampfschiffe gab es in England im Jahre 1802, in der Schweiz soll 1836 erstmals ein solches Schiff in Betrieb genommen worden sein. Der neue Antrieb erlaubte wesentlich grössere und damit auch sichere Schiffe, so dass die Zahl der Unglücksfälle zurückgegangen ist. Die Personenschifffahrt seit der Einführung der Dampfkraft ist in vielen Publikationen ausgezeichnet dokumentiert, so dass wir hier auf eine genauere Erörterung der Entwicklung verzichten können.<sup>63</sup>

### 2.1.5. Die Fähren

Die Überquerung der Flüsse bildete seit alters her ein grosses Problem. Der Bau einer Brücke war schwierig und aufwendig, besonders wenn es sich um breitere Flüsse wie Aare und Rhein handelte. Wesentlich einfacher gestaltete sich die Überquerung eines Flusses mit Hilfe einer Fähre. Deshalb waren früher zahlreiche Fähren in Betrieb, einzelne haben sich bis heute halten können. Eine systematische Untersuchung über den Fährbetrieb im Gebiet der heutigen Schweiz fehlt. Als Quelle dient hier daher die Monographie von Baumann über das Fährdorf Stilli oberhalb von Brugg (AG 29).<sup>64</sup> Die rechtlichen und sachlichen Verhältnisse dürften weitgehend auf andere Fährbetriebe übertragbar sein.

Der Fährbetrieb ist von der Längsschifffahrt aus rechtlichen Gründen deutlich zu trennen. Die Freiheit der Schifffahrt galt nicht für das Übersetzen von einem Ufer zum anderen. Die Fährgerechtigkeit stand nebst dem Zoll ursprünglich dem König zu und wurde seit dem 8. Jh. gelegentlich durch Verleihung weitergegeben. Die Unterscheidung zwischen Schifffahrt und Fährbetrieb gilt auch heute noch, rechtlich gesehen sind Fähren heute nämlich Seilbahnen und keine Schiffe.

Die Zahl der Brücken und Fähren war seit dem Mittelalter aus wirtschaftlichen Gründen beschränkt. Eine geringe Zahl von Übergängen garantierte, dass die Betreiber der Fähren ein gesichertes Einkommen hatten. Reisende waren oft gezwungen, weite Umwege in Kauf zu nehmen. Uferbewohner hatten kein Recht, Reisende über den Fluss zu setzen. Sie durften ihre Boote nur für den Eigengebrauch verwenden. Die Betreiber der Fähre waren dafür verpflichtet, vom Morgengrauen bis zur Abenddämmerung alle Personen gegen Gebühr unverzüglich überzusetzen. In Stilli, wo eine Wagen- und eine Personenfähre betrieben wurde, mussten dazu ständig mindestens fünf Schiffeleute in Bereitschaft stehen, vier für die Wagenfähre, einer für die Personenfähre.<sup>65</sup>

Bis ins 16. Jh. wurden die Fähren in Stilli ohne Seil betrieben. Die Überquerung erfolgte schräg flussabwärts. Vor allem bei Hochwasser setzte dies ein grosses fahrerisches Können voraus. An beiden Ufern mussten je zwei Strassen angelegt werden, eine für das Beladen, die andere für das Entladen der Fähre. Erst als die Seilfähren aufkamen,

in Windisch und Wettingen z.B. im Jahre 1528, wurde nur noch je eine Zufahrtsstrasse benötigt, da die Fähren nun den Fluss in gerader Richtung überqueren konnten.<sup>66</sup>

Über konstruktive Merkmale und Aussehen dieser Fähren wissen wir wenig bis nichts. Baumann gibt einige Aussenmasse für die Fähren im 19. Jahrhundert. Die Wagenfähre, die 1851 bei einem Bootsbauer in Auftrag gegeben wurde, war 21 m lang und 4.65 m breit. 1877 und 1886 wurden, vermutlich infolge abnehmenden Verkehrs, nur noch 16 m lange und 4.65 m breite Fähren bestellt. Die Personenfähre von 1886 mass 10.8 m Länge und 1.44 m Breite.<sup>67</sup> Es darf vermutet werden, dass die Bootsbauer beim Bau der Fähren dieselben konstruktiven Prinzipien anwendeten wie beim Bau der übrigen Flussschiffe. Es ist deshalb wahrscheinlich, dass es sich bei den Fähren meist um Boote handelte, die wir weiter unten<sup>68</sup> unter der Gruppe der Flussweidlinge behandeln.

Durch verstärkten Brückenbau und das Aufkommen der Eisenbahn verloren die Fähren im 19. Jahrhundert allmählich ihre Bedeutung. Wo sie bestehen blieben, haben sie meist nur noch geringe verkehrstechnische Bedeutung.

## 2.1.6. Die Flösse

Ebenfalls zur Schifffahrt gehört die Flösserei. Denn die Flösse transportierten nicht nur sich selbst, d.h. Langhölzer, sondern häufig auch Waren und Personen. Die Flösserei ist in unseren Breitengraden sehr alt, ihre Anfänge können nicht mehr genau zurückverfolgt werden.<sup>69</sup> Es gibt gar Spekulationen, die das Floss zusammen mit dem Einbaum und dem genähten Boot als Ausgangspunkt der gesamten Schifffahrt ansehen.<sup>70</sup>

Meist wurden Rundhölzer geflösst, manchmal auch sog. 'gefleckte' Stämme, das sind Stämme, die leicht vierkantig behauen wurden. Seltener wurden auch Bretter geflösst. Die Grösse der Flösse hing natürlich von der Breite der Flüsse ab. Auf kleineren Flüssen baute man nur sog. Trämmelflösse mit drei bis fünf Meter Stammlänge.<sup>71</sup> Auf grösseren Gewässern konnten wesentlich längere Stämme zusammengebunden werden. Froehlich<sup>72</sup> nennt für die Aare Flösse mit einer Länge von 40 m und einer Breite von vier Metern. Auf dem Zürichsee hat ein Floss im letzten Jahrhundert ungefähr die Masse 25 auf 5.5 m gehabt.<sup>73</sup> Offenbar bildeten Überlänge und Überbreite der Flösse ein Problem, deshalb legte die Rheinordnung von 1835 die maximale Länge auf 27 m und die maximale Breite auf 6.6 m fest.<sup>74</sup>

Die Stämme lagen in einer Lage nebeneinander und wurden mit Querhölzern und Weidenruten zusammengehalten. Auf Seen erfolgte der Antrieb mit Ruder und Segel, auf Flüssen genügte die Strömung. Transportiert wurden Steine, Kalk, Holzkohle, später auch Wein, Getreide und Vieh. Aber auch für Personentransport waren die Flösse geeignet. Vor allem Pilger und Söldner waren wegen des günstigen Fahrpreises häufig auf Flössen anzutreffen, aber auch Marktfahrten nach Zurzach sind belegt.<sup>75</sup>

Von der Schweiz aus wurde Holz bis nach Holland geflösst. Die Fahrt ging aus verständlichen Gründen immer nur flussabwärts. Die Rückreise erfolgte zu Fuss. Dabei musste einiges an Material mitgeschleppt werden, vor allem Seile und Äxte. Für die

Rückreise sollen die Flösser von Stilli immer den gleichen Weg und die gleichen Herbergen benutzt haben.<sup>76</sup>

Ihren Höhepunkt erreichte die Flösserei 1850, dann ging sie stetig zurück. Baumann erwähnt dafür die folgenden Gründe: “Die entscheidende Ursache für den Niedergang dieses Gewerbes bildete sicher – neben dem Ausbau des Strassennetzes – die Eisenbahn. Dieses neue Transportmittel erübrigte das besondere Zubereiten der Stämme (samt Materialverlust), das Risiko von Schadenersatzforderungen an Ufergeländen und Brückenpfeilern; die Qualitätseinbusse des Holzes durch den Wassertransport und die Abhängigkeit vom Wasserstand fielen ebenfalls dahin.”<sup>77</sup> Der grosse Umbruch kam für die Flösserei damit noch etwas früher als in der übrigen Schifffahrt.

## 2.2. DAS ORTSÜBLICHE FISCHERBOOT

Gemäss den Erläuterungen im einleitenden Teil ist für die Auswertung des SDS-Materials nur das semasiologische Verfahren möglich, wobei funktionale Unterschiede die grobe Kapiteleinteilung vorgeben. Innerhalb dieser Kapitel werden die Bezeichnungen der verschiedenen Boote einzeln vorgestellt und mit allen verfügbaren Mitteln analysiert. Dabei soll der sachlichen Fixierung der Boote besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden. Als Grundlage dient Karte 1. Dort sind die ortsüblichen Fischerboote in ihrer räumlichen Verteilung eingezeichnet. Bei einzelnen Bootsbezeichnungen, die nicht nur für das Fischerboot, sondern auch für Boote in anderer Funktion gebraucht werden, wurde teilweise zusätzlich eine semasiologische Karte angefertigt. Auf sie wird speziell verwiesen.

### 2.2.1. “Eibaum”

#### 2.2.1.1. Form und Etymologie

*Eibaum* ist ein Kompositum, bestehend aus dem Zahlwort *ein(s)* und dem Substantiv *Baum*<sup>78</sup>, der inhaltliche Akzent liegt auf dem Zahlwort; damit wird hervorgehoben, dass dieses Schiff aus einem einzigen Baumstamm hergestellt wird. Dass dieser Aspekt als Benennungsmotiv dient, lässt annehmen, dass als Gegensatz dazu auch mehrteilige und -stämmige Boote existiert haben müssen, die erst die Besonderheit des einstämmigen erkennen liessen. Das Wort ist denn auch erst verhältnismässig spät belegt, laut Dalcher tritt es beispielsweise in den zugersischen Urkunden erst 1602 auf, im Bairischen ist es jedoch bereits im 13. Jh. bezeugt.<sup>79</sup>

Die vom Idiotikon belegte Variante *Eichbaum* kommt im SDS-Material an keiner Stelle vor, was die Vermutung stützt, dass diese Form eine “viell. bloss gelehrte, irr-

Frage 110.1

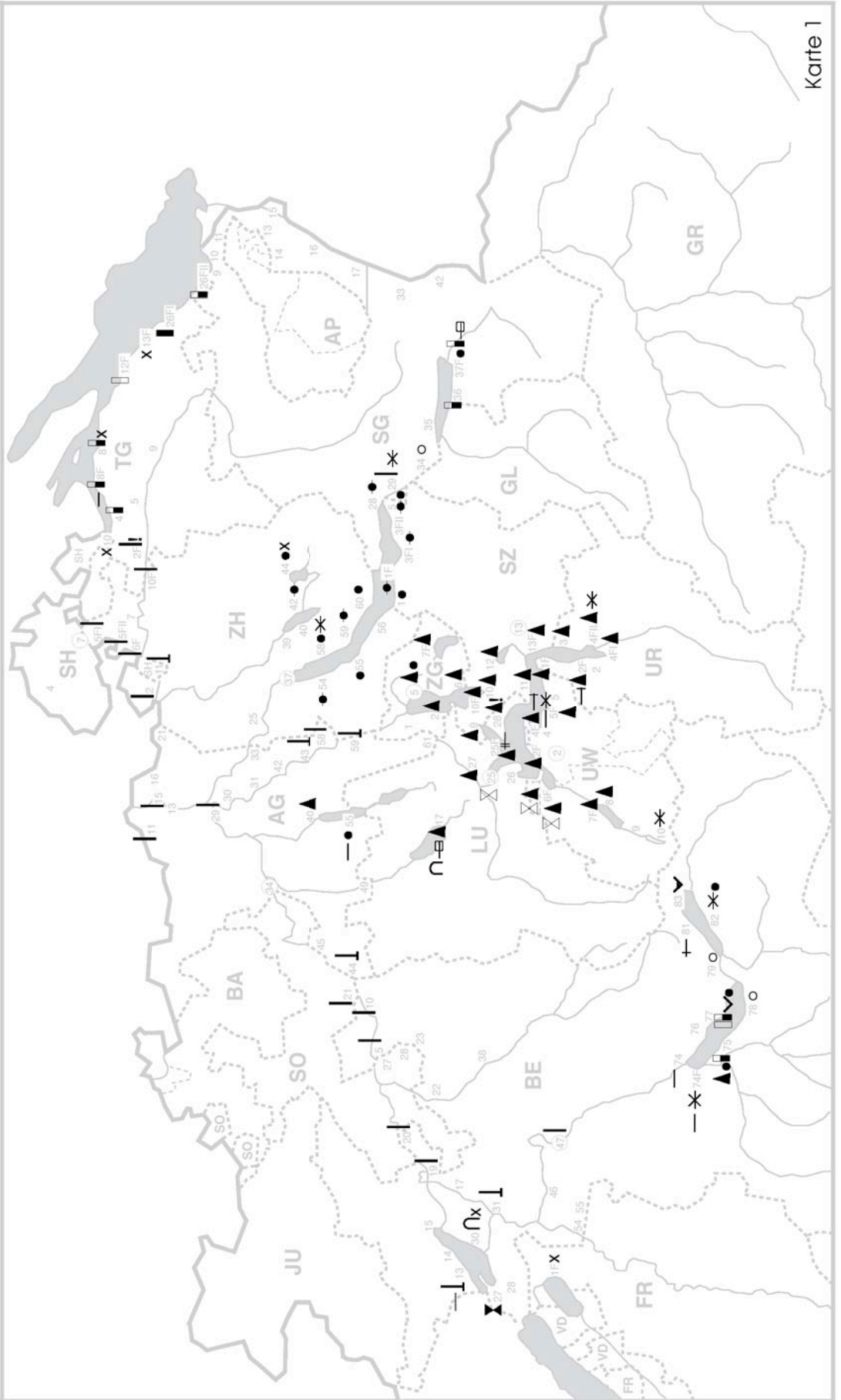
# Das ortsübliche Fischerboot

- Weidling
- Fischerweidling
- Granse
- Fischergranse
- ▲ Eibaum
- ▼ Barche
- ▼ Fischerbarche

- Fischerschiff
- Ruederschiff
- Motorschiff
- Schnabelschiff
- Gamschiff
- Zuggarnschiff
- Schiffli

- Gondle
- Fischergondle
- Ruedergondle
- Fischerboot
- Flachboot
- Schaluppe

- Wort oder Sache fehlt
- × Das Grundwort ist nur einmal belegt; s. Originalmat. S. 432
- ! Siehe Originalmaterial S. 432
- Kein Zeichen: nicht gefragt



Karte 1



tümliche Rekonstruktion des gespr. Ein-Baumes (...)” ist, “mit Rücksicht darauf, dass die Einbäume meist aus Eichenholz gefertigt waren”.<sup>80</sup>

Das erst späte Auftreten des Namens kann, wie Dalcher<sup>81</sup> bemerkt, nicht mit dem Fehlen der Sache erklärt werden. Die Einbäume gehören zu den ältesten Schifffahrzeugen in Europa und können bereits für die Pfahlbauerzeit nachgewiesen werden.<sup>82</sup> Möglicherweise waren sie in vorgeschichtlicher Zeit überhaupt die einzigen Wasserfahrzeuge, die im Gebiet der heutigen Schweiz verkehrt haben. Bisher sind aus der Zeit des Neolithikums einzig Einbäume geborgen worden, Belege für andere Schifffahrzeuge fehlen bis heute. Der älteste gefundene Einbaum in der Schweiz, der 1973 in Auvernier im Kanton Neuenburg ausgegraben wurde, konnte mit Hilfe der Dendrochronologie auf die Zeit um 3800 v. Chr. datiert werden.<sup>83</sup> Spekulativ könnte man die Entstehung des Einbaums folgendermassen beschreiben: “Das erste Wasserfahrzeug war wohl ein auf der Strömung treibender Baumstamm oder Baumstrunk, vom Urmenschen gelenkt und vorwärts getrieben mittels eines Astes. Dieses allzu primitive Boot ist dann verbessert worden; man glättete den Baumstamm, höhlt ihn aus und spitzte ihn an beiden Enden zu. So entstand der Einbaum.”<sup>84</sup> Ob sich die Entwicklung der ersten Schifffahrzeuge tatsächlich auf diese Art vollzogen hat, entzieht sich unserer Kenntnis. Es steht aber ausser Zweifel, dass der Einbaum zu den ältesten Booten überhaupt gehört. Das späte Auftreten des Wortes *Einbaum* bzw. *Eibaum* kann, wie wir bereits festgehalten haben, damit erklärt werden, dass erst seit der Entstehung mehrteiliger Boote diese Bezeichnung als Unterscheidungsmerkmal eingeführt wurde, denn erst durch das Nebeneinander von ein- und mehrteiligen Booten erhält das Benennungsmotiv seinen Sinn.

### 2.2.1.2. Verbreitung und Funktion

Das Verbreitungsgebiet von *Eibaum* liegt übereinstimmend mit den Angaben aus dem Idiotikon vor allem in der Innerschweiz, d.h. in Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug und Luzern.<sup>85</sup> Ausserhalb dieses Gebietes gibt es lediglich zwei Belege, der eine am Hallwilersee (AG 40)<sup>86</sup> und der andere am Thunersee (BE 75). Die weitgehende Übereinstimmung des SDS-Materials mit dem Idiotikon deutet darauf hin, dass diese Bezeichnung seit relativ langer Zeit keine geographischen Verschiebungen mehr durchgemacht hat. Sachlich war der *Eibaum* jedoch einmal sehr viel weiter verbreitet. Paret<sup>87</sup> gibt eine Vielzahl von Belegen vor allem für Bieler-, Neuenburger- und Pfäffikersee. Wie diese Einbäume genannt wurden, kann heute nicht mehr in Erfahrung gebracht werden; es ist jedoch durchaus denkbar, dass sie einen anderen Namen trugen.

Auffällig ist weiter, dass die Bezeichnung *Eibaum* nur an Seen vorkommt. Dies ist durch die Konstruktion des Einbaumes bedingt. “...die Form des Bootes ist naturgemäss durch den Baumstamm gegeben; also lang, schmal und von geringer Bordhöhe. Dazu weist der Querschnitt gewöhnlich noch die Rundung des Baumstammes auf, wodurch die Neigung zum Kentern gross ist; (...) bei nur einigermaßen bewegtem Wasser schlagen die Wellen in das Boot hinein. So ist der Einbaum, das einfache, starre Holzboot, nur für ruhiges Wasser geeignet”.<sup>88</sup> Trotzdem haben in historischer Zeit Einbäume zumindest

teilweise auch auf Flüssen verkehrt. Rütimeyer führt als Beleg für die Donau einen Zolltarif aus dem Jahr 1220 und für die Rhone eine Beschreibung von Livius über die Flussüberquerung Hannibals an.<sup>89</sup> Heute erinnert jedoch nichts mehr an die Flussschifffahrt mit Einbäumen.

Gebraucht wird der *Eibaum* mit einer Ausnahme ausschliesslich als Schiff des Berufsfischers; nur Ebikon (LU 27) kennt ihn als ein mit Eisen beschlagenes Fährschiff, mit dem im Winter das auf dem Rotsee liegende Eis gebrochen wird. Das Idiotikon nennt als Verwendungszweck die Fischerei, seltener den Personentransport. Vermutlich sind die Einbäume für die Personenbeförderung schon vor einiger Zeit ausser Gebrauch gekommen und haben sich nur in der Fischerei bis in unsere Tage halten können.

### 2.2.1.3. Aussehen und Konstruktion

Überraschenderweise ist der *Eibaum* heute häufig nicht mehr ein ausgehöhlter Baumstamm, sondern in aller Regel ein gezimmertes Boot. Aus den Beschreibungen der Exploratoren geht zwar selten hervor, um was für ein Boot es sich tatsächlich handelt, positiv belegt ist der echte Einbaum jedoch nur in Eierhals (Ägerisee, ZG 7<sup>F</sup>) mit der Präzisierung, dass die neuen Eibäume jetzt ebenfalls gezimmert werden. Diese Aussage deckt sich sowohl mit den Feststellungen von Mitzka<sup>90</sup> als auch von Rütimeyer<sup>91</sup>, die beide den Einbaum nur noch für den Ägerisee nachweisen. Und das Idiotikon liefert folgende Sachdefinition: “Kleiner Kahn aus einem ausgehöhlten Eichen- oder (bes. in neuerer Zeit) auch Tannenstamm bestehend, z.T. mit tannenen Seitenplanken”.<sup>92</sup>

Durch die Beschreibung eindeutig als gezimmertes Boot nachgewiesen wird der *Eibaum* nur für Kehrsiten (UW 2<sup>F</sup>) mit dem Zusatz, die Gewährsperson habe noch nie ein Schiff aus einem gehöhlten Baum gesehen, für Sarnen-Oberwilen (UW 7<sup>F</sup>), für Faulensee (BE 75) und für Zug (ZG 5). Anhand von Fotos können zudem die *Eibäume* von Meggen (LU 25<sup>F</sup>), Hergiswil (UW 1), Beckenried (UW 5<sup>F</sup>), Risch (ZG 2), Seedorf (UR 4<sup>FI</sup>), und Flüelen (UR 4<sup>FI</sup>) als mehrteilig identifiziert werden. Es bleibt aber noch eine Reihe von Belegorten übrig, bei denen wir keine sichere Zuordnung vornehmen können. Trotzdem ist kaum zu erwarten, dass sich unter ihnen noch weitere echte Einbäume befinden, da diese wegen ihrer Altertümlichkeit breites wissenschaftliches Interesse gefunden haben und daher gut dokumentiert sind.<sup>93</sup> Und sogar am Ägerisee, von dessen Einbäumen in der Literatur immer wieder berichtet wird, waren laut Aussage des Gewährsmannes von Eierhals zur Zeit der SDS-Aufnahme nur noch drei in Betrieb, die aber alle bereits nicht mehr voll funktionstüchtig waren. Noch im letzten Jahrhundert waren die echten Einbäume wesentlich weiter verbreitet. Keller schreibt 1869 dazu: “Wunderbarer Weise hat sich der ehrwürdige Einbaum auf einigen Seen der östlichen Schweiz in der gleichen Form, wie er in den Pfahlbauten gefunden wird, erhalten und ist mithin von einer Bevölkerung des Landes der andern überliefert worden. Wie vor 3000 Jahren in der Stein- und Bronzezeit befährt er gegenwärtig noch ruhigen Ganges den Spiegel des Ägeri-, Zuger-, Luzerner- und Sempachersees. Auf dem Zürchersee, wo er früher häufig gewesen, ist er in seinen letzten Exemplaren am Ende der

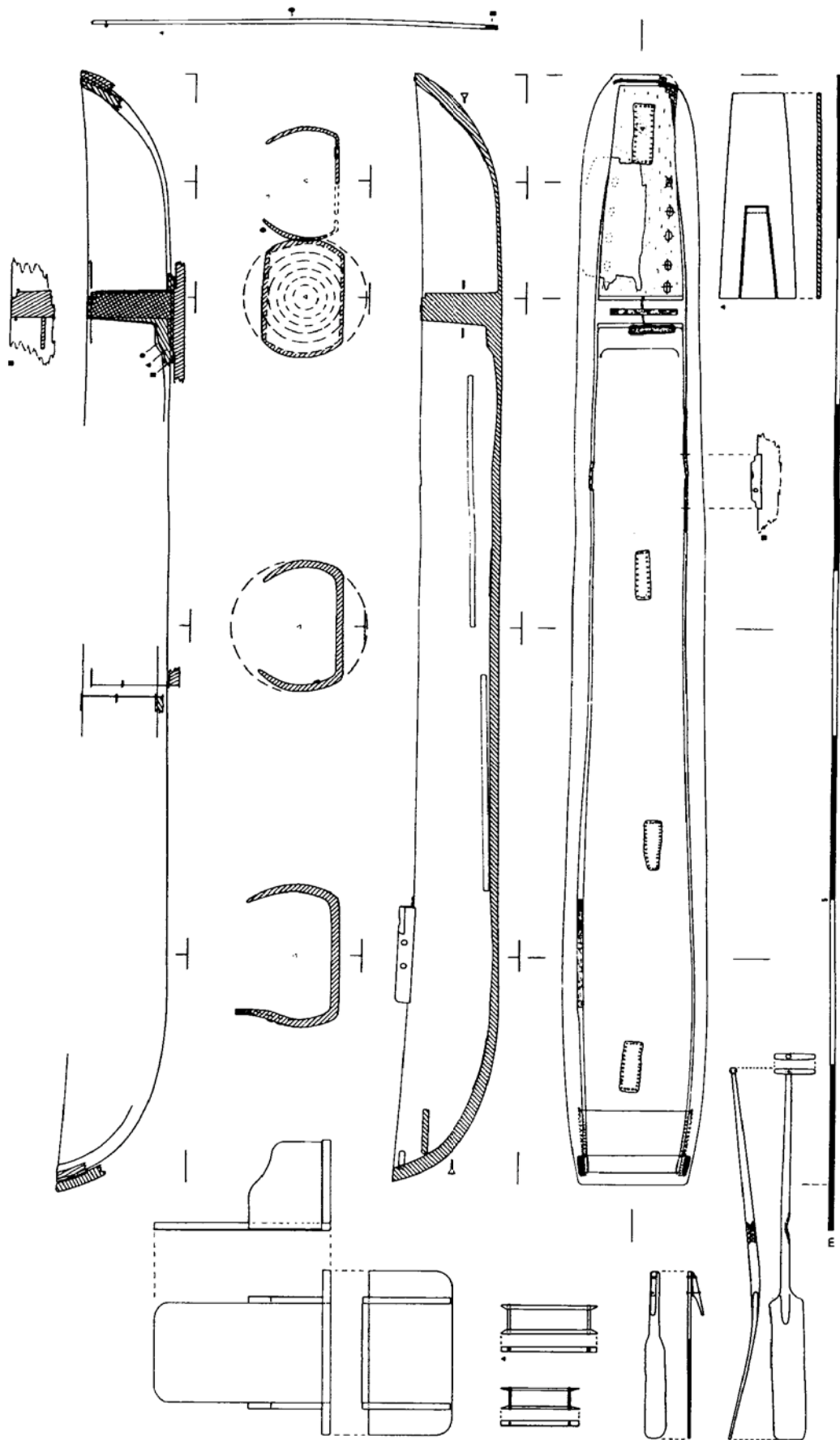


Abb. 9: Zeichnung eines echten Einbaums vom Ägerisee. [Quelle: Zeichnung von ARNOLD Einbaum, S. 278]

achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts verschwunden. Sein Ende naht überall mit raschen Schritten heran, da dicke Eichen- und Tannenstämme für Bauzwecke immer mehr gesucht werden.”<sup>94</sup>

Über Material und Grössenverhältnisse dieser Einbäume ist im SDS-Material trotz ungewöhnlich ausführlicher Beschreibung der einzelnen Bestandteile nichts ausgesagt. Da jedoch von Arnold<sup>95</sup> und Keller<sup>96</sup> genaue Beschreibungen sowie einige Abbildungen vorliegen, können diese Boote dennoch genau rekonstruiert werden. Einzelne Exemplare werden zudem im Schweizerischen Museum für Volkskunde Basel, im Bernischen Historischen Museum sowie in Oberägeri aufbewahrt. Dazu kommen archäologische Funde, die ebenfalls bei Arnold dokumentiert sind. Damit ist der echte Einbaum das wohl am besten dokumentierte traditionelle Fischerboot in der Schweiz.

Ein solcher Einbaum ist ca. 7 m lang, 50-60 cm breit und besitzt eine Bordhöhe von ca. 60 cm. Heck und Bug sind breit und etwas aufgezogen. Vorne besitzt er einen Fischkasten, der durch Löcher im Boden geflutet wird, er hat jedoch weder hinzugefügte noch beim Aushöhlen ausgesparte Spanten und auch keinen doppelten Boden. Die drei erhaltenen Einbäume in Basel, Bern und Ägeri sind bis in beinahe alle Details gleich gearbeitet. Die Gesamtlänge aller drei Einbäume variiert nur um 1.5%, bei zwei Booten beträgt sie genau 6.73 m, beim dritten 6.83 m. Dies zeigt, wie stark die lokale Tradition und nicht individuelle Neigungen innerhalb eines Sees die Formgebung bestimmt haben. Geschlossenheit der schweizerischen Seen und konservative Einstellung haben nach

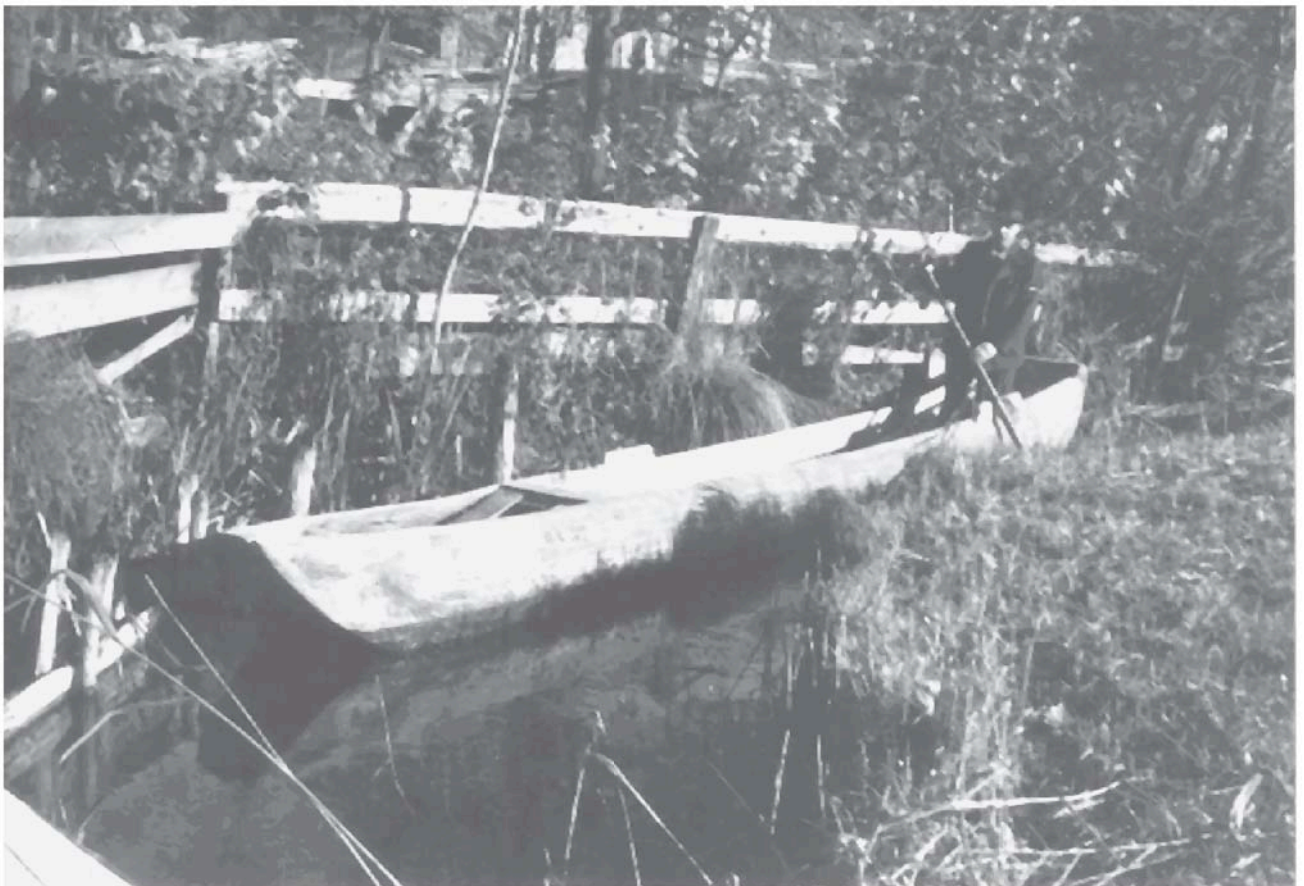


Abb. 10: Echter Einbaum von Oberägeri (ZG 7<sup>F</sup>). [Quelle: SDS]

Arnold in der ganzen Schweiz zu einer nur sehr beschränkten Anzahl von Bootstypen für genau spezifizierte Aufgaben geführt.<sup>97</sup>

Die letzten Einbäume am Ägerisee wurden aus Weisstannen mit einem Durchmesser von 1 bis 1.5 m gefertigt. Nach Messikommer<sup>98</sup> haben solche Einbäume eine Lebenserwartung von 10-12 Jahren, bei verlängerter Trockenlegung des Stammes vor dem Einsatz zwei Jahre mehr. Dagegen kann bei Einbäumen aus Eichenholz mit einer Lebensdauer von mindestens 50 Jahren, teilweise sogar von 70 bis 80 Jahren gerechnet werden. Einbäume aus Eichenholz sind schwerer und fahren merklich langsamer als solche aus Tannenholz. Im letzten Jahrhundert sollen auf dem Ägerisee noch grössere Einbäume mit einer Länge von bis zu 9 m vorhanden gewesen sein, die man vor allem sonntags



Abb. 11: Aushöhlen eines Einbaums in Morgarten am Ägerisee. [Quelle: Foto vom Expl. während der Aufnahme in der Papeterie Letter, Oberägeri, erworben]

zum Transport von bis zu acht Personen für den Kirchgang benutzt hat. Überreste dieser Einbäume sind jedoch nicht mehr vorhanden.<sup>99</sup>

Um einen Einbaum aus Tannenholz herzustellen, wurden im letzten Jahrhundert in Ägeri bis zu 3 m dicke Tannen gesucht, wenn möglich solche mit einer leichten Biegung. Im Dezember, wenn wenig Saft im Holz war, wurde ein entsprechender Baum gefällt und grob zu einem Einbaum bearbeitet. Anschliessend wurde er ans Ufer transportiert und bis im Frühjahr mit der ausgehöhlten Seite nach unten getrocknet. Im Frühjahr wurde der Einbaum in seine endgültige Form gebracht und noch einige Wochen, diesmal mit der ausgehöhlten Seite nach oben, getrocknet. Danach wurde er innen und aussen mit heissem Pech begossen, und allfällige Spalte wurden ausgestrichen.<sup>100</sup>

Warum sich Einbäume am Ägerisee bis in die neueste Zeit halten konnten, ist schwierig zu sagen. Karl Brunner<sup>101</sup> erwähnt, dass sie für gewisse Zwecke wegen ihrer ruhigen Lage im Wasser sehr beliebt gewesen seien. Zudem schonen die glatten Innenwände die Fischernetze. Auch Arnold stellt fest, die echten Einbäume seien in Ägeri beliebter als die mehrteiligen Boote. Aber der Mangel an geeigneten Baumstämmen sowie der hohe Preis für das Holz hätten den Übergang zu mehrteiligen Booten auch dort erzwungen.<sup>102</sup>

Etwas schwieriger ist die Erfassung der konstruktiven Merkmale der als *Eibaum* bezeichneten mehrteiligen Boote. In den Beschreibungen werden immer wieder folgende Attribute genannt: schmal, lang, flacher Boden, gerade Wände, vorne meist spitz, teilweise auch stumpf. Auf den Abbildungen sind ebenfalls nur die äusseren Umrisse erkennbar (vgl. Abb. 14 und 44) und bestenfalls die Anzahl der Bordplankengänge. Glücklicherweise hat B. Arnold die Nachfolgeboote des Einbaums in der Innerschweiz sorgfältig dokumentiert. Nach seinen Ausführungen ist der Einbaum zuerst durch ein in der Form dem Einbaum ziemlich ähnliches gezimmertes Boot abgelöst worden, später wurde diese Form weiter vereinfacht. Er bezeichnet sowohl den echten Einbaum von Ägeri wie auch die Nachfolgeboote als *Gransen*. Zur Zeit der SDS-Aufnahme wurden diese Boote jedoch *Eibaum* genannt. Der Gewährsmann von Zug (ZG 5) deutet jedoch bereits eine Namensänderung an: Er führt aus, *Eibaum* werde von den Fremden nicht mehr verstanden, deshalb werde jetzt *Granse* gebraucht, ein Bootsbauerwort vom Zürichsee.

Die Ausführungen von Arnold decken sich mit den manchmal etwas vagen Angaben im SDS-Material. Das gezimmerte Nachfolgeboot des echten Einbaums ist in der Form

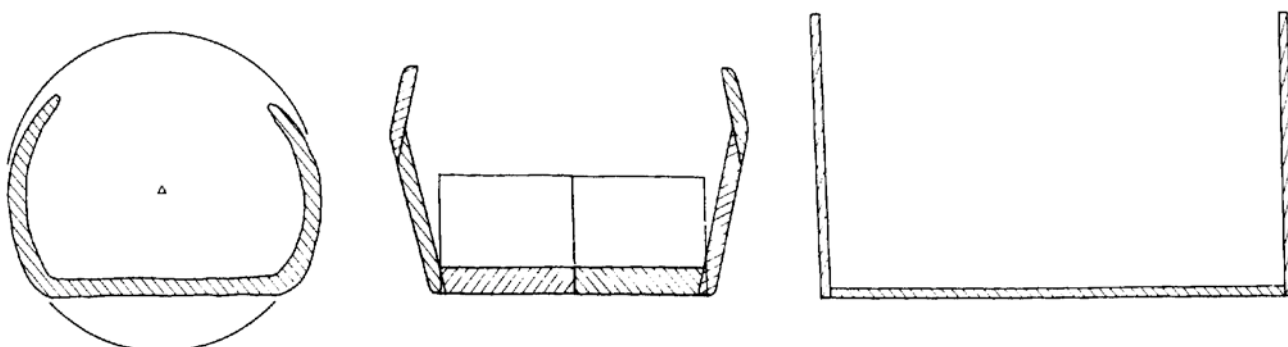


Abb. 12: Darstellung der Entwicklung des Einbaums vom Ägerisee zu einem mehrteiligen Boot anhand von Bootsquerschnitten nach B. Arnold. (Zeichnung von ARNOLD Einbaum, S. 276)

noch stark angelehnt an diesen, kann jedoch mit wesentlich weniger Holzverbrauch gebaut werden. Die Ähnlichkeit in der Form mag auch erklären, warum der Name *Eibaum* trotz seiner durchsichtigen Bedeutung für die gezimmerten Boote beibehalten wurde.

Der von Arnold als *Bretter-Granse* bezeichnete direkte Nachfolger des echten Einbaums ist im SDS-Material fotografisch nicht belegt. Die Gewährsmänner geben jedoch verschiedentlich Hinweise auf ein solches Boot mit stumpfer Spitze, so beispielsweise in Weggis (LU 28), Isleten (UR 2<sup>F</sup>) und Flüelen (UR 4<sup>FII</sup>). In der Typologie Rudolphs ist der *Bretter-Gransen* ein Bodenplankenboot mit Querplankenstegen.

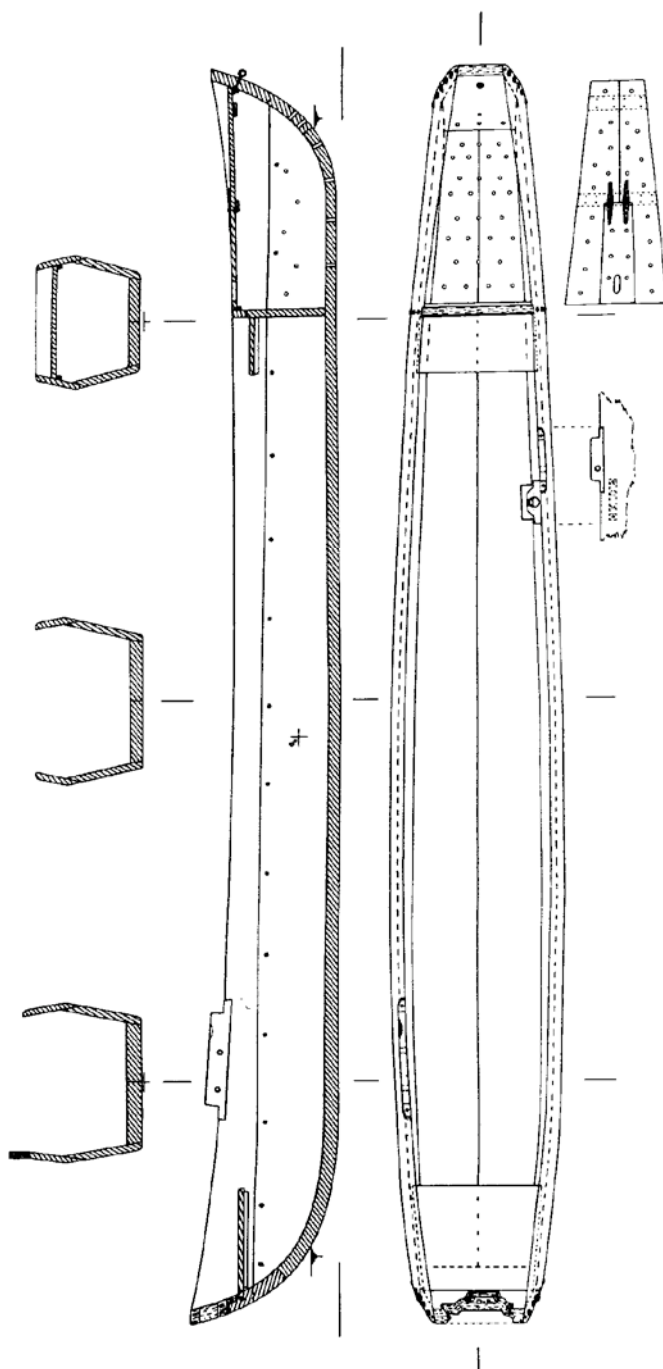


Abb. 13: Zeichnung eines Bretter-Gransen vom Ägerisee, dem direkten Nachfolger des echten Einbaums. [Quelle: Zeichnung von ARNOLD Einbaum, S. 279]

Die im SDS-Material fotografisch belegten *Eibäum* entsprechen alle dem von Arnold als *Planken-Gransen* bezeichneten Typus. Es handelt sich dabei um ein Bodenplankenboot mit Balkenstegen. Die Gewährspersonen geben mehrmals einen Hinweis darauf, dieses Boot stamme vom Zürichsee. Dort wird es als *Granse* bezeichnet. Beschreibung und Zeichnung dieses Typs befinden sich in Kapitel 2.2.3.



Abb. 14: Eibäum von Hergiswil (UW 1), nach der Typologie von Arnold ein Planken-Gransen. [Quelle: SDS]

#### 2.2.1.4. Ergebnisse

Mit dem Namen *Eibäum* werden zwei ganz verschiedene Boote bezeichnet: zum einen ausgehöhlte Baumstämme in praktisch gleicher Form, wie sie seit Jahrtausenden in der Schweiz existieren, und zum anderen mehrteilige Boote, die in ihren Umrissen eine gewisse Ähnlichkeit mit ersteren besitzen. Beide Bootstypen werden mit einer einzigen Ausnahme ausschliesslich von Berufsfischern gebraucht.

Anders als die Sache ist das Wort erst relativ spät und in äusserst engen geographischen Grenzen belegt. Es ist daher nicht ausgeschlossen, dass diese Bezeichnung unabhängig von Alter und Verbreitung der Sache in der Innerschweiz aufgekommen ist, beispielsweise zu einem Zeitpunkt, als andere, mehrteilige Boote den Einbaum zu verdrängen begannen und erst die Besonderheit des aus einem einzigen Baumstamm hergestellten Fahrzeuges augenfällig wurde. Später wurde die Bezeichnung auch auf das mehrteilige



Fischerboot dieser Gegend übertragen, obwohl sich das Benennungsmotiv eindeutig auf den gehöhlten Baumstamm bezieht. Dies kann nur damit erklärt werden, dass die Bezeichnung trotz ihrer Durchsichtigkeit nicht mehr in ihrer eigentlichen Bedeutung wahrgenommen, sondern als reiner Name mit dem Boot des Berufsfischers verbunden wurde.

## 2.2.2. “Weidlig”, “Fischerweidlig”

### 2.2.2.1. Form und Etymologie

Die Endsilbe von *Weidlig* lautet in der Regel auf *-ig*, die Abweichungen davon (Endung *-ing*) entsprechen genau der SDS-Karte 163 in Bd. III. Eine Ausnahme bildet Ligerz (BE 13) mit der Form *Weidli*. Diese wird von E. Friedli im Nachbardorf Twann für den Fall bezeugt, dass das Nachfolgewort mit Konsonant beginnt.<sup>103</sup>

*Weidlig*, mhd. *weidlinc*, ist eine nominale Bildung auf *-ling* zu ‘Weide’ in der Bedeutung von ‘Gang des Menschen auf Fang’, wobei im Deutschen die Bezeichnung ‘auf Fischfang’ besonders alt ist.<sup>104</sup> Ein *Weidlig* ist demgemäss in erster Linie ein ‘Nachen zum Fischfang’, könnte allenfalls auch ein Jagdboot sein. Das Wort ist erstmals 1314 belegt und bleibt auf den alemannischen Südwesten beschränkt.<sup>105</sup>

Aus der Etymologie lässt sich das Benennungsmotiv deutlich erkennen: Es ist die Bezeichnung der Funktion des Schiffes. Das Kompositum *Fischerweidlig* ist neuer, denn es bezeichnet die Funktion gleich doppelt, d.h. es ist ein Pleonasmus. Dies zeigt, dass *Weidlig* kein Appellativum mehr ist, sondern wahrscheinlich in der Regel für die Bezeichnung eines bestimmten Bootstyps gehalten wird.

### 2.2.2.2. Verbreitung und Funktion

[Vgl. Karte 2]

Karte 2 zeigt deutlich, dass die Bezeichnung *Weidlig* fast ausschliesslich an Flüssen vorkommt; es kennen sie alle Belegorte auf der ganzen Länge der Aare, an der Reuss nördlich der Aargauer Südgrenze, der Limmat nördlich des Zürichsees, der Thur westlich von Frauenfeld, dem Rhein (mit Ausnahme von Kaiserstuhl = AG 21) westlich des Bodensees.

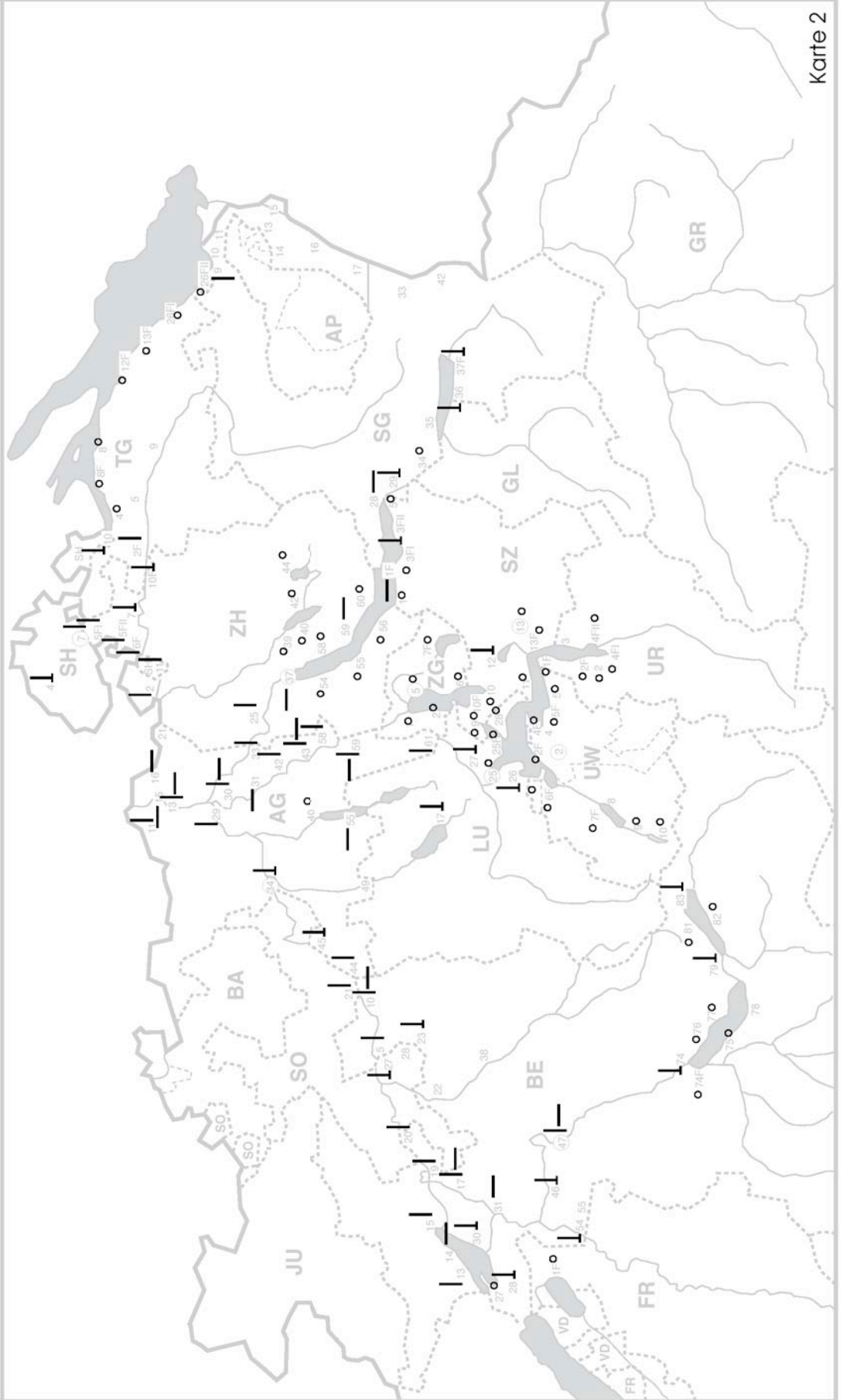
Auf den Seen kommt *Weidlig* ausser in Ligerz (BE 13) und Rorschach (SG 9) und evtl. Biel (BE 15) als Fischerschiff überhaupt nicht vor, in anderer Funktion nur sehr selten. In der Ostschweiz zwischen Bodensee und Walensee ist diese Bezeichnung nur einmal mit einem eher zweifelhaften Beleg (SG 9) vertreten. Die Zentralschweiz weist kaum schiffbare Flüsse auf, folglich fehlt *Weidlig* auch dort fast völlig. Dalcher stellt ebenfalls fest, dass das Wort vor allem für die nördlichen Gegenden der deutschen

Fragen 108.3 / 109.7 / 110.1

# “Weidlig” und Komposita

Vorkommen und Funktion

- | Der *Weidlig* wird vor allem als Fischerboot gebraucht.
- | *Weidlig* als Wort und Sache gebräuchlich, genaue Funktion nicht genannt.
- Der *Weidlig* wird für Material- oder Personentransport u. ä. gebraucht.
- o *Weidlig* als Wort oder Sache nicht gebräuchlich.



Karte 2

Schweiz häufig bezeugt ist. In den von ihm untersuchten Zuger Urkunden taucht es nur einmal (1399) auf, wahrscheinlich nur dank einer wörtlich aufgeschriebenen Aussage eines Zürchers.<sup>106</sup> Dalchers Angaben werden durch die Karte weitgehend bestätigt.

Die Etymologie hat gezeigt, dass *Weidlig* ursprünglich ein Fischerschiff bezeichnet hatte, heute jedoch offenbar weitgehend mit einem Bootstypus assoziiert wird. Entsprechend wird der *Weidlig* auch eingesetzt als Transportschiff für Personen oder Material, als Rettungsboot, für sportliche oder militärische Übungen, als Polizeischiff und einmal sogar als Ankerschiff des Baggers. Fluck führt die Bezeichnung *Weidling* für sein Untersuchungsgebiet ebenfalls auf, dort benennt sie jedoch ausschliesslich ein Transportboot für Kies und Steine, das Fischerboot heisst durchwegs anders.<sup>107</sup> Leider wird das Aussehen des *Weidlings* von ihm nicht beschrieben.

### 2.2.2.3. Aussehen und Konstruktion

Sofern Beschreibungen und Skizzen überhaupt existieren, geben sie nur die auffälligsten Merkmale vor allem in bezug auf die äussere Form wieder. Folgende Merkmale werden festgehalten:

- Als häufigstes Attribut wird genannt oder gezeichnet, dass der *Weidlig* hinten und vorne aufgezogen ist, wobei nicht ganz klar ist, ob damit zugleich gemeint ist, dass das Boot keine Spitze hat, sondern mit einem Querbalken abgeschlossen wird. In der Fachterminologie heisst es dazu, dass solche Boote hinten und vorne starken Sprung haben.<sup>108</sup>
- In anderen Antworten heisst es, dass es lange und schmale, oder auch, dass es bewegliche Schiffe sind.
- Andere wiederum sagen, dass der Boden flach sei oder dass es Flachbodenschiffe oder Flachbodenboote seien.

Alle diese Aussagen widersprechen sich nicht, sie könnten sich auf den gleichen, jedoch ebensogut auf einen unterschiedlichen Bootstypus beziehen. Unvereinbar werden die Aussagen jedoch, wenn es heisst, der *Weidlig* habe hinten und vorne eine Spitze oder der Hinterteil werde mit einer Wand abgeschlossen (Fachterminus: Spiegelheck), oder sogar, das Boot sei mit einem Kiel versehen.

Zusätzlich zu diesen Beschreibungen wurden von den Exploratoren neun Fotografien von *Weidlige* an verschiedenen Orten aufgenommen. Es handelt sich ausschliesslich um Gesamtansichten, die gewisse Einzelheiten nicht immer im gewünschten Ausmass erkennen lassen. Trotzdem lassen sich auf den ersten Blick zwei Haupttypen ausmachen:

- 1) Acht von neun Fotos zeigen ein längsgedieltes Bodenplankenboot, das hinten und vorne starken Sprung hat und dessen Enden mit einem Querbalken verstärkt werden.



- 2) Die Abbildung aus Ligerz (BE 13) zeigt ein Bodenplankenboot mit Balkensteven, vorn zugespitzt, hinten mit einem Spiegelheck abgeschlossen.

Ad 1: Als konstruktive Merkmale sind teilweise zu erkennen: Die Anzahl der Bodenplanken, nämlich in Thun (BE 74) vier, in Luzern (LU 25) und Brugg (AG 29) je drei und sowohl in Ellikon a. Rhein (ZH 6<sup>F</sup>, siehe Abb. 15) als auch in Aarwangen (BE 10, siehe Abb. 43) je zwei. Die Anzahl der Seitenplanken ist nur in Luzern, Ellikon und Nohl (ZH 5<sup>Fl</sup>) zu erkennen: Es sind jeweils zwei. Ein weiteres Unterscheidungskriterium bilden die Spanten: Sie verbinden entweder zugleich den Boden und beide Seitenwände, so in Thun, oder nur jeweils den Boden und eine Seitenwand. Der augenfälligste Unterschied liegt jedoch in der Grösse. Es gibt in Thun *Weidlige*, die, soweit dies aus Fotografien ohne Grössenvergleich geschlossen werden kann, einiges grösser und massiver konstruiert sind als diejenigen auf anderen Abbildungen. Das grundlegende Konstruktionsprinzip ist jedoch überall dasselbe: Es scheint, dass alle oben besprochenen *Weidlige* einen längsgedielten Boden besitzen, der durch einen Balken an beiden Enden verstärkt wird.

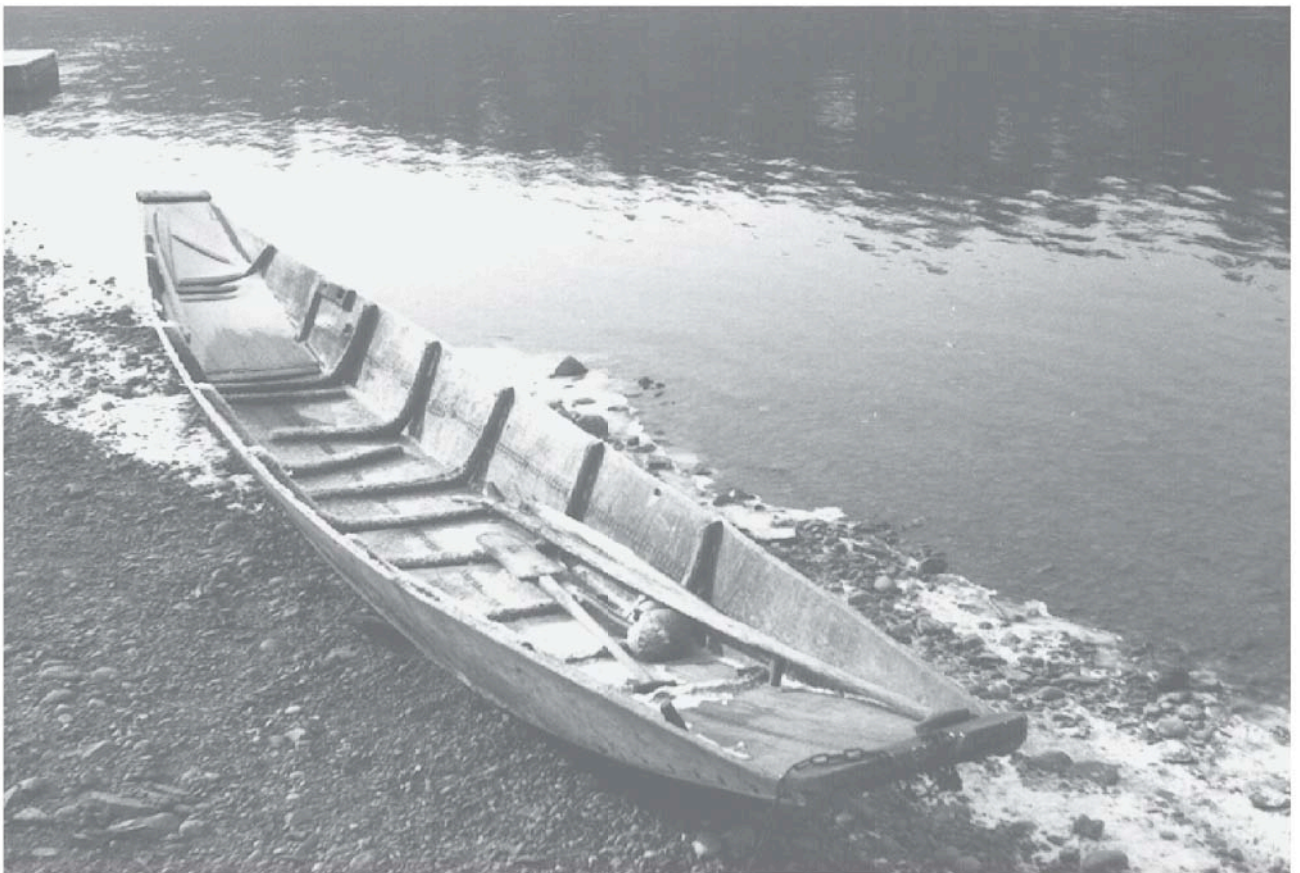


Abb. 15: Weidlig von Ellikon am Rhein (ZH 6<sup>F</sup>). [Quelle: SDS]

Vergleichen wir diese Art des *Weidlig* mit den Booten, die Rudolph gesammelt hat, so finden wir, dass dieser Bootstyp im östlichen Niederdeutschland keine Entsprechung hat und somit in der Systematik nicht berücksichtigt wurde. Zwar gehört er ebenfalls zu den Bodenplankenbooten ohne Steven (Kategorie 2.2.4.), die Definition Rudolphs umfasst aber nur solche, die mit einer Spitze konstruiert werden. Wir müssen also, wollen wir das System Rudolphs übernehmen, eine neue Kategorie schaffen. Wir schlagen die folgende vor: 'Längsgedieltes, stevenloses Bodenplankenboot mit beidseitig aufgezogenem Boden'. Definition: Unter dieser Bezeichnung verstehen wir Boote, deren Boden aus 2-4 Längsplanken besteht, die an beiden Enden über den Wasserspiegel hinausragen und nur mit einem quer zur Schiffsachse liegenden Balken verstärkt werden. Die Bordwände bestehen in der Regel aus zwei bis vier Plankengängen.

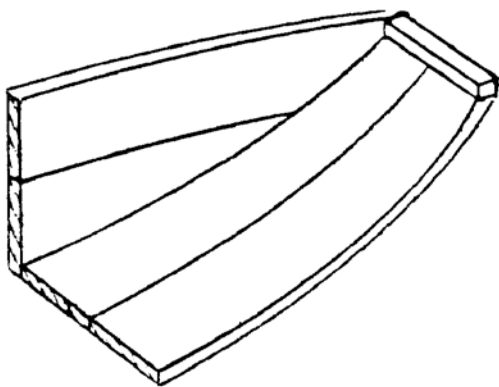


Abb. 16: Links eine schematische Darstellung von Bug und Heck des Weidlings. Rechts: Weidlige in Thun (BE 74). [Quelle: SDS]

Dieser Bootstyp entspricht übrigens genau dem Fischerboot des Hanauerlandes, nur heisst es dort nicht *Weidlig*, sondern *Dreibord*, weil der Boden aus drei Planken besteht.<sup>109</sup>

Einen solchen Weidling hat B at Arnold genau vermessen und eine technische Zeichnung davon angefertigt (Vgl. Abb. 17). Wir finden solche Boote, die, wie mehrere Gew ahrspersonen angeben, auch von der Armee eingesetzt werden, fast überall auf den Fl ussen der deutschen Schweiz. Neuere Modelle mit der genau gleichen Form gibt es auch aus Kunststoff. Man geht sicher richtig, wenn man die Weidlinge in dieser Form als

die Flussschiffe unseres Gebietes schlechthin bezeichnet. Spycher weist darauf hin, dass sie für die verschiedensten Zwecke gebraucht wurden, und schliesst daraus, dass “der Name ‘Weidling’ seit alters her einen bestimmten Schiffstyp sowohl für den Fischfang als auch zu Transportzwecken bezeichnete”.<sup>110</sup>

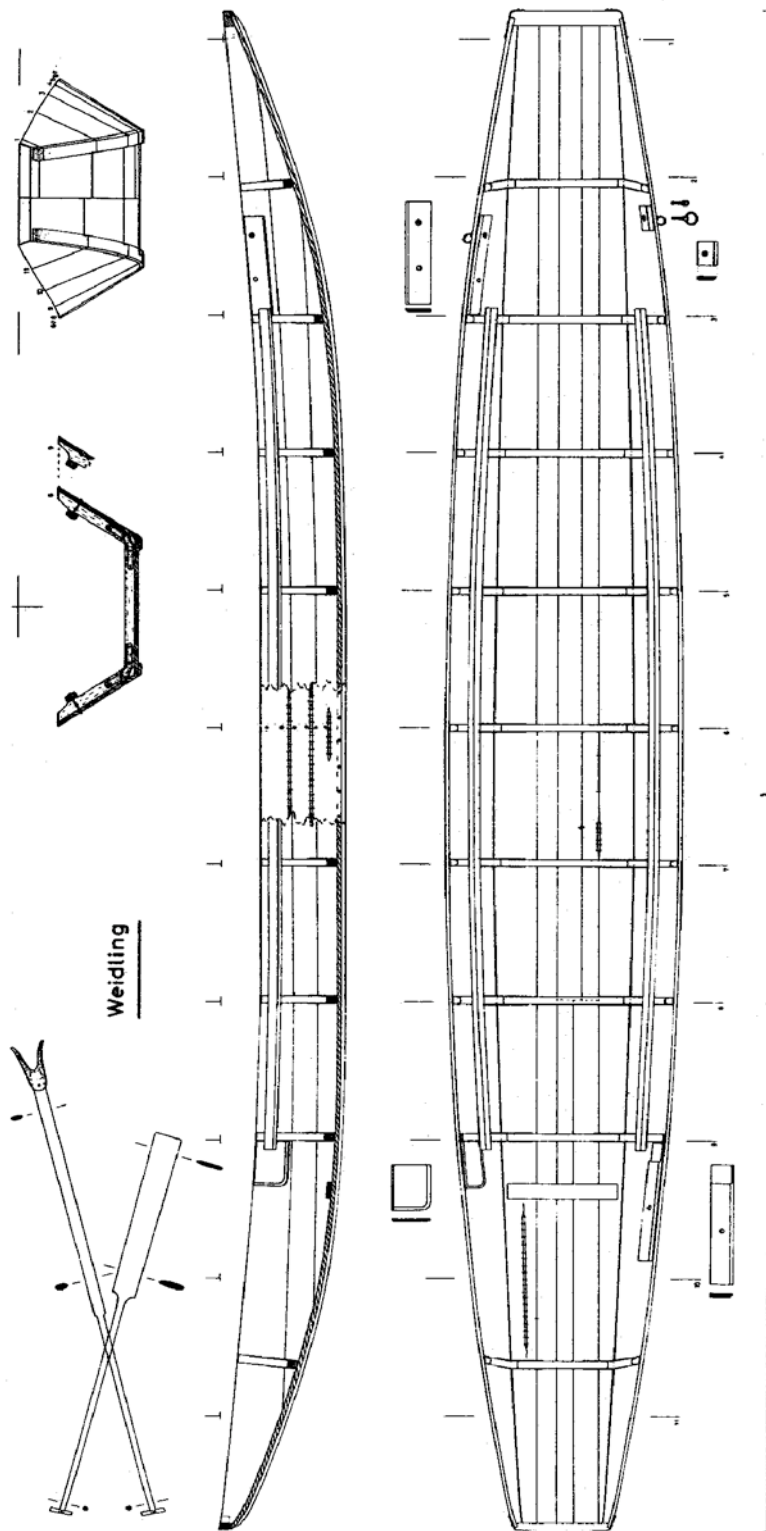


Abb. 17: Zeichnung eines Weidligs in der Form der typischen Flussboote. [Quelle: Zeichnung von ARNOLD Navigation, S. 189 ]

Ad 2: Um einen völlig anderen Bootstyp handelt es sich beim *Weidli* von Ligerz (BE 13, siehe Abb. 18). Leider ist die entsprechende Abbildung aus einer Position aufgenommen worden, die nur wenige Konstruktionselemente erkennen lässt. Deutlich wird, dass es sich um ein Boot mit flachem Boden, Spiegelheck und spitzem Bug mit eingebautem Fischkasten handelt. Nicht erkennbar sind die Anzahl der Planken, die Richtung der Bodenplanken (längs oder quer) und die genaue Konstruktion der Schiffsspitze. Die vorhandenen Spanten legen jedoch die Vermutung nahe, dass der Boden längsgedieilt ist (bei quergedielten Booten sind Spanten überflüssig). Nicht entscheidbar ist jedoch, ob die Schiffsspitze mit einem Balkensteven oder stevenlos nur mit einem Futterholz abgeschlossen wird. Der Gewährsmann weist jedoch darauf hin, dass dieses Boot genau gleich gebaut sei, wie der *Flachbode*. Von einem *Flachbode*, der bis heute in Lüscherz aufbewahrt wird, wird weiter hinten (vgl. Abb. 27) eine Zeichnung gegeben, die zeigt, dass die Spitze mit einem Balkensteven gebildet wird. In der Systematik von Rudolph gehört der *Fischerweidli* damit zu Kategorie 2.2.2., den Bodenplankenbooten mit Balkensteven.



Abb. 18: Fischerweidli von Ligerz (BE 13). [Quelle: SDS]

#### 2.2.2.4. Ergebnisse

Es hat sich gezeigt, dass die Bezeichnung *Weidli* ausgehend von der Grundbedeutung ‘Nachen zum Fischfang’ allmählich nicht mehr verstanden und daher zumindest teilweise mit bestimmten Bootstypen verbunden wurde. Wie diese Bootstypen aussehen, konnte aufgrund der Materialbasis nur teilweise geklärt werden. Es ist jedoch anzunehmen, dass die Beschreibung “hinten und vorne aufgezogen”, “lang und schmal” und entsprechende Skizzen in der Regel den Typ meinen, den wir als “längsgedieltes, stevenloses Boden-

plankenboot mit beidseitig aufgezogenem Boden” bezeichnet haben. Damit würde die überwiegende Mehrzahl der *Weidlige* diesem Typus angehören. Man kann sie als die eigentlichen Flussboote unseres Untersuchungsgebietes bezeichnen. Diejenigen Boote, die aufgrund eines positiven Belegs eindeutig einer anderen Kategorie zugerechnet werden müssen, liegen entweder am östlichen (SG 36, 37<sup>F</sup>, TG 2<sup>F</sup>, ZH 10<sup>F</sup>) oder am westlichen (BE 13 und evtl. 47) Rand des Verbreitungsgebietes der Bezeichnung *Weidlig*.

Sollten tatsächlich alle erstgenannten Belege dem gleichen Typus entsprechen, könnten der Kanton Aargau und angrenzende Gebiete als Zentrum eines Sachgebiets bezeichnet werden. Man könnte annehmen, dass hier dieser Bootstypus zuerst entwickelt oder aus dem Norden eingeführt wurde zu einer Zeit, als *Weidlig* noch als Appellativum gebräuchlich war. Von hier aus könnte sich dieses Boot flussaufwärts verbreitet haben. Später, als die Bezeichnung in ihrer ursprünglichen Bedeutung nicht mehr verstanden wurde, ist sie in diesem Gebiet fest mit der Sache selbst verbunden worden. Die Ausnahmen an den Randzonen des Verbreitungsgebiets könnten damit erklärt werden, dass dort zur Zeit des Aufkommens dieser Bezeichnung ein anderer Sachtypus für den Fischfang verwendet wurde, der nach seiner Funktion ebenfalls als *Weidlig* bezeichnet wurde.

### 2.2.3. “Granse”, “Fischergranse”

#### 2.2.3.1. Form und Etymologie

*Granse*, Pl. *Gränse*, an einzelnen Aufnahmeorten mit -n-Auflösung vor Reibelaut (z.B. AG *Grause*, in TG *Graas*, *Groos*; vgl. Transkription),<sup>110a</sup> bezeichnete ursprünglich den ‘Schnabel des Vogels, Spitze’<sup>111</sup>, ‘Rüssel, Maul des Menschen’<sup>112</sup>, später zunächst ‘Vorder- und Hinterteil des Schiffes’, dann ‘spec. in eine Spitze auslaufender Vorderteil eines Fischerkahns mit verschliessbarem Fischbehälter’, ebenso den ‘Fischbehälter als vorderer (...) oder hinterer (...) Teil des Fischerkahns’ und schliesslich ‘Fischerkahn mit Fischbehälter’.<sup>113</sup> Das vor allem alemannische, seltener bairisch-österreichische Wort ist in der Schweiz seit ahd. Zeit häufig belegt, etymologisch jedoch unklar.<sup>114</sup> Kluge vermutet eine Verwandtschaft mit *Granne* f. ‘Schnurrbart’ aus germ. \**granō* ‘Haarspitze’, besonders ‘Schnurrbart’ und ‘Ährengranne’.<sup>115</sup>

Auffallend ist die lautliche Sonderstellung der Belegorte am Bodensee, die alle die Form *Graas*, *Groos* aufweisen.<sup>116</sup> Beim Kompositum *Fischergranse* handelt es sich lediglich um eine Verdeutlichung, denn auch der *Granse* wird ausschliesslich für den Fischfang gebraucht.



### 2.2.3.2. Verbreitung und Funktion

[Vgl. Karte 3]

Das vorhergehende Kapitel hat gezeigt, dass *Granse* ausgehend von der Grundbedeutung ‘Schnabel’ u.ä. im Lauf der Zeit auf Schiffsbug, -heck, Fischbehälter sowie überhaupt auf das ganze Fischerboot übertragen wurde. Wie sich diese Entwicklung abgespielt hat, ob der Ausdruck beispielsweise zuerst Schiffsbug und Schiffsheck, dann den im Bug eingebauten Fischkasten und erst zuletzt das Fischerboot bezeichnet hat, oder ob keine derartige Chronologie der Übertragung vorliegt, ist heute nicht mehr ohne weiteres feststellbar.

Karte 3 zeigt mit aller Deutlichkeit, dass zwischen drei Regionen unterschieden werden muss, die sich ziemlich scharf voneinander abgrenzen. Am Bodensee ist nur die Bedeutung ‘Schiffsbug’ oder ‘Schiffsheck’ bekannt, am Zürich- und Walensee bezeichnet der Ausdruck fast ausschliesslich das gesamte Fischerboot, während am Zuger-, Lauerzer- und Ägerisee meistens nur der Fischkasten so genannt wird. Ausserhalb dieser drei Regionen ist *Granse* zusätzlich am Thuner- und Briener- sowie am Hallwilersee bekannt. Für die ersten beiden Seen liefert die Gewährsperson die Erklärung für das Vorkommen des Wortes gleich selbst mit: Die *Gränse* wurden nämlich sachlich wie auch lexikalisch aus der Innerschweiz oder vom Zürichsee hierher importiert. Für den Hallwilersee bietet sich keine gesicherte Erklärung an.

Die erste Bedeutungsübertragung des Wortes von einem Körperteil eines Tieres auf einen Schiffsbestandteil muss noch überall gemeinsam stattgefunden haben, erst später hat sich in den genannten drei Gebieten eine eigene Entwicklung vollzogen. Dass alle an einem einzelnen See gelegenen Belegorte ein ziemlich einheitliches Erscheinungsbild präsentieren, ist ein Hinweis auf einen möglichen Sprachausgleich innerhalb der Fischereiterminologie an jeweils einem Gewässer, der mit der zu vermutenden erhöhten Mobilität und Kommunikation der Fischer an einem bestimmten Gewässer erklärt werden kann.

Ob *Granse* in der deutschen Schweiz aktuell noch ausserhalb der Fischereiterminologie gebraucht wird, geht aus dem vorliegenden Material nicht mit letzter Sicherheit hervor. Zwar hat der Explorator bei der Frage 110.4 das Wort vorgesagt und nach seiner Bedeutung gefragt, möglicherweise hat aber die Situierung dieser Frage innerhalb des Fischereikomplexes eine Antwort ausserhalb dieses Umfeldes allzu stark erschwert.

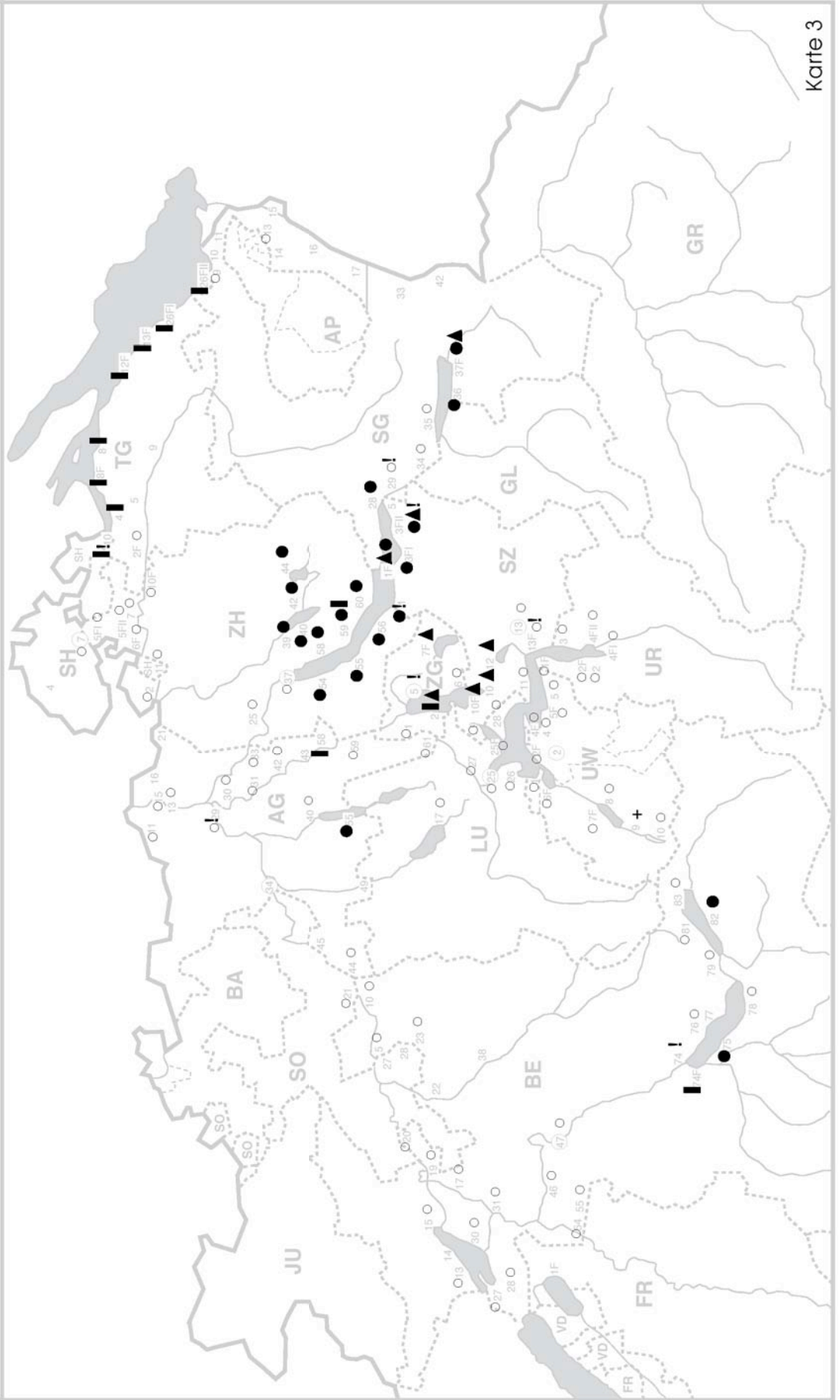
Innerhalb dieses Kapitels interessiert uns *Granse* vor allem in seiner Bedeutung als Fischerboot. Ganz gleich wie *Eibaum* bezeichnet *Granse* in dieser Variante ausschliesslich das Boot eines am See wohnenden Berufsfischers. Die auffallende Ähnlichkeit mit jenem wird verstärkt durch die Aussage der Gewährsperson von Zug (ZG 5), der beide Ausdrücke für identische Boote gebraucht. Er erläutert das Verhältnis der beiden Bezeichnungen folgendermassen: “*Granse* = neuer Ausdruck, Bootsbauerwort am Zürichsee. Im Verkehr mit Fremden ist ‘Einbaum’ nicht verständlich”. Auch in Spiez (BE 75) werden die beiden Ausdrücke synonym gebraucht. Abgesehen von diesem Beleg gibt es kein Nebeneinander der beiden Bezeichnungen in der gleichen Bedeutung, der *Eibaum* ist das alte Fischerschiff auf den Innerschweizer Seen, der *Granse* dasjenige von Zürich-

Frage 110.4

“Granse”

Vorkommen und Bedeutung

- Fischerboot
- ▲ Fischbehälter
- Schiffsbug
- “Granse” nicht gebräuchlich
- ! Siehe Originalmaterial S. 435
- Kein Zeichen: nicht gefragt



Karte 3

, Greifen-, Pfäffiker- und Walensee. Schon dieses gegenseitige Sichausschliessen bei relativ geringer geographischer Distanz deutet darauf hin, dass wir es mit einer sehr ähnlichen oder sogar identischen Sache zu tun haben, die nur jeweils verschieden genannt wird. Ganz anders ist die Situation am Thuner- und Brienersee: Dort ist *Granse* als Wort und Sache eindeutig Importgut; daher muss der Fischer dort früher ein anderes Fischerboot gehabt haben.

### 2.2.3.3. Aussehen und Konstruktion

Schon Mitzka fasst in seiner Arbeit die Fischerboote des Vierwaldstätter- und Zürichsees in einer Gruppe zusammen: “Der heimische Typ des Fischerbootes des Züricher- und des Vierwaldstättersees ist ein kurzes, steilwandiges, in winkliger Kimm<sup>117</sup> gebautes Schiff mit rechteckigem, nahezu quadratischem Spiegelheck. Die Ruder liegen auf hohen Reibstöcken, der einzelne bedient ein Schubrudderpaar aus dem Stand, voraussehend. Der Bug des Schiffes, das wenig Sprung hat, ist geradlinig, nahezu senkrecht. Es sind Stevenschiffe, ...”.<sup>118</sup> Und Hans Hasler liefert die folgende mundartliche Beschreibung: “*D Züriseegränse sind lang gstreckti Schiffli, hinne höher als vorne, mit flache Böde, d Wänd sänkrächt derzue. Nu de Hindergranse hät Bogeform; d Bodeläde sind det gchrümt. Vorne häts an Gränsen en Fischbhelter. (...). De ganz Granse vom Piet zum Spitz misst 6,5 bis 9 Meter, vo Wand zu Wand über en Meter. – D Gränse sind usse grünen, inwändig gäl gstriche.*”<sup>119</sup> Laut Arnold ist der *Granse* eine direkte Weiterentwicklung des Einbaums. Er hat, gleich wie auf dem Ägerisee auch in Zürich die echten Einbäume abgelöst. Noch im 18. Jh. haben auf allen Seen der Innerschweiz inklusive Zürich- und Walensee echte Einbäume verkehrt.<sup>120</sup> Auf all diesen Seen hat dieselbe Entwicklung stattgefunden, auf dem Zürichsee bereits Ende des 18. Jahrhunderts, auf dem Ägerisee erst im Laufe dieses Jahrhunderts.<sup>121</sup>

Die bisherigen Aussagen zur Form des heutigen *Granse* werden durch Beschreibungen und Fotografien aus dem Originalmaterial, soweit sie vorliegen, bestätigt. Abbildung 19 zeigt einen auf der Seite liegenden *Granse* aus Wollerau (SZ 1), bei dem viele Details erkennbar sind. Der Boden ist längsgedielt und besteht aus drei Planken, die durch darauf befestigte Querrippen zusammengehalten werden. In der Spitze ist durch zwei massive Bretter ein Fischbehälter abgetrennt, der durch Löcher im Boden geflutet wird. Die Spitze selbst scheint aus einem massiven Blockstegen zu bestehen, die Seitenwände sind fast senkrecht.

Abbildung 20 zeigt zwei *Gränse* aus Hurden (SZ 1<sup>F</sup>) von der Seite. Bei diesen bestehen die ebenfalls senkrechten Seitenwände aus drei Plankengängen, das Spiegelheck ist rechteckig mit einer starken Neigung. Ausnahmsweise verfügen wir zu diesen beiden abgebildeten Booten über eine Materialangabe: Sie bestehen nämlich laut Aussage der Gewährsperson aus Lärchenholz. Laut Hans Hasler werden die *Gränse* aus verschiedenen Holzarten gebaut. Es stehen Eichen-, Lärchen- und Föhrenholz zur Verfügung. Die Materialwahl hat natürlich in erster Linie einen Einfluss auf die Haltbarkeit des Bootes; zähes, wasserbeständiges Holz ist jedoch um einiges teurer: “*D Gränse sind*

*aichi, lärchi oder förri; früener hät mer au tanni gmacht und für öppe 130 Franke vom Schiffmacher übercho. En Gransen us Aichen- oder Lärchenholz hät natürli lenger anen als en forenen oder gar en tannene, choscht aber au um die 600 Franken umme (...). Jetzt sind die maischte Gränse förri; die choschtet öppe 350 Franke”.*<sup>122</sup>



Abb. 19: Gränse von Wollerau (SZ 1). [Quelle: SDS]



Abb. 20: Fischergränse von Hurden (SZ 1<sup>F</sup>). [Quelle: SDS]

Arnold hat von einem *Granse* des Zürichsees eine detaillierte Zeichnung angefertigt. Der Steven im Bug des *Granse* ist laut Arnold eine neuere Entwicklung. Ursprünglich seien die Boote mit aufgezo­genem Boden ähnlich dem *Weidlig* versehen gewesen. Erst im Laufe der Zeit wurde ein Steven in die Spitze eingebaut.<sup>123</sup>

Alle bisherigen Beschreibungen deuten auf einen einzigen Bootstypus hin. Ob wirklich alle mit *Granse* bezeichneten Boote des Zürichsees einem einzigen Typus zugeschrieben werden können, kann nicht mit letzter Sicherheit gesagt werden. Alle Indizien deuten jedoch darauf hin.

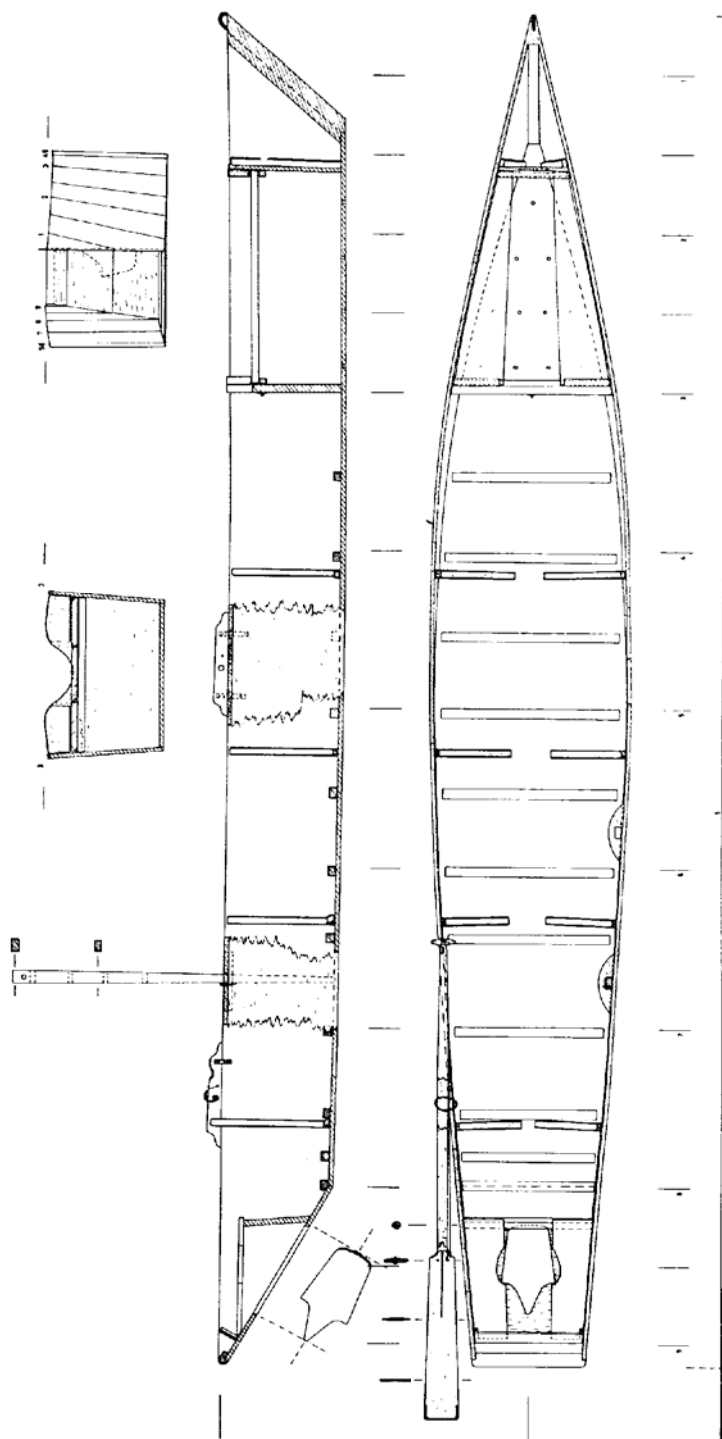


Abb. 21: Granse vom Zürichsee nach einer Zeichnung von B. Arnold. [Quelle: ARNOLD Einbaum, S. 279]

#### 2.2.3.4. Ergebnisse

*Granse* ist schon in früher Zeit von der Bedeutung ‘Schnabel’ u.a. auf Schiffsbug, -heck, Fischkasten und am Zürich-, Greifen-, Pfäffiker-, Walen- und mit einem Beleg am Hallwilersee auf einen speziellen Bootstypus des Berufsfischers übertragen worden. Ausschlaggebend für diese Übertragung war wahrscheinlich ein auffällig geformter Bug des Bootes, der dieses möglicherweise von anderen Booten unterschied.

Dieses flachbödig und steilwandige Fischerboot ist mindestens über weite Strecken identisch mit dem als *Eibaum* bezeichneten Fischerboot der Innerschweizer Seen. Wir haben es also mit zwei Ausdrücken für ein und dieselbe Sache zu tun. Auf welchem Weg diese Synonymie entstanden ist, ist unklar. Um diese Frage zu klären, wären genaue Angaben über Entstehung und Verbreitung dieses Bootes unerlässlich. Laut Arnold ist dieser Bootstypus eine direkte Weiterentwicklung des Einbaums, der überall dort vorkommt, wo Ende des 18. Jahrhunderts noch richtige Einbäume gebräuchlich waren.<sup>124</sup> Diese Behauptung klingt plausibel, Einbaum und *Granse* haben durchaus eine gewisse Ähnlichkeit in der Form. An welchem See diese Innovation stattgefunden hat und ob äussere Einflüsse eine Rolle gespielt haben, ist jedoch ungeklärt. Wahrscheinlich stammt die Entwicklung vom Zürichsee, wo der Einbaum schon Ende des 18. Jh. verschwunden ist, während er auf den Innerschweizer Seen noch länger verkehrt hat.

Thuner- und Brienersee haben demgegenüber Wort und Sache für eine spezielle Fischfangtechnik (Landgarnfang) aus der Innerschweiz bzw. vom Zürichsee übernommen. In Faulensee (BE 75) sind beide Bezeichnungen, *Granse* und *Eibaum*, für dieses Boot gebräuchlich. Nach dem Verbot des Landgarnfangs kamen diese Boote in der Regel wieder ausser Gebrauch. Dies zeigt zum einen, dass eine lokale Bootsbauertradition nicht einfach ohne weiteres durchbrochen wird, sondern dass ein Fischer anscheinend ein Boot dort kaufen muss, wo es gebräuchlich ist und nicht einfach beim einheimischen Bootsbauer in Auftrag geben kann, und zum andern, wie wichtig die Sachgeschichte zur Deutung sprachlicher Phänomene ist.

#### 2.2.4. “Gondle”, “Fischergondle”, “Ruedergondle”

[Vgl. auch Karte 4]







##### 2.2.4.1. Form und Etymologie

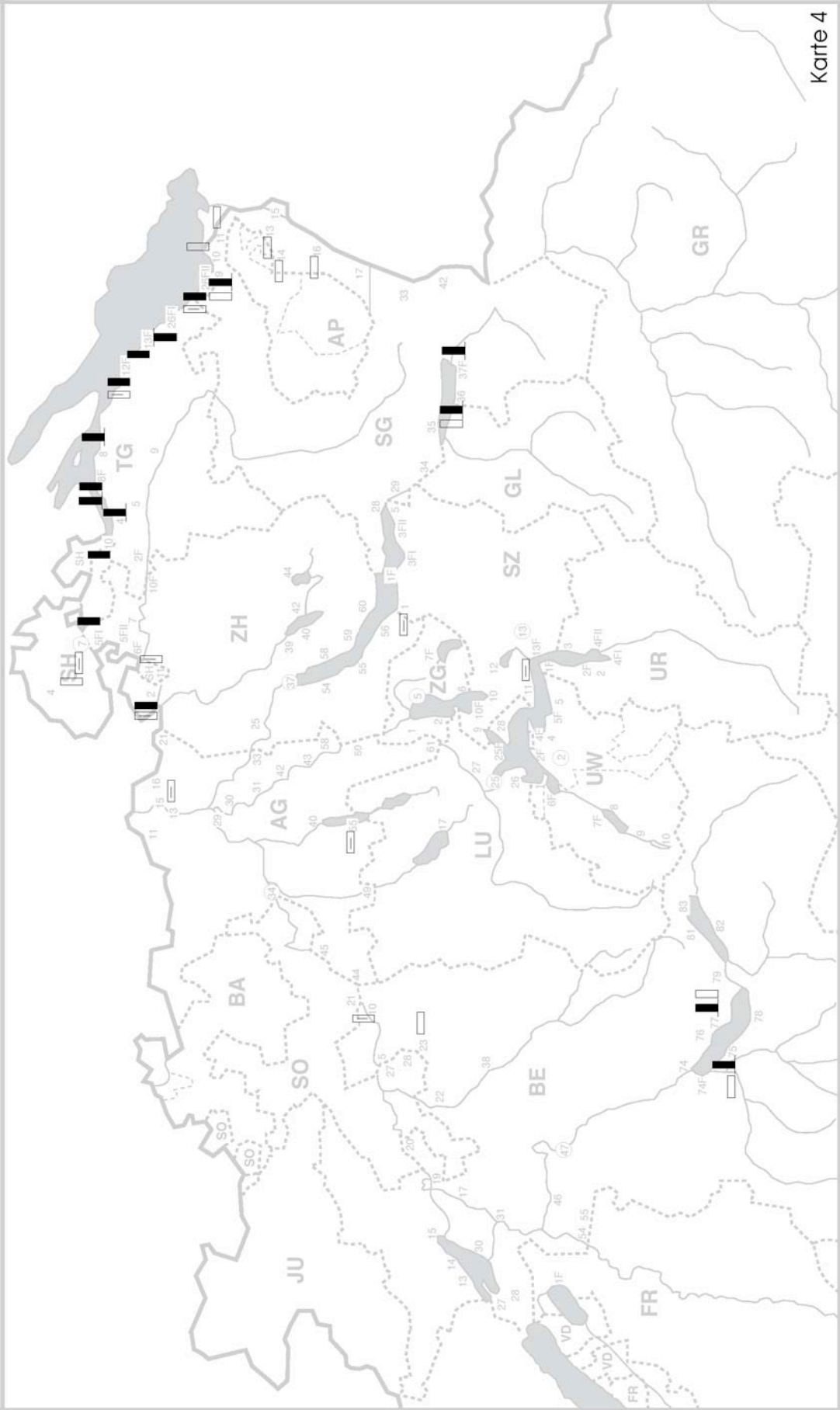
*Gondle*, teilweise *Gundle*<sup>125</sup> oder *Gundu*, ist entlehnt aus ital. *gondola*, welches seit dem 11. Jh. im Venezianischen bezeugt ist, im 14. Jh. gemeinitalienisch wird und bereits Mitte des 16. Jh. in der Diminutivform (wahrscheinlich durch die italienische Form nahegelegt!) im Deutschen auftritt, anfangs in der Bedeutung ‘venezianische Gondel’, seit dem 17. Jh. auch ‘allgemein für barkenähnliche Fahrzeuge, besonders kleine Vergnügungsboote’ gebraucht wird.<sup>126</sup>

Fragen 108.3 / 110.1

# “Gondle”

Vorkommen und Funktion

-  Gondle, für Fischfang gebraucht
-  Fischergondle für Fischfang gebraucht
-  Ruedergondle für Fischfang gebraucht
-  Gondle, Vergnügungsboot
-  Gondle, Vergnügungsboot
-  Gondle, Funktion unbekannt
-  Gondle, Funktion unbekannt
-  Badgondle, Funktion unbekannt



Karte 4

Die Herkunft aus dem Venezianischen ist Adolf Ribl Anlass zu folgender Überlegung: “Aber heisst nicht der Untersee bei Joh. Stumpf 1548, bei Josias Simler 1576 Lacus Venetus wie schon bei Plinius dem Älteren im 1. Jahrhundert nach Christus, könnte nicht das Wort direkt vom Stamm der dorthin vorgedrungenen Veneter ererbt sein? Es wäre eine zu hübsche Annahme, wenn wir nicht wüssten, dass *d Gundle* erst um 1870 vom *Schäffmacher* Grüninger zuerst am Untersee gebaut wurde. Wie er auf den schönen, italienischen Namen kam, ist leider nicht überliefert”.<sup>127</sup> Leider nennt Ribl für die Behauptung, die *Gundle* sei erst um 1870 auf dem Bodensee heimisch geworden, ebenfalls kein Quelle. Und da das Wort auch im Idiotikon nicht aufgenommen wurde, ist auch aus dieser Quelle nichts über erstes Auftreten und Ausbreitung zu erfahren. Die Herkunft des Wortes und das Alter der Entlehnung lassen die These von Ribl über das erst späte Aufkommen der *Gundle* als plausibel erscheinen.

Bei den erweiterten Formen *Fischer-* bzw. *Ruedergundle* wird die Funktion oder ein Merkmal des Bootes besonders betont. Dabei handelt es sich nicht unbedingt um eine feste Fügung, möglicherweise werden solche Präzisierungen je nach Gesprächssituation hinzugefügt oder auch weggelassen.

#### 2.2.4.2. Verbreitung und Funktion

*Gundle* gibt es mit einem eindeutigen Gewicht im Nordosten überall verstreut in der deutschen Schweiz. Vielerorts handelt es sich aber um reine Vergnügungsboote und daher mit ziemlicher Sicherheit um verhältnismässig moderne Errungenschaften. Als Fischerboot des Berufsfischers werden sie nur in der Nordostschweiz und an zwei Belegorten am Thunersee gebraucht, wobei sie in Merligen (BE 77) von der Gewährsperson ebenfalls als jünger bezeichnet werden. Diese beiden Belege sind auch aufgrund ihrer völlig isolierten Lage, sowohl am Thunersee selbst wie auch überhaupt im gesamten zentralen und westlichen Teil des Untersuchungsgebietes, kaum als bodenständig anzusehen, sie sind wohl eher sachlich wie lexikalisch in jüngerer Zeit importiert worden. Ähnlich steht es mit der *Fischergundle* von Murg (SG 36). Sie muss als einzelner Beleg für den Walen- wie auch für den Zürichsee ebenfalls eher dem Importgut als der traditionellen Fischerei zugeordnet werden.

Alseigentliches Kerngebiet der *Gundle* bleiben nurnoch der Bodensee und ein unmittelbar daran anschliessender Teil des Rheins. Dort hat sie sich, wie Ribl schreibt, gegen Ende des 19. Jahrhunderts auszubreiten begonnen. Offenbar hat sie gegenüber den zuvor gebrauchten Booten entscheidende Vorteile gehabt, so dass sie diese verdrängen konnte.<sup>128</sup>

Die *Gundle* wird am Bodensee jedoch nicht nur für die Fischerei gebraucht, sondern wie an vielen Orten des übrigen Untersuchungsgebietes auch für den Personentransport; in Ermatingen (TG 8) gibt es sogar eine *Mietgundle*. Dies zeigt, dass sich der Name unabhängig vom Gebrauch auf einen Schiffstyp beziehen muss. Dieser scheint so gebaut zu sein, dass er auch sehr unterschiedlichen Bedürfnissen gerecht wird. Auch dies ist ein Hinweis darauf, dass wir es nicht mit einem sehr alten, speziell auf die Bedürfnisse der Fischerei zugeschnittenen Bootstyp zu tun haben.



### 2.2.4.3. Aussehen und Konstruktion

Beschreibungen und Abbildungen der verschiedenen *Gondle*-Typen ergeben kein einheitliches Bild. Beispielsweise die *Gundu* von Aarwangen (BE 10) hat mit derjenigen von Ermatingen (TG 8) wenig Ähnlichkeit (vgl. Abb. 22). Gemeinsam scheint allen der spitze Bug, die abgeschrägten Wände und damit zumindest eine leicht bauchige Form. Ebenfalls dürften alle einen flachen Boden besitzen, darauf wird mehrfach verwiesen. Alle *Gondle*-Typen haben ein Spiegelheck, das jedoch eine unterschiedliche Form aufweist. In Aarwangen ist es trapezförmig, am Bodensee und im Berner Oberland dagegen fast oval.



Abb. 22: Links die *Gundu* von Aarwangen (BE 10). Rechts: *Gundle* von Ermatingen (TG 8). [Quelle: SDS]

All diese Boote aus den verschiedensten Regionen können kaum unter einem einzigen Typus subsumiert werden. Augenfällig ist jedoch immerhin, dass sich die *Fischergondle* von Boden- und Thunersee in der Form eindeutig vom *Granse* des Zürich- und Walensees und dem *Eibaum* der Innerschweiz unterscheidet. Sie ist in der Mitte viel breiter und verfügt über schräge Wände, die gegen beide Enden hin in eine Spitze münden, während jene fast senkrechte Wände aufweisen und damit noch eindeutig als Weiterentwicklung des Einbaums zu erkennen sind.

Im Seemuseum von Kreuzlingen werden mehrere *Gondle* vom Bodensee aufbewahrt. Darunter ist auch eine mit Besegelung, die exakt mit der Abbildung von Möking (Abb. 24) übereinstimmt. Es handelt sich um ein Bodenplankenboot mit Balkenstegen. Der wichtigste Unterschied zu allen bisher behandelten Booten ist, dass die Bordwände im Klinkerbau gefertigt wurden. D.h. die einzelnen Bordplanken werden nicht stumpf aneinander geschmiegt, sondern sie überlappen sich ziegelförmig. Diese Technik ist bei



Abb. 23: Gondle von Spiez-Faulensee (BE 75). [Quelle: SDS]

den traditionellen Fischerbooten der deutschen Schweiz einmalig, sie ist sonst nirgends belegt. Sie ist jedoch auch ein Hinweis darauf, dass dieser Bootstyp nicht sehr alt sein kann, denn sie wurde aus dem Norden importiert.<sup>129</sup>

Nicht jede *Gondle* am Bodensee hatte Mast und Segel. Im Seemuseum von Kreuzlingen sind verschiedene Exemplare gesammelt worden. Alle haben die gleiche Bauweise, unterscheiden sich jedoch in Länge und Ausrüstung. Die *Gondle* mit Segelausrüstung ist ca. 7 m lang und verfügt über zwei Sitzruderpaare. Ein anderes Exemplar ist nur ca. 6 m lang, verfügt nicht über Mast und Segel und wird mit nur einem Sitzruderpaar betrieben.

#### 2.2.4.4. Ergebnisse

Mit *Gondle*, *Fischergondle* usw. wird in erster Linie das Schiff des Berufsfischers am Bodensee benannt. Die Belege sowohl am Walen- wie auch am Thunersee sind geographisch isoliert und deuten auf einen möglichen Import aus jener Gegend hin. Daneben wird ein so benanntes Schiff vielerorts in der deutschen Schweiz für Spazierfahrten und Personentransport verwendet. Boote dieser Verwendungsart gibt es jedoch erst in neuerer Zeit und sie entspringen kaum je der traditionellen Sachkultur. Folglich kann die *Gondle* mit gutem Grund nur am Bodensee als das Fischerschiff des Berufsfischers bezeichnet werden.

Der Name wurde um 1600 aus dem Italienischen, ursprünglich dem Venezianischen entlehnt. Über welchen Weg er an den Bodensee gelangt ist, liegt im Dunkeln. Es scheint, dass Wort und Sache am Bodensee von einem Bootsbauer um 1870 eingeführt wurden.

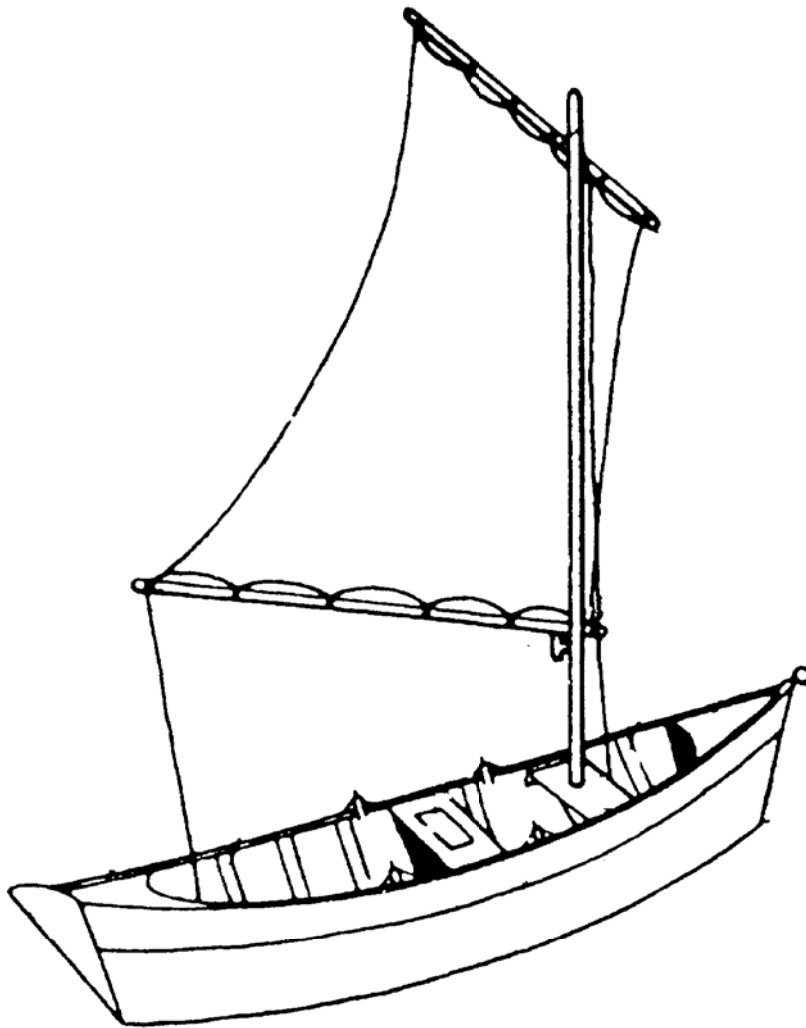


Abb. 24: Zeichnung einer Gondle, wie sie auf der Insel Reichenau am Bodensee üblich war. [Quelle: MÖKING]

Wenn unsere Vermutung stimmt, dass vorher wahrscheinlich Boote in der Art des *Segners* üblich waren (welche ihrerseits eher eine gewisse Ähnlichkeit mit den mehrteiligen *Eiböim* und *Granse* aufweisen), dann dürfte sich die *Gondle* vermutlich durch folgende Merkmale davon unterscheiden:

- Die Wände sind nicht steil, sondern bauchig gewölbt und laufen in eine Spitze aus;
- Anstelle von dicken Planken werden relativ dünne Bretter verwendet, die stärker gebogen werden können;
- Sie ist im Klinker- und nicht mehr im Kraweelbau gefertigt, d.h. mit sich ziegel-förmig überlappenden Planken;
- Anstelle von Stehrudern verfügt sie über Sitzruder.

Die heutigen *Gondle* am Bodensee bestehen teilweise noch aus Holz, z.T. auch aus Kunststoff und Metall. Alle Typen haben die gleiche Form, diejenigen aus Holz weisen genau

die oben beschriebenen Merkmale auf. Diejenigen aus Kunststoff und Metall werden natürlich ganz anders gefertigt und weisen nur noch eine äusserliche Ähnlichkeit auf.



Abb. 25: Zwei heutige Gondle in Ermatingen am Bodensee, links eine aus Holz, rechts eine aus Kunststoff und Metall. [Quelle: H. Bickel]

## 2.2.5. “Fischerschiff”, “Motorschiff”, “Zuggarnschiff”, “Garnschiff”, “Schnabelschiff”, “Ruederschiff”, “Schifflì”

### 2.2.5.1. Form und Etymologie

*Schiff* wird zurückgeführt auf mhd. *schiff*, *scheff*, ahd. *skif*, und ist bereits germanisch als *\*skipa-* vorhanden. Ausgangsbedeutung ist ‘ausgeschnittener, ausgehöhlter Einbaum’.<sup>130</sup> Im Schweizerdeutschen bezeichnet es neben den Schifffahrzeugen auch eine Vielzahl von schiffsähnlichen Gegenständen, meist Gefässe, aber auch etwa den Mittelteil einer Kirche usw.<sup>131</sup>

Die Urbedeutung des gehöhlten Baumstammes ist heute längst verlorengegangen, *Schiff* kann für alle möglichen Wasserfahrzeuge gebraucht werden, so dass zur Bezeichnung von einzelnen Schiffstypen Bestimmungswörter notwendig werden. Neben den oben genannten treten noch die folgenden Komposita mit *Schiff* in der Bedeutung von ‘Fischerboot’

auf: (*Gangfisch-*) *Segischiff*, *Kiilschiff*, *Rüscheschiff*, *Truckeschiff*, (*Flach-*) *Bodeschiff*. Dazu kommen die Transport-, Jagd- und Vergnügungsboote: *Güeterschiff*, *Handschiffli*, *Holzschiffli*, *Jagdschiffli*, *Iisschiffli*, *Jochschiff*, *Kabineschiff*, *Chäässchiff*, *Chiüsschiff*, *Klüplerschiffli*, *Kursschiff*, *Laschtschiff*, *Ledischiff*, *Mär(i)tschiff*, *Notschiffli*, *Personeschiff(-li)*, *Pontonschiff*, *Radschiff*, *Riischiff*, *Salonschiff*, *Schnoorzeschiff*, *Sägelschiff*, *Dampfschiff*, *Fäärschiff*, *Fuerschiff*, *Weitschiff*, *Zürischiffli*. Hingegen kommt das Simplex *Schiff* nur im Diminutiv vor.

In Hanauerland wird *Schiff* von den Fischern nur im verallgemeinernden Sinn gebraucht. Es wird auch von den Gewährleuten nie mit einem auf die Fischerei hinweisenden Bestimmungswort versehen: “Die ausdrückliche Verbindung zur Fischerei durch ein Bestimmungswort wird meist von Nichtfachleuten vollzogen”.<sup>132</sup> Dies trifft für unser Gebiet nicht zu, hier nennen Fischer teilweise selbst ein bestimmtes Boot *Fischerschiff*, *Garnschiff* usw.

Seit wann dem Wort *Schiff* diese übergreifende Funktion zugewiesen wird, ist nicht bekannt. Zu fragen wäre, ob es als das älteste Wort im deutschen Sprachgebiet anzusehen ist, das sich ursprünglich auf ein einziges überhaupt vorhandenes Schiff (nämlich den Einbaum) bezog, später aber, als allmählich neue Schiffe aufkamen, diese immer wieder miteinschloss. Eine solche Entwicklung wäre durchaus plausibel, aufgrund der Quellenlage bleibt sie jedoch rein spekulativ.

Neben *Schiff* existiert im Bodenseegebiet auch die Lautung *Scheff*. Sie beruht auf der ahd. Nebenform *skēf*, mhd. *schēf*. Durchgehend angewandt wird sie nur noch in Berlingen (TG 8<sup>F</sup>) und Ermatingen (TG 8), die anderen Orte gleichen sich allmählich ans Hochdeutsche oder Gemeinschweizerdeutsche an.<sup>133</sup>

#### 2.2.5.2. Verbreitung und Funktion

Die Zusammensetzung *Schiff* und Bestimmungswort wird fast ausschliesslich nur an Seen zur Bezeichnung von Wasserfahrzeugen gebraucht. Dort wird sie auf eine Vielzahl ganz unterschiedlicher Typen angewandt. An Flüssen hingegen werden Boote nur in wenigen Ausnahmefällen damit bezeichnet, beim Fischerschiff des Berufsfischers kommt es nur an zwei Belegorten vor, ein erstes Mal in Benken (SG 29) am Linthkanal (also in ausgesprochener Nähe des Zürichsees), ein zweites Mal in Merenschwand (AG 59).

Abgesehen von dieser Einschränkung ist *Schiff* in der gesamten deutschen Schweiz heimisch und gebräuchlich. Auch an denjenigen Aufnahmeorten, wo kein entsprechender Beleg vorliegt, muss davon ausgegangen werden, dass das Wort an sich bekannt ist, jedoch nur in allgemeiner Bedeutung und nicht als Bezeichnung konkreter Boote.

Das Vorkommen von *Schiff* ist also nicht an bestimmte Regionen gebunden, sondern unabhängig davon an das Vorhandensein von Seen. Damit wird bestätigt, dass das Wort schon seit langer Zeit allen deutschschweizerischen Mundarten angehören muss. Dass es an Seen neben einer übergreifenden Bedeutung auch für ganz konkrete Boote gebraucht wird, könnte damit zusammenhängen, dass dort viel mehr und vor allem ganz verschiedene Boote vorkommen, so dass in erster Linie bei neueren Schiffstypen (z.B.

Kiel-, Dampf-, Motor-, Segelschiffen usw.) ein neuer Name gerne durch Zusammenfügung von *Schiff* und einem das Boot besonders kennzeichnenden Bestimmungswort gebildet wird. An Flüssen hingegen kommt oft nur ein einziger Bootstyp vor, so dass zu derartigen Wortbildungen kein Anlass besteht.

### 2.2.5.3. Aussehen und Konstruktion

Erwartungsgemäss können die Komposita mit dem Grundwort *Schiff* keinem bestimmten Sachtypus zugeordnet werden. Entscheidend für die Einordnung der damit bezeichneten Boote ist vielmehr das jeweilige Bestimmungswort. Wir müssen daher jedes Kompositum für sich betrachten:

- *Fischerschiff*: Als Benennungsmotiv dient hier der Gebrauch des Bootes, die Fischerei. Es erstaunt, dass ein konkretes Boot so genannt wird, denn eigentlich werden alle Boote des Berufsfischers für die Fischerei gebraucht und man könnte annehmen, *Fischerschiff* sei ein übergeordneter Begriff, der alle Boote zugleich umfasse. Dies trifft jedoch offensichtlich nicht zu. An einzelnen Belegorten wird damit jeweils ein ganz bestimmtes Boot bezeichnet. Ausser dass sie zur Fischerei gebraucht werden, scheinen diese Boote keine gemeinsamen Merkmale aufzuweisen. In Ligerz (BE 13) muss das Fischerschiff beispielsweise ein Kielschiff sein, während es in Berlingen (TG 8<sup>F</sup>) ungefähr die Form der Gondel hat. Seit wann es Boote mit diesem Namen gibt und welche Gründe dafür verantwortlich sind, geht aus dem Material nicht hervor. Möglicherweise ist das Kompositum von ausserhalb, vielleicht von Bootsbauern oder Sportfischern in die Fischersprache eingedrungen.
- *Motorschiff*: Als Bezeichnung des Fischerschiffs kommt dieses Kompositum nur einmal vor. Normalerweise wird *Motorschiff* jedoch entweder für grosse Personenschiffe oder für Motorboote mit Aussenbordmotor gebraucht. Bei diesem einmaligen Gebrauch des Wortes in Meggen (LU 25) ist daher möglicherweise mit einer idiolektalen Bildung zu rechnen. Wenigstens kann dank dem Benennungsmotiv das Alter des Namens ziemlich genau bestimmt werden: Er ist mit Sicherheit erst im 20. Jh. entstanden. Wie das Boot genau aussieht und ob es an eine lokale Bootsbauertradition anschliesst, ist aus dem Originalmaterial nicht ersichtlich.
- *Garnschiff* und *Zuggarnschiff*: Beide Ausdrücke beziehen sich auf eine Fischfangtechnik mit dem Netz. Ersterer kommt in Quarten (SG 37<sup>F</sup>) vor. Als einzige Zusatzinformation gibt die Gewährsperson an, das *Garnschiff* werde für die Hochseefischerei gebraucht. Diese Angabe lässt keine Rückschlüsse auf Alter und Umstände der Benennung zu. Das *Zuggarnschiff* ist einzig in Sempach (LU 17) belegt. Es ist ähnlich gebaut wie die *Schaluppe* ("flacher Boden, vorne spitz, hinten breit"), jedoch mit eingebautem Motor und ohne Fischkasten. Höchstwahrschein-

lich ist das *Zuggarnschiff* daher eine ganz junge Bildung, zugeschnitten auf ein motorisiertes Schiff, das sich für das Ziehen des *Zuggarns* besonders gut eignet.

- *Schnabelschiff*: Dieses Boot verdankt den Namen seiner ausgeprägten Spitze. Der Ausdruck ist insgesamt zehnmal belegt, ausschliesslich an Aufnahmeorten am Vierwaldstättersee. Als Schiff des Berufsfischers wird es zweimal gebraucht (UW 4<sup>F</sup> und UR 2), die übrigen scheinen verschiedenen Zwecken zu dienen. Beschreibung und Foto ergeben ein einheitliches Bild: Das Boot verfügt über eine Spitze, konische Wände, flachen Boden und Spiegelheck (vgl. Abb. 26). Es unterscheidet sich also deutlich vom alten, ortsüblichen Fischerboot, dem *Eibaum*. Die konstruktiven Merkmale und vereinzelt Hinweise der Gewährspersonen identifizieren es als sachlich neu. Damit wird die oben geäusserte Vermutung einmal mehr bestätigt, dass vor allem die in letzter Zeit aufgekommenen Boote gerne durch ein Kompositum mit dem Grundwort *Schiff* benannt werden.



Abb. 26: Das Schnabelschiff auf dem Leischt in Beckenried (UW 5<sup>F</sup>). [Quelle: SDS]

- *Ruederschiff*: Dieser Ausdruck wird in weiten Teilen der deutschen Schweiz gebraucht; in aller Regel bezeichnet er ein kleineres Boot mit Sitzruder für den Personentransport, das erst in jüngerer Zeit aufgekommen ist. Als ortsübliches Fischerboot wird es gerade nur in Oberried am Brienersee (BE 81) gebraucht. Die Zusatzinformationen (“aus Brettern, mit einem Ruder gerudert”) sind jedoch allzu spärlich, um es typologisch eindeutig diesen neueren Vergnügungsbooten gleichzusetzen. Die Art der Benennung schliesst aber ein höheres Alter nach aller Wahrscheinlichkeit aus, es sei denn, *Ruederschiff* sei als Gegensatz zum Fischer-

schiff mit Segelantrieb entstanden.

- *Schiffli* ist gesamthaft zwölfmal belegt, davon fünfmal als Schiff des Berufsfischers, sonst meist als kleines Vergnügungsboot, in Thun (BE 74) sogar als kleines Kurschiff im Winter. Der Name hat mit einem bestimmten Sachtypus nichts zu tun, er bezeichnet lediglich ein im Verhältnis zu anderen kleineres Schiff. Entsprechend uneinheitlich sind denn auch die Angaben der Gewährspersonen, und es ist davon auszugehen, dass diese Bezeichnung in den verschiedenen Regionen jeweils eine eigenständige Bildung ist. Über das Alter der Sache macht nur der Gewährsmann von Iseltwald (BE 82) eine Angabe, er bezeichnet sie als gegenüber dem *Granse* jünger.

#### 2.2.5.4. Ergebnisse

*Schiff* ist ein sehr altes Wort, es kann bis ins Germanische zurückverfolgt werden. Ausgehend von der Urbedeutung 'ausgehöhlter, geschnittener Einbaum' wurde es allmählich zu einem umfassenden Begriff für alle Arten von Wasserfahrzeugen, es wurde aber auch ausserhalb davon auf schiffähnliche Gegenstände übertragen. In der Fischereiterminologie wird es ausser im Diminutiv nur zusammen mit einem Bestimmungswort zur Bezeichnung konkreter Boote gebraucht. Obwohl *Schiff* als Wort im gesamten Untersuchungsgebiet bekannt ist, kommt diese Art der Namenbildung fast ausschliesslich an Seen vor. Dies ist darauf zurückzuführen, dass dort gerade in jüngerer Zeit besonders viele verschiedene Boote neu aufgekommen sind und sich daher das übergreifende Wort *Schiff* zusammen mit einem das jeweilige Boot charakterisierenden Bestimmungswort besonders gut zur Namengebung eignet.

Der Nachweis, dass alle auf diese Weise benannten Boote eine Erscheinung der letzten Zeit seien, ist nicht überall gelungen. Immerhin unterscheiden sie sich in jedem Fall in der äusseren Form vom mehrteiligen *Eibaum* und vom *Granse*, die beide mit grosser Sicherheit zu den ältesten noch im Gebrauch stehenden Booten gehören.

### 2.2.6. "Fischerboot", "Flachboot"

#### 2.2.6.1. Form und Etymologie

*Boot* gehört zu germ. \**beta-*, aus idg. \**bhed-*, \**bhod-* 'stechen'. Genau gleich wie bei *Schiff* ist auch hier der ausgehöhlte Baumstamm als ursprüngliche Bedeutung anzunehmen. *Boot* wird von der idg. Wurzel jedoch nicht direkt ins Deutsche überliefert, sondern gelangt über anord. *batr* ins Englische als *bat*, mengl. *bōt*, engl. *boat*, wird im 13. Jh. ins Mittelniederländische, im 14. Jh. ins Mittelniederdeutsche entlehnt. Seit dem 17. Jh. fasst es in den deutschen Mundarten Fuss und kann ab 1750 in der Bedeutung 'kleineres,



selbständiges Fahrzeug zu Fischfang und Küstenfahrt' als eingebürgert gelten.<sup>134</sup>

Eine weitere Übereinstimmung mit *Schiff* zeigt sich im Gebrauch des Wortes: *Boot* hat ebenfalls eine übergreifende Bedeutung und wird daher zur Benennung konkreter Schifffahrzeuge mit einem Bestimmungswort versehen.<sup>135</sup> Folgende derartigen Komposita sind belegt: *Fäärboot, Faltboot, Flachbodeboot, Gummiboot, Kiilboot, Kursboot, Motorboot, Paduboot(li), Rennboot, Ruederboot, Schnällboot, Sägelboot(li), Dampfboot, Übersetzboot*. Schon allein der Name verrät bei den meisten dieser Boote, dass sie erst seit kurzer Zeit existieren und grösstenteils industriell gefertigt werden. Zudem ist ersichtlich, dass neben ganz kleinen wie dem *Gummiboot* durchaus auch grosse Wasserfahrzeuge mit *Boot* bezeichnet werden; als Beispiel seien das *Kursboot* und für einzelne Belegorte auch das *Motorboot* genannt. D.h. dass die oben zitierte Definition von Kluge für unser Untersuchungsgebiet so erweitert werden müsste, dass auch grössere selbständige Fahrzeuge eingeschlossen sind.

Die vielen Ähnlichkeiten zwischen *Boot* und *Schiff* lassen die Frage aufkommen, in welchem Verhältnis die beiden Ausdrücke zueinander stehen, ob sie einen anderen Teil der Wirklichkeit abdecken oder sich synonym zueinander verhalten. Leider ist im Fragebuch keine entsprechende semasiologische Frage enthalten. An sehr vielen Belegorten kommen beide Ausdrücke vor, ihr Verhältnis kann aber an keiner Stelle zuverlässig geklärt werden. Der Duden definiert die beiden Ausdrücke folgendermassen:

- *Boot*: "Kleines, meist offenes Wasserfahrzeug".<sup>136</sup>
- *Schiff*: "Grosses, bauchiges, an beiden Enden meist schmaler werdendes od. spitz zulaufendes Wasserfahrzeug".<sup>137</sup>

Für das Gesamtgebiet der deutschen Schweiz ergibt sich jedoch keine klare Trennung; möglicherweise besteht eine leichte Tendenz, *Schiff* für eher grössere, *Boot* für eher kleinere Wasserfahrzeuge einzusetzen.

#### 2.2.6.2. Verbreitung und Funktion

Das Verbreitungsgebiet des Grundwortes *Boot* mit jeweils verschiedenen Bestimmungswörtern zeigt weitgehend die gleichen Charakteristika wie dasjenige von *Schiff*. *Boot* tritt hauptsächlich an Seen auf, seltener auch an Flüssen. Oft kommen an einem Belegort beide Ausdrücke vor, manchmal nur der eine oder nur der andere; es ergeben sich jedoch keine aussagekräftigen Sprachlandschaften. *Boot* scheint trotz seiner relativ späten Einbürgerung ebenfalls allen deutschschweizerischen Mundarten anzugehören. Je mehr verschiedene und vor allem neuere Schifffahrzeuge an einem Ort vorkommen, umso grösser ist die Chance, dass ein Kompositum mit *Boot* gebildet wird. Andere Erkenntnisse sind aus dem Verbreitungsgebiet dieser Komposita nicht zu gewinnen, auf das Herstellen einer entsprechenden Karte wurde daher verzichtet.

### 2.2.6.3. Aussehen und Konstruktion

Die Angaben der Gewährspersonen reichen nicht aus, um sich vom *Fischer-* und vom *Flachboot* auch nur annähernd eine Vorstellung zu machen. Die vielen verschiedenen Komposita zeigen jedoch schon mit aller Deutlichkeit, dass *Boot* keineswegs einem bestimmten Sachtypus entspricht, sondern dass einzig und allein das Bestimmungswort sich auf die konkrete Sache bezieht. Wir müssen daher die beiden Komposita wiederum einzeln betrachten:

- *Fischerboot* ist am Vierwaldstättersee mit drei Belegen vertreten (LU 25, UW 1 und 6<sup>F</sup>). Nur an den beiden Belegorten in Unterwalden wird etwas über die Form gesagt; in Hergiswil (UW 1) heisst es, die Wände seien leicht konisch, in Alpnach Stad (UW 6<sup>F</sup>) hingegen, die Wände seien gerade, der Boden flach, die ganze Form sei jedoch eleganter als beim *Eibaum*. Gerade diese letzte Bemerkung könnte darauf hindeuten, dass trotz der vordergründigen Widersprüchlichkeit der gleiche Bootstypus gemeint ist, denn auch die relative Nähe aller drei Belegorte deutet eher darauf hin, dass eine Verbindung zwischen diesen Belegen besteht. Auch das eigentlich der Fischersprache unangemessene Benennungsmotiv<sup>138</sup> könnte von einem Bootsbauer stammen, für den eine solche Namengebung durchaus sinnvoll wäre. Über das Alter von Wort und Sache kann kein Zweifel bestehen; in Hergiswil wird es vom Gewährsmann ausdrücklich als gegenüber dem *Eibaum* jünger ausgewiesen. Die Art der Benennung sowie das Alter des Wortes *Boot* selbst sprechen für ein Aufkommen frühestens im 19. Jh., wahrscheinlicher erst im 20. Jh.
- *Flachboot* kommt als *Fischerboot* nur einmal in Erlach (BE 27) vor. Leider gibt es dazu weder eine Abbildung noch eine Beschreibung. Wahrscheinlich handelt es sich um ein Synonym für *Flachbode* oder *Flachbodeschiff*. Das Bestimmungswort bezieht sich demnach auf die Bootsform, entweder auf den Boden oder auf das Boot als Ganzes. In Lüscherz, einem Nachbarort von Erlach, wird heute noch eines der letzten traditionellen flachbödigen Fischerboote des Bielersees aufbewahrt. Es handelt sich um einen *Flachbode*, der sehr grosse Ähnlichkeit mit dem *Weidli* von Ligerz aufweist. Es ist gut möglich, dass der Gewährsmann von Erlach ein solches Boot meint.

### 2.2.6.4. Ergebnisse

*Boot* entstammt zwar einer idg. Wurzel, gelangt jedoch über das Englische erst im ausgehenden Mittelalter ins Frühneuhochdeutsche und kann sogar erst ab ca. 1750 im Deutschen als eingebürgert gelten. Als Urbedeutung ist auch hier 'Einbaum' anzunehmen. Im Deutschen hatte es jedoch seit seiner Übernahme die Bedeutung eines 'kleineren, selbständigen Fahrzeuges zu Fischfang und Küstenfahrt', in der Schweiz kann es zudem auch grössere Schiffe bezeichnen. Trotz dieser erst späten Aufnahme in die deutsche Sprache scheint das Wort in der gesamten deutschen Schweiz heimisch zu sein, zur Bezeichnung

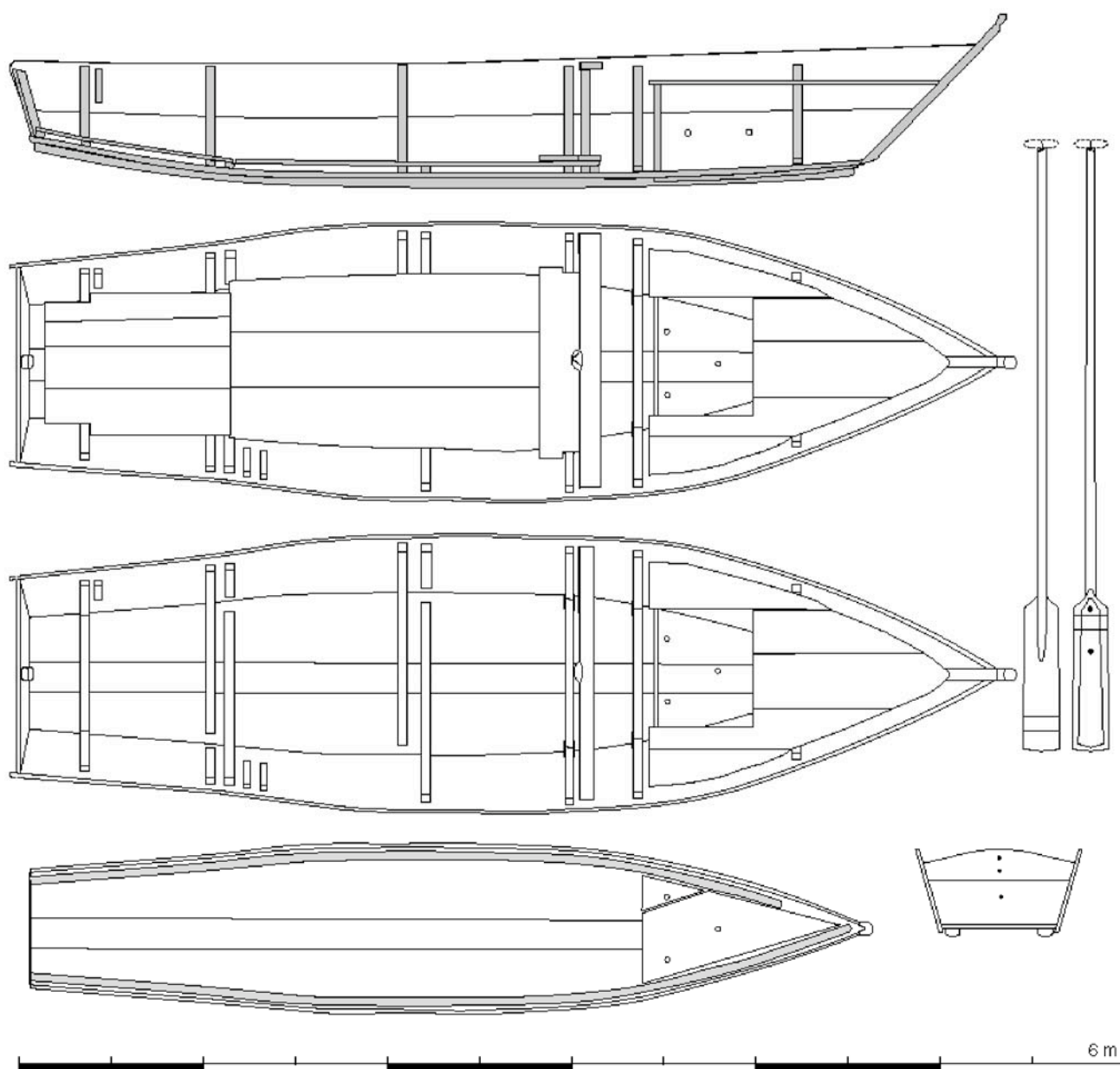


Abb. 27: Zeichnung eines Flachbode aus Lüscherz, einem Nachbardorf von Erlach (BE 27). Aus der ehemals grossen Flotte ist noch ein einziges solches Fischerboot übriggeblieben und wird heute unter Dach aufbewahrt. Der Blindboden im mittleren Teil des Bootes ist fest eingebaut, er wurde zur besseren Illustration der Konstruktionsmerkmale des Bootsbodens in der unteren Grundrisszeichnung weggelassen. Der hintere Teil des Blindbodens kann herausgenommen werden. Der Deckel des Fischbehälters fehlt, war ursprünglich aber mit Sicherheit vorhanden. Beim Ruder ist offenbar der Griff am oberen Ende abgebrochen. [Quelle: H. Bickel]

konkreter Schiffsfahrzeuge wird es jedoch mit einem Bestimmungswort versehen. Solche Komposita sind nicht an bestimmte Regionen gebunden, sondern kommen im gesamten Untersuchungsgebiet vor, in erster Linie jedoch an Seen, wo mehrere und vor allem auch mehrere neue Bootstypen vorhanden sind. Für Fischerboote kommen Bezeichnungen mit dem Grundwort *Boot* nur gerade viermal vor; zumindest in drei Fällen handelt es sich mit grösster Wahrscheinlichkeit um sehr junge Bildungen, die möglicherweise vom Bootsbauer her in die Fischersprache übernommen wurden.

## 2.2.7. Einzelfälle

### 2.2.7.1. "Schaluppe"

[Vgl. Karte 5]

*Schaluppe* gehört zu nl. *sluipen* (entspricht mhd. *sliefen* 'gleiten, schlüpfen'). Das Wort taucht erstmals 1554 im Französischen zur Bezeichnung eines niederländischen Boots auf. Daraus wurde frz. *chaloupe*, span. *chalupa* und ital. *scialuppa*. Das Französische *chaloupe*, *saloupe* wird ins Deutsche entlehnt (erster hd. Beleg 1629).<sup>139</sup>

Die Bezeichnung ist sowohl deutschen wie auch einigen schweizerischen Mundarten geläufig. Karte 7 zeigt jedoch, dass es mit grösster Wahrscheinlichkeit in der deutschen Schweiz eigenständig aus dem Französischen entlehnt wurde und nicht erst auf dem Umweg über Deutschland hierhin gelangt ist. Es fehlt völlig in der nördlichen und östlichen Schweiz, ist jedoch auf den Seen Freiburgs und Berns sowie in der Innerschweiz häufig vertreten. Dass gerade die Innerschweizer Seen am meisten Belege verzeichnen, mag für einen Romanismus etwas erstaunen. Aber es scheint, dass der Brünigpass für die Fischerei eine zentrale Rolle im Austausch zwischen Innerschweiz und Kanton Bern spielt. Schon der *Eibaum* und der *Granse* müssen, diesmal in umgekehrter Richtung, über diesen Weg an den Brienzer- und Thunersee gelangt sein. Zudem kommt das



Abb. 28: Schaluppe in Merligen (BE 77). [Quelle: SDS]

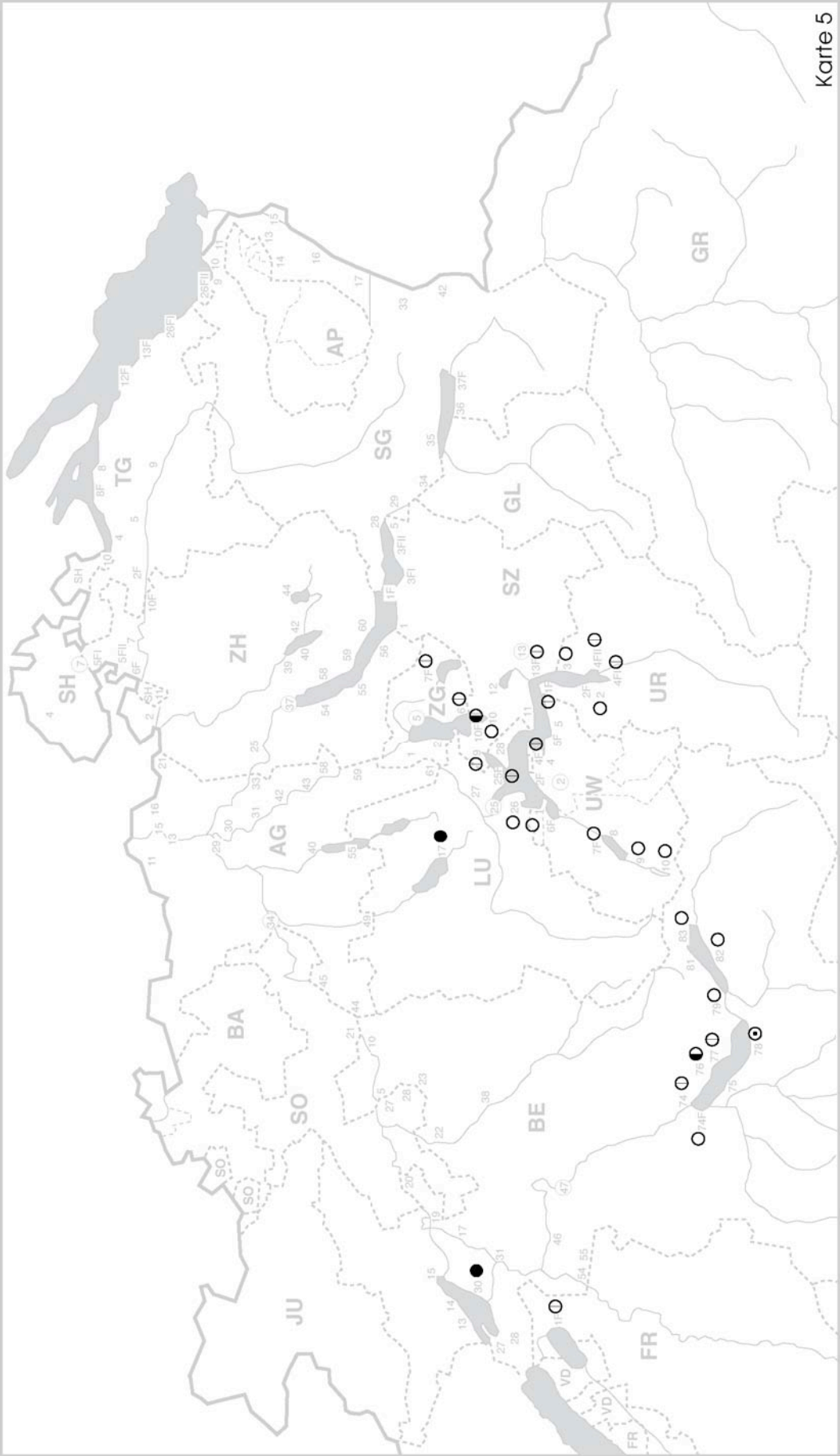
Fragen 108.3 / 110.1

# “Schaluppe, Schaluppli”

Vorkommen und Funktion

“Schaluppe/Schaluppli” werden gebraucht als:

- ortsbüchliches Fischerboot
- nur z. T. als Fischerboot
- Ausflugsboot
- ⊙ Rettungsboot
- Funktion unbekannt



Karte 5

Wort mit Ausnahme von Büren (BE 19) nur an Seen vor, eine Ausbreitung entlang der Flussläufe (Aare, Reuss) scheint in diesem Fall undenkbar. Im übrigen ist der Transport von Booten von einem Gewässer ins andere über den Landweg in der Geschichte der Schifffahrt vielfach belegt. Wegen fehlender Kanäle und Durchstiche behalf man sich damit, die Schiffe auch über Bergrücken zu schleppen. Solche Schiffüberzüge sind auch in Frankreich und Norwegen sowie für die Kriegs- und Handelszüge der normannischen Waräger durch Russland belegt.<sup>140</sup>

Laut K. Günther ist die Schaluppe “ein kleines, leichtes und damit recht schnelles Boot, das zum Rudern und gewöhnlich auch zum Segeln eingerichtet ist. Sie wird, ebenso wie die Pinasse, auch als Schiffsbeiboot gebraucht. Dadurch, dass die Schaluppe klein und leicht gebaut ist, gleitet sie rasch durchs Wasser, und ihr Name wird daher also wohl von ihrer Fahreigenschaft stammen.”<sup>141</sup> Die Anwendung der Etymologie zur heutigen sachlichen Beschreibung scheint mir nicht unbedenklich. Wir haben an verschiedenen Stellen gesehen, dass sich die Herkunft der Bedeutung nicht mehr unbedingt in der heutigen Sache widerspiegelt. Man denke nur an den mehrteiligen *Eibaum*.

Sachlich muss in unserem Untersuchungsgebiet mit mindestens zwei Typen gerechnet werden. In Sempach (LU 17) ist die *Schaluppe* ähnlich gebaut wie der *Eibaum*, nämlich mit flachem Boden. An den meisten andern Belegorten handelt es sich, soweit ersichtlich, um ein Kielschiff. Kielbödiges Schiffe sind in der Schweiz jedoch relativ jung (19./20. Jh.).<sup>142</sup> Der Gebrauch der Schiffe deutet ebenfalls auf eine jüngere Erscheinung hin. Es sind meistens kleine Ausflugsboote, die zum Teil an Fremde vermietet werden. Der in Sempach bezeugte flachbödiges Typ wird hingegen bezeichnenderweise als Boot des Berufsfischers gebraucht. Ob der zweite Beleg in dieser Funktion (Täuffelen = BE 30) ebenfalls diesem Typ angehört, ist leider aus dem Originalmaterial nicht ersichtlich. Daher kann nicht nachgewiesen werden, ob der Beleg von Sempach einen Einzelfall darstellt. Dies herauszufinden wäre aber wichtig, wollten wir etwas über das Alter der Entlehnung erfahren. Sollte es tatsächlich nur ein Einzelfall sein, so müsste man annehmen, dass *Schaluppe* als Wort und Sache aus dem Französischen entlehnt wurde und erst seit kürzerer Zeit auf einigen deutschschweizerischen Seen aufgekommen ist. Könnte hingegen gezeigt werden, dass zwischen einer flachbödiges *Schaluppe* des Berufsfischers und einer neueren, kielbödiges Vergnügungs-*Schaluppe* unterschieden werden muss, so dürfte eine wesentlich frühere Entlehnung angenommen werden. Offen müsste aber bleiben, ob die Vergnügungs-*Schaluppe* lediglich durch Namensübertragung oder durch eine neue, zweite Entlehnung von Wort und Sache entstanden ist.

#### 2.2.7.2. “Barche”, “Fischerbarche”

*Barche* ist ein Lehnwort aus roman. *barca*<sup>143</sup>, das seinerseits aus der Nilschifffahrt übernommen wurde. Das hd. Wort *Barke* ist über pikardisch<sup>144</sup> *barque*, mnl. *barke* ins Mhd. gelangt (erster Beleg 1195) und hat sich in der Bedeutung ‘kleineres Fahrzeug namentlich in südlichen Gewässern’ im Nhd. erhalten.<sup>145</sup> Laut Günther hat die Form im Neuhochdeutschen in der Zeit zwischen dem 18. und 19. Jh. zwischen einsilbigem *Bark*

und zweisilbigen *Barke* geschwankt. Schliesslich hat sich im Süden das zweisilbige *Barke* in der Bedeutung 'kleineres Schifffahrzeug' etabliert, während das einsilbige *Bark* im Norden als typisches Seemannswort mehrmastige grosse Handelsschiffe mit Fregatentakelung bezeichnet.<sup>146</sup> Das schwdt. Wort scheint jedoch auf einer eigenständigen Entlehnung zu beruhen, denn das SDS-Material belegt *Barche* nur gerade in den Kantonen Freiburg und Bern, also in unmittelbarer Nachbarschaft zur deutsch-französischen Sprachgrenze. Das Idiotikon nennt zusätzlich die solothurnischen Gebiete Buchsgau, Leberberg und Niederamt. Ein Vordringen des Wortes aus dem Norden ist bei diesem Verbreitungsgebiet äusserst unwahrscheinlich, es muss daher mit einer Entlehnung aus der romanischen Nachbarschaft gerechnet werden.



Abb. 29: Galère oder barque für den Fischfang mit grossen Netzen auf dem Neuenburgersee. [Quelle: ALLANFRANCHINI, PATRICE ET COLLAB. 1989. Neuchâtel: son lac, ses rives, ses ports: par des photographies et des cartes postales anciennes. Collection de M. René Charlet ; texte de M. Patrice Allanfranchini. (Collection "anciennes cartes postales"). Saint-Blaise: Editions du Ruau, S. 97]

Aufgrund der lautlichen Gestalt des Wortes kann geschlossen werden, dass der Entlehnungsvorgang schon einige Zeit zurückliegt, denn als Ausgangswort muss roman. *barca* angenommen werden. Die spätere frz. Form *barque* würde schwdt. *barggen* oder ähnliches ergeben.<sup>147</sup>

Über das Aussehen der *Barchen* enthält das SDS-Material wenig Angaben; aus ihrem Gebrauch wird aber deutlich, dass zwei ganz verschieden grosse Schiffe mit diesem Namen existieren müssen. Zum einen sind es richtige Lastschiffe, entweder für bäuerliche Erzeugnisse oder für Kies und Sand, zum anderen kleine Personentransport- oder Fischerboote. Ob beide Typen gewisse Gemeinsamkeiten aufweisen, ist nicht ersichtlich. Auch aus dem Namen ist kein Sachbezug herstellbar. Immerhin steht fest, dass frz. *barque* in der Westschweiz ebenfalls zweifache Bedeutung hat: 1. "La grande barque de transport des marchandises, ponté et a voiles, desservie par un équipage de 3 a 4 hommes. Le pont avait en moyenne une longueur de 28 m. et une largeur de 8 m. Elle servait surtout au transport de pierre a bâtir." 2. "Le petit bateau de pêche et de

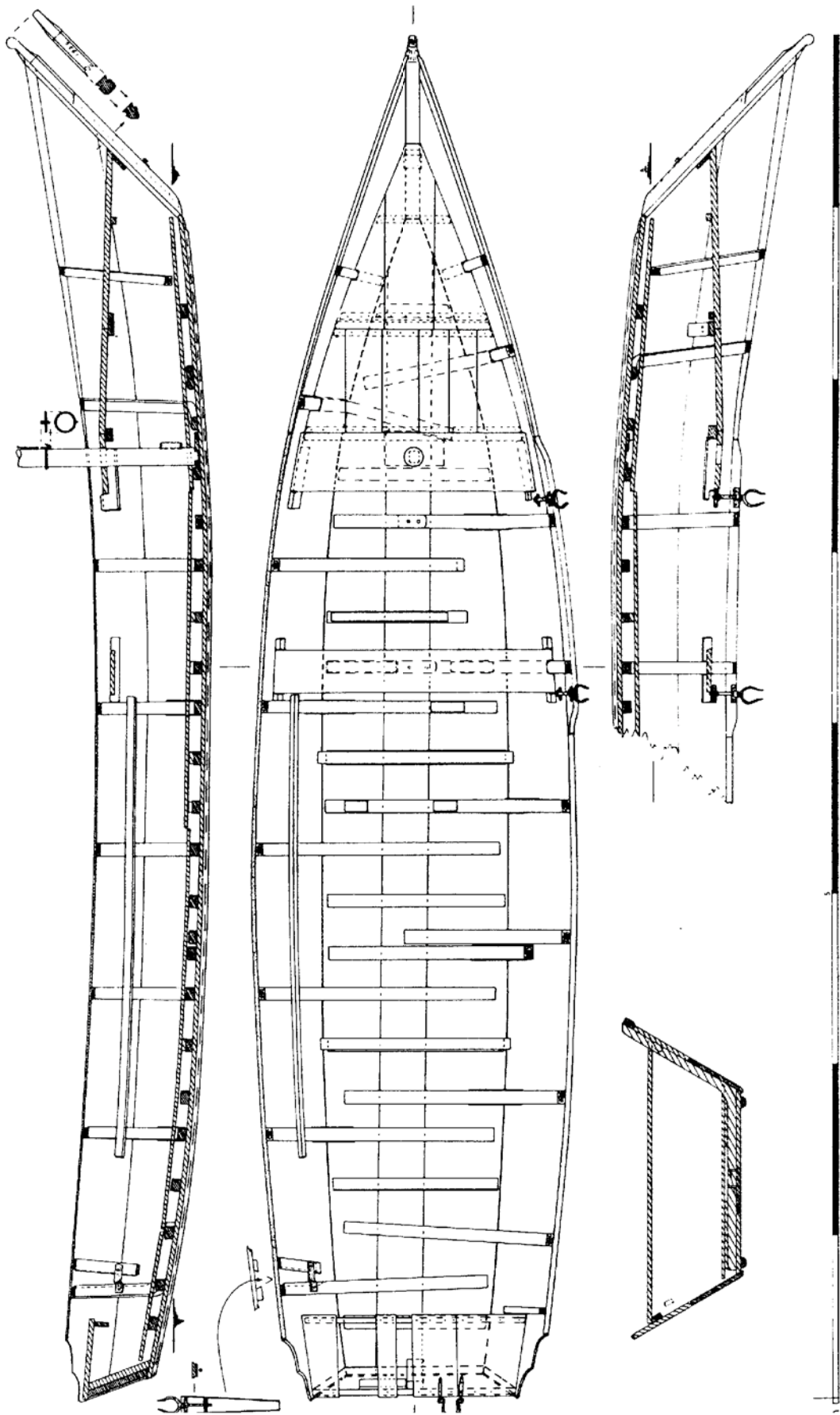


Abb. 30: Zeichnung der Galère oder barque auf dem Neuenburgersee. [Quelle: ARNOLD Navigation, S. 192]



plaisance”.<sup>148</sup> Diese auffallenden Übereinstimmungen müssen von einem immer noch anhaltenden sprachlichen Austausch über die Sprachgrenze hinweg herrühren. Auch bei E. Friedli findet sich ein entsprechendes Indiz: “*Solch grossi Baarchche (...) führten vormals Salz und Wein des Waadtlandes über Iferten nach Nidau und bis Solothurn*”.<sup>149</sup> Diese Aussage erklärt auch die Belegstellen des Idiotikons, die der Aare entlang sogar bis über Solothurn hinausreichen. Einen weiteren aufschlussreichen Beleg finden wir bei Arnold.<sup>150</sup> Er belegt für den Neuenburgersee ebenfalls mehrere Typen von *Barchen* bzw. *Barques*, nämlich eine *galère* oder *barque pour la pêche au grand filet*, eine *barquette* oder *barque des marmets* und die *grande barque*. Erstere ist ein Fischerboot, das mit vier Mann Besatzung für den Fischfang mit dem grossen Netz eingesetzt wird. Es verfügt über einen Segelantrieb (ein kleines Segel, das nur bei Rückenwind eingesetzt wird) und drei Ruder. Der Schiffsführer steht am hinteren linken Stehruder und blickt in Fahrtrichtung. Zwei weitere Ruderer sitzen mit dem Rücken zur Fahrtrichtung auf den zwei Ruderbänken im vorderen Teil des Bootes und bedienen je ein Sitzruder auf der rechten Seite des Bootes. Die Planken werden aus Tannenholz gefertigt, Spanten und Steven bestehen aus Eichenholz. Ein weiterer wichtiger Unterschied zu den anderen Fischerbooten, insbesondere der *Loquette* hebt Jeanneret hervor: Die *barque* hat nämlich keinen eingebauten Fischbehälter. Früher sei zwar noch einer eingebaut gewesen, in den letzten gebauten *barques* habe man aber die gefangenen Fische tot in mitgeführten Kisten aufbewahrt.<sup>151</sup>

Die *barquette* oder *barque des marmets* hat eine Länge von 17 m und eine Breite von 2.5 m. Sie ist damit beinahe doppelt so gross wie das entsprechende Fischerboot. Zur Fortbewegung dient ein viereckiges Segel. Offenbar wird das Boot als Transportschiff eingesetzt, es gehört von der Grösse her aber noch nicht zu den eigentlichen Lastschiffen. Das eigentliche Lastschiff ist nämlich die *grande barque*. Sie wird im entsprechenden Kapitel über die Lastschiffe erläutert.

Keinen direkten Kontakt zur französischen Schweiz haben sicherlich die Fischer an Briener- und Thunersee. Die *Barche* ist hier dementsprechend auch nur in der Bedeutung des Fischerboots bekannt und sachlich bereits ausgestorben. Sie wird jedoch in Merligen (BE 77) als das alte Fischerboot bezeichnet, das heute durch die beiden ostschweizerischen Typen *Granse* und *Fischergondle* verdrängt wird.

Ob die *Barchen* auch am Bielersee einmal das ortsübliche Fischerboot waren, ist fraglich. Diese Funktion wird ihnen nur von einer berufsfremden Gewährsfrau (Lehrerin) zugewiesen, klingt allerdings noch in Erlach im Namen *Fischerbarche* an.

Es fällt auf, dass die grossen bernischen Seen keine einheitlichen Typen- und Sprachlandschaften aufweisen, sondern ausgesprochen stark den Einflüssen aus dem Westen und Osten ausgesetzt sind. Es fragt sich, ob sie schon seit älterer Zeit ein Sammelbecken für solche verschiedenen Einflüsse darstellen oder ob nicht vielmehr der romanische Einfluss allmählich zurückgedrängt wird. Für die *Barche* trifft jedenfalls letztere Deutung zu.

### 2.2.7.3. “Logettli”

*Logettli* ist sowohl aktiv wie passiv nur noch in Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) belegt; die in unmittelbarer Nähe liegenden Orte am Bielersee kennen diesen Ausdruck nicht mehr. Früher muss das Wort jedoch weiter verbreitet gewesen sein: Friedli<sup>152</sup> belegt es für Twann, und Pierrehumbert bezeichnet es als “le classique bateau de pêche (...) des lacs jurassiens”.<sup>153</sup> Das Wort entstammt der romanischen Sprache. Pierrehumbert führt es zurück auf die mundartlichen Formen *lekā*, *likā* mit der Bedeutung *glisser* ‘gleiten’. Heute wird es in der französischen Schweiz bezeugt als *loquette*, *liquette*, *liquiette*, *lequeta*, scheint aber auch dort allmählich zu verschwinden.<sup>154</sup> Von Arnold wird *loquette* für den Neuenburgersee belegt, *liquette* sei dagegen im Kanton Waadt üblich.<sup>155</sup>

Dank einigen Fotografien (Siehe Abb. 31) und einer detaillierten Zeichnung von Arnold kann das *Logettli* sachlich einigermaßen gut erfasst werden. Der Schiffsboden besteht aus drei bis vier Längsplanken, die vorne in eine Spitze auslaufen und mit einem Balkensteven abgeschlossen werden. Die aus drei Planken gefügten Bordwände sind seitlich abgewinkelt und relativ niedrig, das Heck besteht aus einem Spiegel. Im vorderen Teil befindet sich ein Fischbehälter. Das Boot wird durch hölzerne Spanten zusammengehalten, die jeweils eine Wand und den Boden umfassen. Auf der gegenüberliegenden, freien Seite wird zudem eine nur die Wand umfassende Holzrippe befestigt. Die Ruder liegen auf erhöhten Reibstöcken.



Abb. 31: Logettli am Ufer in Muntelier (FR 1<sup>F</sup>). [Quelle: SDS]

Béat Arnold hat von der *Loquette* des Neuenburgersees eine detaillierte Zeichnung angefertigt. Zwischen den Fotoaufnahmen des SDS und dieser Zeichnung lassen sich, soweit ersichtlich, keine Unterschiede feststellen. Man kann daher annehmen, dass diese Zeichnung auch weitgehend auf das *Logetli* von Muntelier zutrifft. Es handelt sich nach der Systematik von Rudolph um ein längsgedieltes Bodenplankenboot mit Balkensteven.

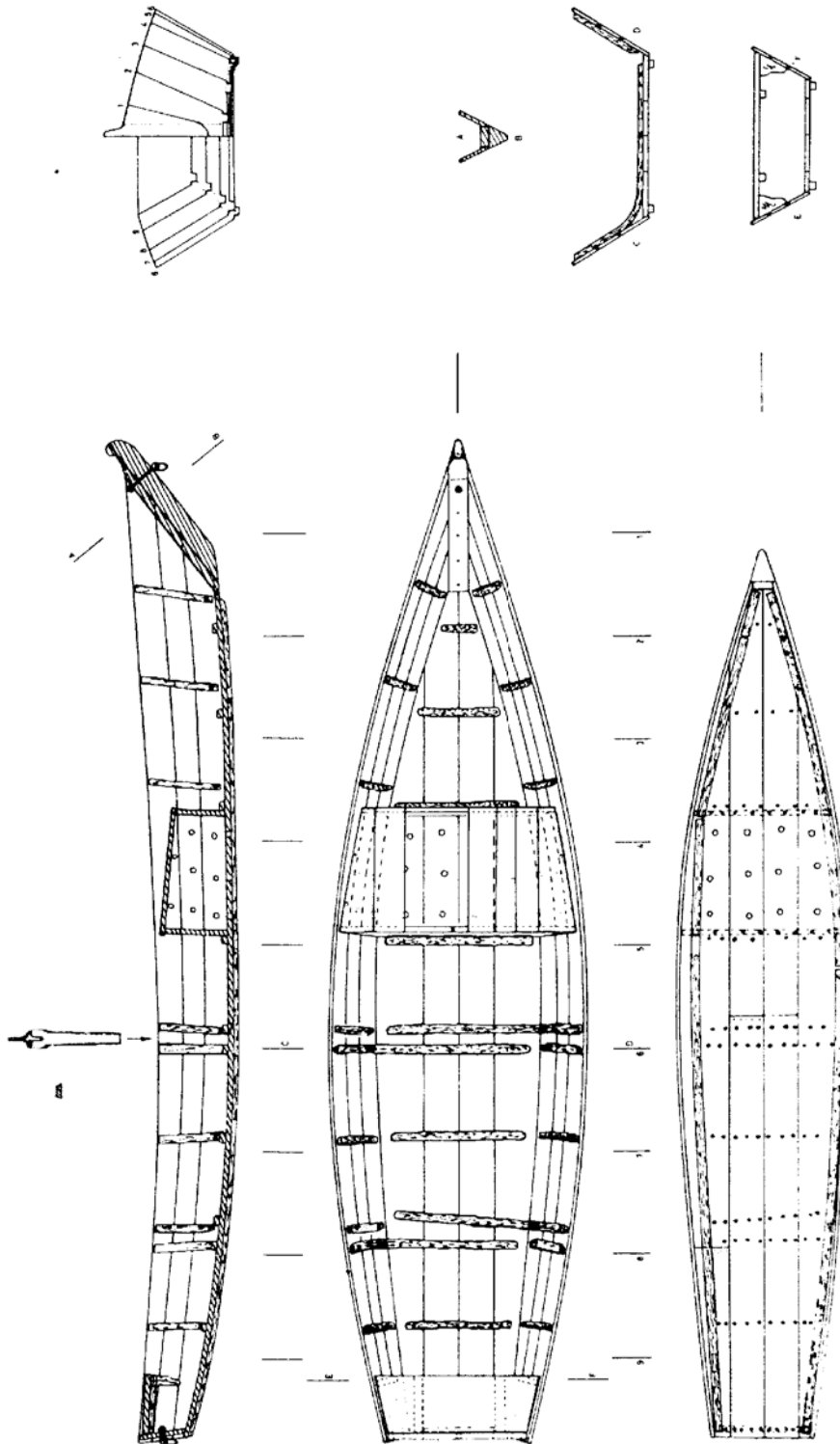


Abb. 32: Zeichnung einer Loquette vom Neuenburgersee. Das Boot dürfte mit dem Logetli von Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) identisch sein. (Zeichnung: ARNOLD Navigation, S. 191)

Die Abgrenzung des *Logettli* von den anderen Fischerbooten der Juraseen ist nur in beschränktem Umfang möglich, denn gerade über *Barche* und *Schaluppe*, beides Boote des Bielersees, liegen überhaupt keine Beschreibungen im SDS-Material vor. Wenn die Beschreibungen von Arnold und Jeanneret über die Verhältnisse auf dem Neuenburgersee auf den Murten- und Bielersee übertragen werden können, so kann das *Logettli* als das kleine Fischerboot mit nur ein bis zwei Mann Besatzung bezeichnet werden, während die wesentlich grössere *Barche* für die Fischerei mit vier Mann Besatzung eingesetzt wird. Laut Jeanneret<sup>156</sup> wird auf dem Neuenburgersee mit *Loquette* ein kleines Boot mit einer Länge zwischen 2.5 bis ca. 5 m bezeichnet, das nur von einem Fischer bedient wird und zum Fischfang entlang dem Ufer dient. Die *Loquette* sei sehr stabil und erlaube dem Fischer, aufrecht zu stehen und sich ohne Lärm darin zu bewegen. Die von Jeanneret angefertigte Zeichnung weicht jedoch in einigen Punkten sowohl von den Abbildungen aus Muntelier wie der Zeichnung von Arnold ab. Und zwar ist in der *Loquette* von Jeanneret der Fischbehälter in der Spitze des Bootes untergebracht und die Bordwand wird nur durch eine und nicht durch drei Planken gebildet. Einen Fischbehälter in der Spitze hat aber das bereits behandelte *Flachboot* oder der *Flachbode* von Lüscherz gehabt. Falls die Angaben von Jeanneret stimmen, muss davon ausgegangen werden, dass unter der Bezeichnung *Loquette* verschiedene kleinere Flachbodenboote zusammengefasst werden. In der Tat hat die Platzierung des Fischbehälters kaum Einfluss auf die Konstruktionsart des Bootes.

Schwierig ist auch die sachliche Abgrenzung zwischen *Logettli* und *Fischerweidli*. In der Konstruktion können zwischen diesen beiden Booten keine wesentlichen Unterschiede ausgemacht werden. Das *Fischerweidli* ist jedoch etwas grösser als das *Logettli* und ist zusätzlich für Segelantrieb eingerichtet. Jedenfalls machen die Fischer einen Unterschied zwischen beiden Bootstypen, denn E. Friedli<sup>157</sup> belegt für Twann beide Ausdrücke nebeneinander. Möglicherweise war das *Logettli* in Twann lediglich ein kleineres Boot für die Uferfischerei, während das *Fischerweidli* für die Netzfischerei auf dem See gebraucht wurde.

#### 2.2.7.4. “Senger”, “Gangfischsegner”

Sowohl *Senger* wie auch *Gangfischsegner* beziehen ihren Namen von einem Fischernetz, der *Segi*. Dieses Wort wird in der Regel auf lat. *sagena* zurückgeführt, könnte nach Ribl<sup>158</sup> jedoch auch direkt aus griech. *sagene* ins Keltische und später ins Deutsche und Französische übernommen worden sein. Die Verkürzung zu *Segi* ist kein Einzelfall, beispielsweise beim Wort *Chetti* aus lat. *catena* hat genau dieselbe Entwicklung stattgefunden.<sup>159</sup> Sie beruht darauf, dass mhd. *segene* von einem gewissen Zeitpunkt an als Pluralform verstanden wurde und durch Analogiebildung in einen vermeintlichen Singular verwandelt wurde.<sup>160</sup> Die *Gangfischseggi* ist eine *Segi*, die ausschliesslich zum Fang der *Gangfische* verwendet wird. Sie ist das grösste Fischereigerät der Schweiz und muss von über 15 Fischern in drei Schiffen bedient werden.<sup>161</sup> Der Gangfisch heisst lat. “*Voregonus macrophthalmus* oder *exiguus*, ‘grossäugig’, weil er, als in der Tiefe lebend, grössere Augen hat, ‘klein’, weil er nicht so gross wird wie andere Felchenarten”.<sup>162</sup>

Das Schiff, mit dem die *Segi* ausgelegt und wieder eingezogen wird, nennt man *Segner* in Stein (SH 10) durch reziproke Assimilation *Senger* [phonetisch: *seŋŋər*].<sup>163</sup> Eine andere, jedoch nicht überzeugende Deutung des Wortes *Segner* versucht Grimms Wörterbuch: "eigentlich Schiff eines Segenfischers?".<sup>164</sup>

Wahrscheinlich durch sekundäre Übertragung wurde auch ein kleineres Lastschiff am Bodensee *Segner* genannt.<sup>165</sup> Diese Bedeutung wird jedoch durch das SDS-Material nicht mehr nachgewiesen.

Ebenfalls neuere Bildungen sind vermutlich *Gangfischsegischiff* oder *Segischiff*. Wir hatten oben festgestellt, dass Komposita mit dem Grundwort *Schiff* sich in aller Regel auf neu aufkommende Schiffstypen beziehen. Hier jedoch scheint zwischen *Segischiff* und *Segner* bzw. zwischen *Gangfischsegischiff* und *Gangfischsegner* überhaupt kein Unterschied zu bestehen, sie werden synonym gebraucht. Dass der *Schiff*-Typus jünger ist, kann nicht aus der bezeichneten Sache, sondern nur aus der Art der Wort- bzw. Namenbildung abgeleitet werden. Er entspringt m.E. dem Bedürfnis nach Verdeutlichung, ein Bedürfnis, das vor allem durch häufigeren Kontakt mit Fremden entstanden sein könnte.



Abb. 33: Segner von Ermatingen (TG 8). [Quelle: SDS]

Im Gebrauch waren diese Schiffe zur Zeit der Aufnahme nur noch an drei Orten des Bodensees (SH 10, TG 8, 12<sup>F</sup>), an einem weiteren war noch die Erinnerung daran wach (TG 13<sup>F</sup>). Laut Id. war hingegen das Netz, die *Segi*, rheinabwärts bis Basel im Gebrauch, wurde jedoch mit *Weidlige* gezogen.<sup>166</sup> Ein eigenes Schiff dazu wurde nur am Bodensee gehalten.

Sachlich gehören sowohl *Senger* wie *Gangfischsegner* wahrscheinlich zu den alten, bodenständigen Fischerbooten des Bodensees. Sie haben einen flachen Boden und senkrechte Wände und damit eine gewisse äusserliche Ähnlichkeit mit dem *Granse*

und dem *Eibaum*, die als die Nachfolger des echten Einbaums gelten. In der Grösse des Bootes allerdings gibt es Unterschiede. Das *Gangfischsegischiff* von Ermatingen (TG 8) umfasst 18 Mann Besatzung, was für die deutschschweizerische Binnenfischerei absolut einmalig ist. Demgegenüber ist das *Segischiff* bedeutend kleiner, dasjenige von Ermatingen verfügt aber immerhin über vier Mann Besatzung. Fischerschiffe ähnlicher Grösse kommen sonst innerhalb des Untersuchungsgebiets nirgends vor. Die äussere Ähnlichkeit dieser Boote mit dem Einbaum könnte ein Hinweis darauf sein, dass es sich auch hier um das Nachfolgeboot des Einbaums handelt. Damit wäre am Bodensee das alte traditionelle Fischerboot ein längsgedieltes Bodenplankenboot mit Querplankensteven, das den früher üblichen Einbaum abgelöst hat. Der älteste Beleg für den *Segner* stammt von 1526, allerdings soll es sich hierbei um ein Last- oder Transportboot gehandelt haben.<sup>167</sup> Wann der Übergang vom Einbaum zu den mehrteiligen Booten stattgefunden hat, lässt sich nicht mehr feststellen. Wahrscheinlich waren die Einbäume wie auf dem Zürichsee spätestens Ende des 18. Jhs. verschwunden, möglicherweise am Bodensee bereits um einiges früher. Die Gondel dagegen, die im SDS-Material häufig als ortsübliches Fischerboot des Bodensees auftritt, wäre, wie wir bereits vermutet haben und von Ribi ebenfalls angegeben wird, eine neuere Entwicklung des 19. Jahrhunderts.

#### 2.2.7.5. "Kaan"

Dieses Wort ist nur ein einziges Mal, in Täuffelen (BE 30), belegt, jegliche Zusatzinformation fehlt. Wir wissen nur, dass *Kaan* dort neben *Schaluppe* ein ortsübliches Fischerboot bezeichnet. Mit Sicherheit gehört das Wort zu nhd. *Kahn*. Nach Kluge ist *Kahn* ein nord- und mitteldeutsches Wort, das durch Luther in die Schriftsprache eingeführt wurde, von Luthers oberdeutschen Zeitgenossen jedoch nicht verstanden wurde und daher mit *Barke*, *kleines Schiff*, *Nachen*, *Weidling* übersetzt wurde.<sup>168</sup> Entweder wurden Wort und Sache aus Deutschland importiert, oder aber das Wort gehört dem Idiolekt der Gewährsperson an.

#### 2.2.7.6. "Motor"

Der Name *Motor* für ein ortsübliches Fischerboot ist ebenfalls nur einmal, in Uttwil (TG 13<sup>F</sup>), belegt. In weiter gefasster Bedeutung kommen *Motor*, *Motorli*, *Ussebordmotor* insgesamt achtmal in den verschiedensten Gebieten der deutschen Schweiz vor (ZH 37, TG 12<sup>F</sup>, 26<sup>FI</sup>, BE 77, 78, LU 25, SZ 13, UR 2<sup>F</sup>). Es sind allesamt Neologismen, der allen gemeinsame Motor wird als pars pro toto zum Namen gemacht.

Sachlich haben die meisten dieser Schiffe nichts miteinander zu tun, manchmal sind es grosse Kursschiffe, manchmal Ruderboote mit eingebautem Motor oder mit Aussenbordmotor. Es muss daher angenommen werden, dass diese Namen an verschiedenen Orten zur gleichen Zeit gebildet wurden. Dies ist umso weniger erstaunlich, wenn man bedenkt, welche Veränderungen die Motorisierung der Schifffahrt mit sich gebracht hat.

## **2.3. BESTANDTEILE UND AUSRÜSTUNG DES ORTSÜBLICHEN FISCHER- BOOTES**

Laut SDS-Fragebuch wurde ausdrücklich nach den Bestandteilen des ortsüblichen Fischerbootes gefragt. Entsprechend müssten sich alle Antworten der Gewährspersonen auf einen genau bestimmten Bootstypus beziehen. In der Praxis konnte dieses Konzept nicht durchgehalten werden. Dies zum einen, weil an einer beträchtlichen Zahl von Belegorten mehr als ein ortsüblicher Bootstyp vorkam. Dabei wurde häufig nicht präzisiert, auf welchen Typ sich eine Antwort bezieht. Zum andern wurde, bedingt durch die Struktur des Fragebuchs, z.T. nach Bestandteilen gefragt, die in dem betreffenden ortsüblichen Fischerboot nicht vorkamen, dem Gewährsmann jedoch aus anderen Booten bekannt waren; z.B. hat ein mit Stehrudern betriebenes Boot keine Ruderbank, am gleichen Ort vorkommende Ausflugsboote jedoch schon. Die Zuordnung der Einzelteile zu einem bestimmten Bootstypus ist daher manchmal mit Unsicherheiten verbunden. Diese hätten nur dann vermieden werden können, wenn zuerst von den in Frage kommenden Booten eine genaue Zeichnung hätte angefertigt werden können, die dann als Grundlage für die Befragung gedient hätte. Aus zeitlichen Gründen war, wie im einleitenden Teil dargelegt wurde, ein solches Vorgehen jedoch nicht möglich.

Wir werden im folgenden daher weiter hauptsächlich semasiologisch vorgehen. Am Anfang eines jeden Kapitels zu einer Frage im SDS-Fragebuch werden einige sachliche Überlegungen angestellt, daraufhin stehen jeweils die einzelnen Bezeichnungen im Vordergrund, die nacheinander ausgewertet werden. Soweit als möglich werden sie sachlich beschrieben und einem oder mehreren Bootstypen zugeordnet.

### **2.3.1. Der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter**

[Vgl. Karte 6]

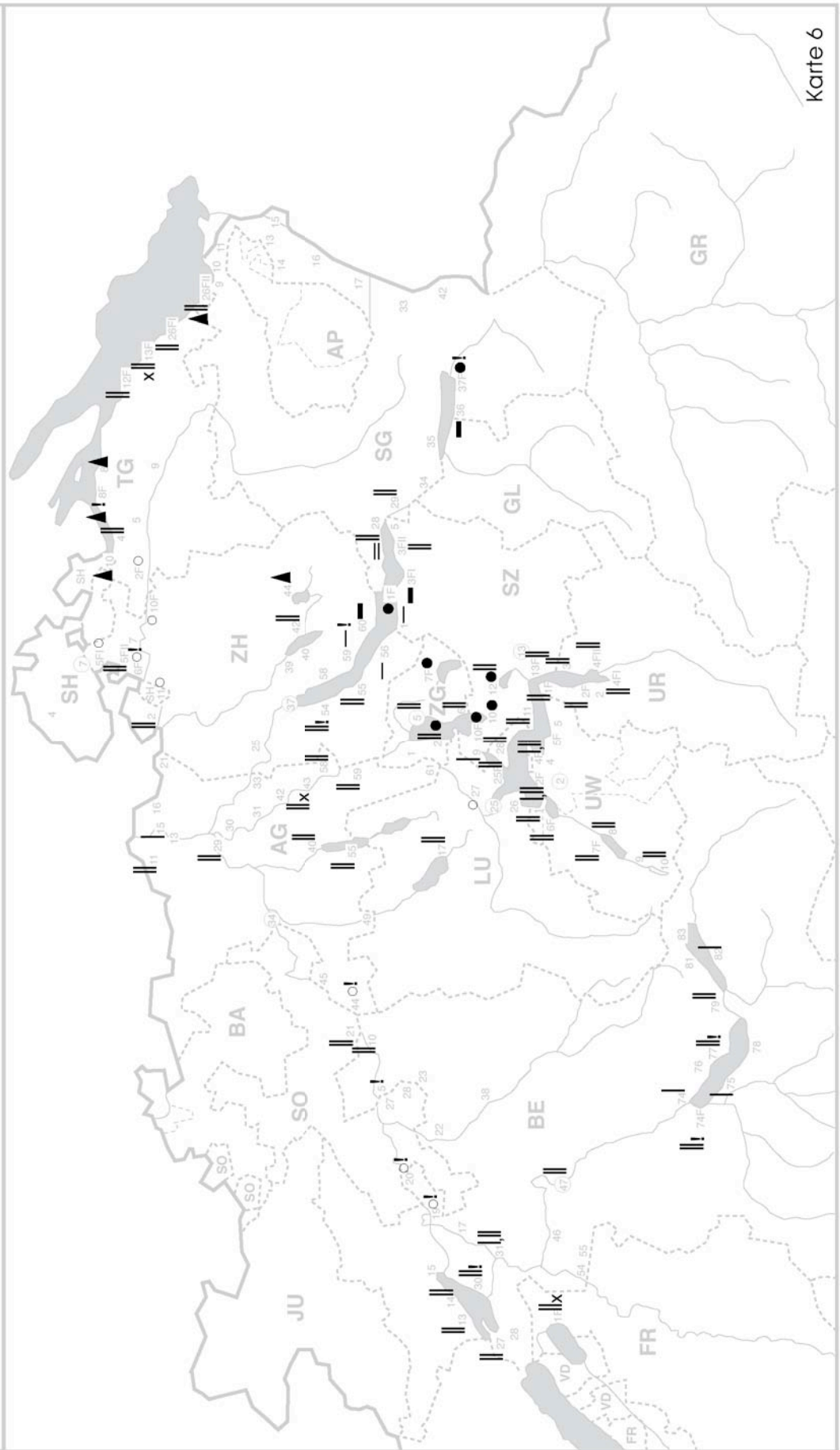
Fische sind ein schnell verderbliches Produkt. Wenn keine Kühlmöglichkeit vorhanden ist, empfiehlt es sich, sie solange als mögliche lebend aufzubewahren und erst kurz vor dem Verkauf zu töten. Zu diesem Zweck ist in vielen Fischerbooten ein durchfluteter Fischbehälter eingebaut, in dem die Fische nach dem Fang lebend gehalten werden können. Gewöhnlich hat ein solcher Fischbehälter einen Deckel, damit die Fische nicht herausspringen können, im Boden oder in der Seitenwand befinden sich kleine Löcher, die ihn ständig mit frischem Wasser versorgen.

Es verfügen jedoch nicht alle Fischerboote notwendigerweise über einen eingebauten Fischbehälter. Ein solcher ist nur dann notwendig, wenn die Fische lebend an Land gebracht werden sollen, wo sie bis zur Weiterverarbeitung oder zum Verkauf in einem an

Frage 110.2

# Der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter

- | Chaschte
- || Fischchaste
- ▲ Fisch(er)trucke
- Granse
- Ghalter
- = Behälter
- Fischbehälter
- Kein Fischbehälter eingebaut
- x Grundwort ist nur einmal belegt
- ! Siehe Originalmaterial S. 437
- Kein Zeichen: nicht gefragt



Karte 6



Land oder am Ufer des Gewässers installierten Trog oder einem durchfluteten Behälter gehalten werden. Dies ist nicht an allen Aufnahmeorten gebräuchlich und auch nicht für alle Fischarten möglich. In Quarten (SG 37<sup>F</sup>) wird vom Gewährsmann ausdrücklich darauf hingewiesen, dass keine Fische lebend gefangen bzw. gehalten werden.<sup>169</sup> Auch in Ligerz (BE 13) werden laut Aussage des befragten Fischers kaum noch Fische nach dem Fang lebend aufbewahrt. Die Möglichkeit, Fische auf Eis zu lagern oder gar tiefzुकühlen, hat offenbar stellenweise die Haltung lebender Fische überflüssig gemacht. Es gibt jedoch auch Fischarten, die gar nicht lebend gehalten werden könnten. So z.B. die



Abb. 34: Ein mitgeführter Fischbehälter im Weidlig von Ellikon am Rhein (ZH 6<sup>F</sup>). [Quelle: SDS]

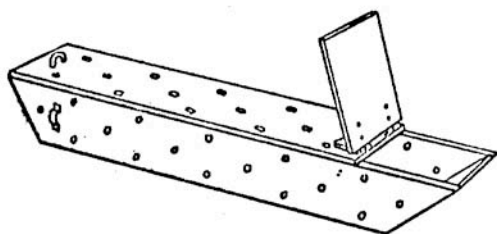


Abb. 35: Das Flossschiff, ein ausserhalb des Fischerbootes angebundener Fischbehälter, wie er im Hanauerland am Oberrhein gebraucht wird. [Quelle: FLUCK, S. 441]

Felchen, die in der Regel mit den Grundnetzen aus grosser Tiefe gefangen werden und wegen des Druckunterschiedes im Fischbehälter gleich verenden würden.<sup>170</sup>

Das Fehlen eines im Boot eingebauten Fischbehälters heisst jedoch nicht automatisch, dass nur tote Fische an Land gebracht werden. Es gibt auch Alternativen zum eingebauten Fischbehälter. An drei Aufnahmeorten (BE 19, SH 11, ZH 6<sup>F</sup>), alles Orte an Flussläufen, werden die Fische in grossen, nicht eingebauten, mit Wasser gefüllten Behältern gehalten. Von Zeit zu Zeit müssen diese Behälter mit frischem Wasser versorgt werden, damit die Fische genügend Sauerstoff erhalten. An Land können sie mitsamt den Fischen ausgeladen werden.

Eine weitere Möglichkeit, die Fische lebend aufzubewahren, bieten schwimmende Fischbehälter aus Holz, die an der Seite des Schiffes angebunden oder hinter dem Schiff nachgezogen werden. Diese Behälter haben, ähnlich wie fest im Boot eingebaute Fischbehälter, kleine Löcher in Wand und Boden, damit die Fische ständig mit frischem Wasser versorgt werden. Diese Variante zum eingebauten Fischbehälter ist im Originalmaterial ebenfalls dreimal belegt, und zwar in Riken (AG 44), in Büren an der Aare (BE 19) und in Leuzigen (BE 20). Alle drei Orte liegen in ziemlicher Nähe voneinander an der Aare. Sachliche Beschreibungen oder Abbildungen fehlen, in Leuzigen wird le-

diglich gesagt, sie seien ähnlich wie Schiffe gebaut. Genau beschrieben ist eine solche Art von Fischbehältern jedoch weiter nördlich in Deutschland für die Rheinfischer des Hanauerlandes.<sup>171</sup>

Bereits die Römer sollen solche Fischbehälter unter dem Namen *Navicellae* gekannt haben.<sup>172</sup> Ob solche schwimmenden Fischbehälter in unserem Untersuchungsgebiet über die drei genannten Belegorte hinaus noch weiter verbreitet waren, ist unbekannt. Da in der SDS-Aufnahme nicht nach dem Fischbehälter im allgemeinen gefragt wurde, sondern lediglich nach der Bezeichnung des im Boot eingebauten Fischbehälters, kann nicht auf die tatsächliche Verbreitung der schwimmenden Fischbehälter geschlossen werden. Es ist aber immerhin zu vermuten, dass dort, wo die Boote eingebaute Fischbehälter besitzen, keine schwimmenden Behälter gebraucht wurden. Sie wären somit eindeutig eine Ausnahmeerscheinung im Aufnahmegebiet des SDS, möglicherweise sind sie ein Relikt aus älteren Zeiten.

Die meisten Gewährsleute haben eine Antwort auf die Fragen nach dem eingebauten Fischbehälter gegeben. Man kann daraus schliessen, dass der Grossteil der Fischerboote mit einem fest eingebauten Fischbehälter ausgerüstet ist. Einzig entlang der Flüsse wird manchmal darauf hingewiesen, dass entweder überhaupt kein Fischbehälter vorhanden sei oder ein nicht fest eingebauter verwendet werde. Der *Weidlig*, das übliche Schiff der Berufsfischer entlang der Flüsse, eignet sich auch nicht besonders zum Einbau eines Fischbehälters, da beide Enden weit über den Wasserspiegel hinausragen. Ein Fischbehälter könnte höchstens in der Mitte des Bootes eingebaut werden. Ich habe jedoch keine gesicherten Belege dafür gefunden, dass im *Weidlig* der Flüsse einmal Fischbehälter eingebaut waren. Dies steht im Widerspruch zu einigen Antworten aus Ortschaften entlang der Flüsse, wo zwar der *Weidlig* als ortsübliches Fischerboot in Gebrauch steht, aber trotzdem eine (meist kommentarlose) Antwort auf die Frage nach dem eingebauten Fischbehälter gegeben wird. Dieser Widerspruch kann nicht aufgelöst werden. Es ist möglich, dass sich diese Antworten auf tragbare Fischbehälter oder auf einen anderen Bootstyp beziehen. Mangels weiterer Erläuterungen in den Quellen müssen wir dies jedoch offenlassen.

Zu den Bezeichnungen im einzelnen:

### 2.3.1.1. "Chaschte", "Fischchaschte"

*Fischchaschte*, seltener nur *Chaschte*, ist der häufigste Ausdruck für den im Fischerboot eingebauten Fischbehälter. Er kommt in allen Regionen der deutschen Schweiz vor und ist laut Fluck als überregionales Fachwort auch in ganz Deutschland vertreten.

*Fischchaschte*, nhd. *Kasten*, geht zurück auf mhd. *kaste*, ahd. *kasto*, und hat die allgemeine Bedeutung von 'Behälter'. Die weitere Herkunft ist unklar.<sup>173</sup> Gemäss Dieffenbach ist es eine der zahlreichen Übersetzungen zu lat. *gurgustium*.<sup>174</sup> *Chaschte* wird in der deutschen Schweiz nicht nur zur Bezeichnung des eingebauten Fischkastens gebraucht, sondern auch für viele andere Arten von Behältern und auch in übertragenem Sinn.<sup>175</sup> Benennungsmotiv beim Fischbehälter ist höchstwahrscheinlich die kastenartige Form, die durchaus an eine Truhe erinnert.

*Fischchaschte* kommt in allen Regionen des Aufnahmegebietes vor. Man kann sagen, dass es sich aufgrund der grossen Verbreitung um die Standardbezeichnung für den Fischbehälter handelt. Sie kommt unterschiedslos an Flüssen und Seen vor und trägt kaum regionale Merkmale. Im Kanton Aargau und Bern ist sie gar die einzige Bezeichnung für den eingebauten Fischbehälter, in der Zentral- und Ostschweiz bestehen daneben noch einzelne andere Ausdrücke.

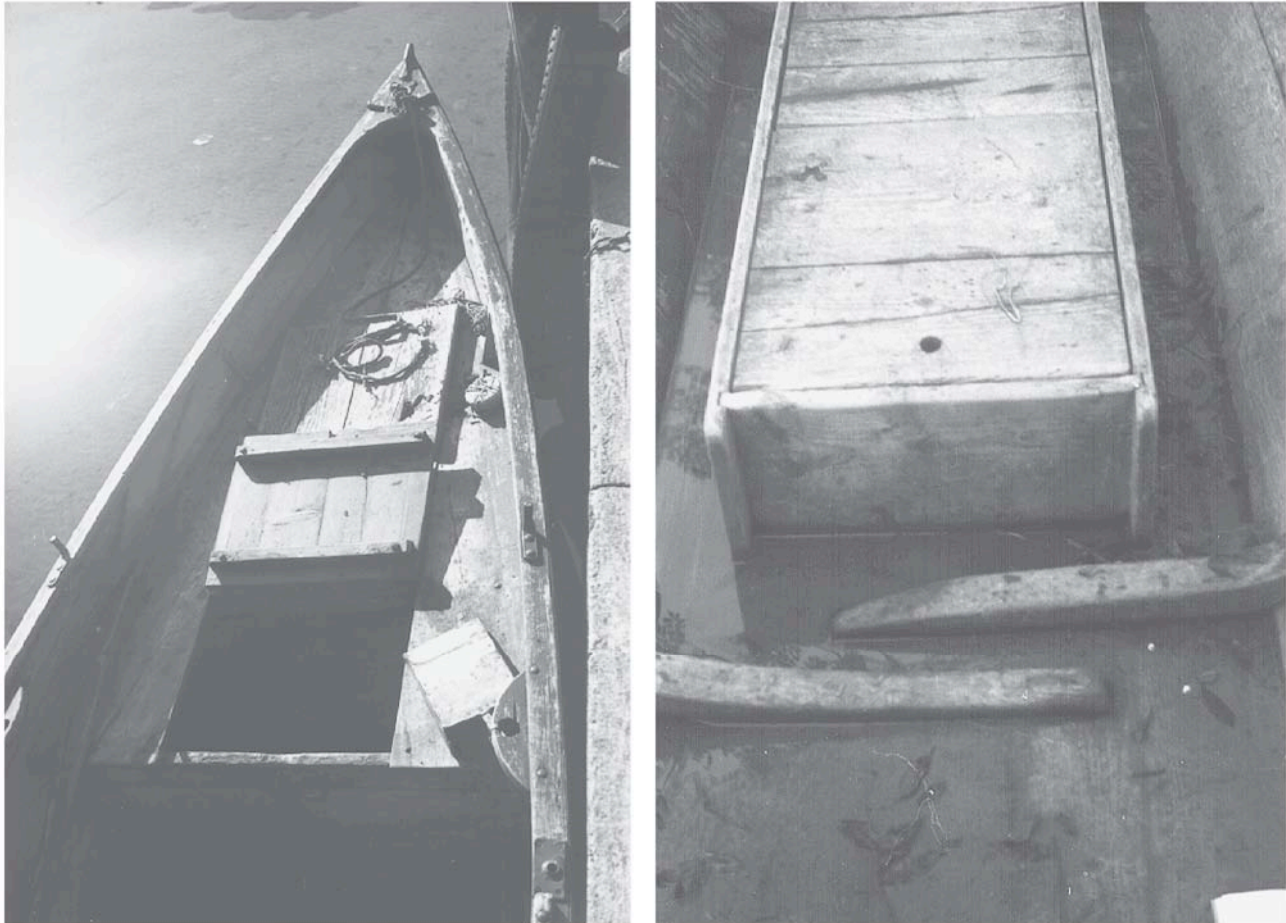


Abb. 36. Links: Der eingebaute Fischchaschte in Seedorf (UR 4<sup>F</sup>). Rechts: Der Fischchaschte in Stilli (AG 29). Es ist nicht genau zu erkennen, ob er fest eingebaut ist oder nur auf den Boden aufgesetzt und mit der Schöpfkelle mit Wasser versorgt wird. [Quelle: SDS]

Die Abbildungen zeigen deutlich, dass ein *Fischchaschte* ganz unterschiedlich gebaut sein kann. Während er in Seedorf in der Spitze des Bootes eingebaut ist und seitlich bis an die Bootswände reicht, befindet sich in Faulensee ein kistenförmiger *Fischchaschte* quer zur Längsrichtung im vorderen Teil des Bootes, er reicht jedoch nicht bis in die Spitze des Bootes (siehe Abb. 37). Im *Weidlig* des Berufsfischers von Stilli findet man den Fischbehälter in Längsrichtung in der Mitte des Bootes. Er hat auch in diesem Fall die Form einer Kiste, reicht jedoch im Gegensatz zu den beiden vorhergehenden Beispielen nicht bis an die Seitenwände des Bootes. In diesem Fall ist es gar möglich, dass der Fischbehälter gar nicht fest eingebaut ist, sondern als selbständiger Behälter lediglich auf den Boden des Bootes gestellt wird.

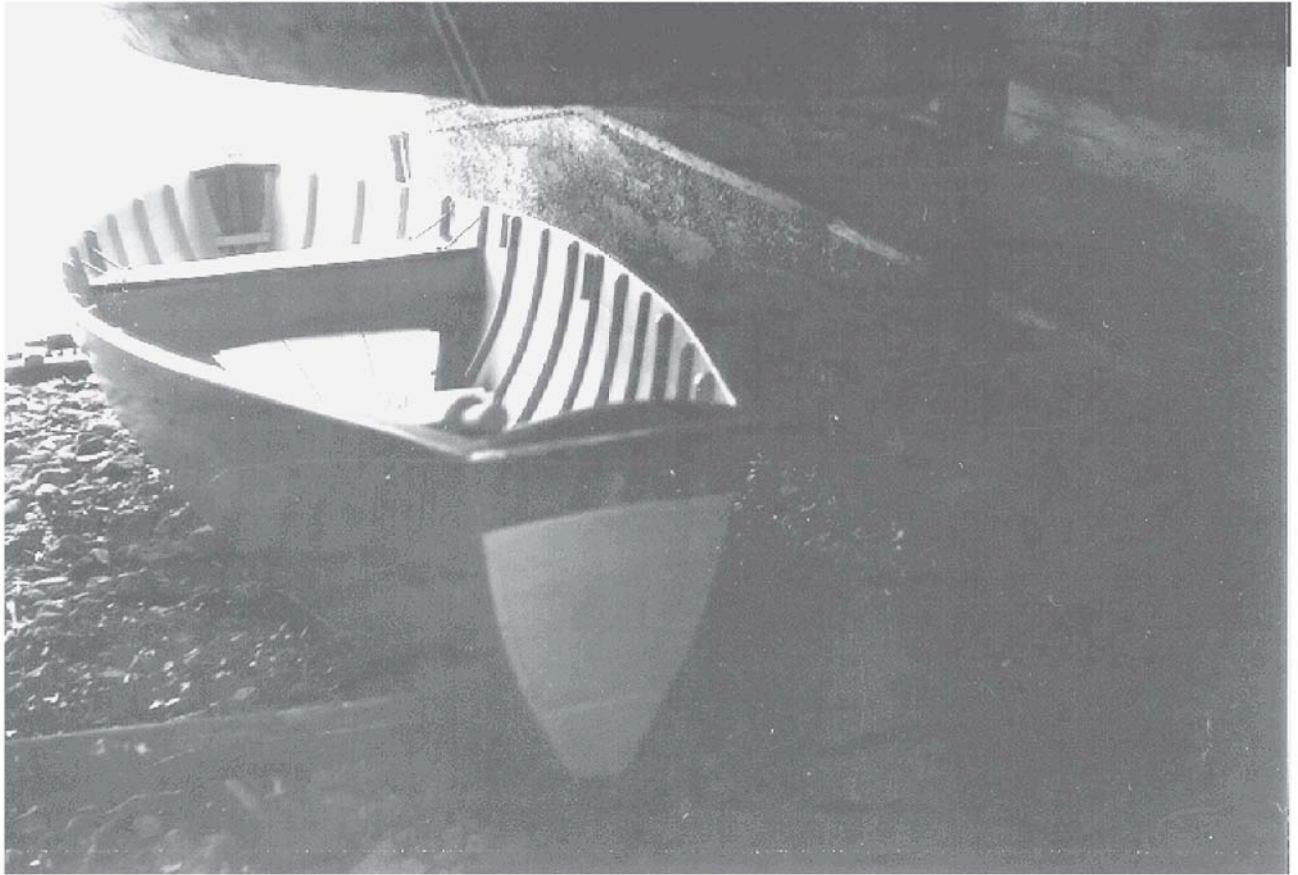


Abb. 37: Der eingebaute Fischchaste in Faulensee (BE 75). [Quelle: SDS]

Auch über die in der Spitze eingebauten Fischbehälter wissen wir nur sehr wenig. Die Abbildungen zeigen immerhin, dass sie im Boot fest eingebaut sind und einen hölzernen Deckel besitzen. Die Abdeckung des Fischbehälters reicht bis in die Spitze des Bootes und suggeriert einen dreieckigen Grundriss des Fischbehälters. Es ist jedoch nicht ersichtlich, ob der Fischbehälter tatsächlich bis in die Spitze des Bootes reicht oder ob vor dem Fischbehälter noch ein Raum zur Aufbewahrung kleinerer Geräte vorhanden ist. Auch ob der Fischbehälter durch Löcher in Boden und Wand mit Frischwasser geflutet wird, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden. An mehreren Belegorten ist eine solche Flutung jedoch gebräuchlich, und es ist anzunehmen, dass sie bei allen festeingebauten Fischbehältern vorhanden ist.

#### 2.3.1.2. "Fischtrucke"

Ähnlich wie *Chaschte* kommt auch *Trucke* nicht nur im Zusammenhang mit der Fischerei vor, sondern wird für eine Vielzahl von Behältern und Gegenständen des täglichen Lebens gebraucht. Das Idiotikon definiert *Trucke*<sup>n</sup> als "viereckigen, auch rundlichen, meist mit Deckel versehenen Behälter". Das Wort bezeichnet nicht nur Gegenstände, sondern dient zudem teilweise auch der (meist abschätzigen) Beurteilung von Lebewesen.<sup>176</sup> Als Simplex allein kommt *Trucke* zur Bezeichnung des Fischbehälters nicht vor,

sondern immer als Kompositum *Fischtrucke*. Dieses ist gesamthaft viermal belegt und zwar ausschliesslich in der Ostschweiz. Drei Belege liegen am Bodensee, einer am Pfäffikersee.

*Trucke* geht wie nhd. *Truhe* zurück auf mhd. *truhe*, *truche*, ahd. *truha*, *trucha*. Die weitere Herkunft ist unsicher, möglicherweise besteht ein Zusammenhang mit *Trog*, wahrscheinlicher jedoch mit ae. *þrūh* in der Bedeutung von ‘Rinne, Sarg’.<sup>177</sup> Benennungsmotiv ist wie bei *Fischchaschte* wahrscheinlich die kastenartige Form des Fischbehälters.

Über Form, Aussehen und Material der *Fischtrucke* enthält das Originalmaterial keinerlei Angaben. In der Aufnahme von Stein am Rhein (SH 10) finden wir jedoch einen zusätzlichen Hinweis. Dort gibt es ein *Truckeschiff*. Dieses Fischerboot ist gleich gebaut wie der *Senger*, das ortsübliche Fischerboot, verfügt jedoch im Gegensatz zu diesem über eine *Fischtrucke*. Dies ist ein Hinweis dafür, dass das ortsübliche Fischerboot über keinen eingebauten Fischbehälter verfügt. Ein Fischbehälter scheint derart aussergewöhnlich zu sein, dass es dem ganzen Boot den Namen gibt. Laut Möking hingegen verfügt die *Gondle* am Bodensee über eine *Fischtrucke*: “Zur vorläufigen Aufbewahrung der frischgefangenen Fische dient ein etwa in der Mitte des Bootes angebrachter, auch als Sitzbank dienender, kastenförmiger Fischbehälter, in den von unten her durch kleine Löcher das Seewasser eindringen kann, die sog. *Fischtrucke*”.<sup>178</sup> Eine Zeichnung einer solchen *Gondle* mit *Fischtrucke* ist weiter vorn in Kap. 2.2.4. abgebildet.

### 2.3.1.3. “Granse”

Herkunft und Bedeutung von *Granse* wurde bereits in Kapitel 2.2.3. ausführlich beschrieben. Ausgehend vom Schnabel eines Vogels wurde der Ausdruck später auf die Spitze eines Schiffes, den dort eingebauten Fischbehälter und schliesslich auf das gesamte Schiff übertragen. Diese Bedeutungsgeschichte legt nahe, dass der Fischbehälter bei diesen Schiffen zumindest ursprünglich in der Spitze eingebaut war. Diese Vermutung wird durch die Angaben der Gewährspersonen weitgehend bestätigt. Bei vier der sieben Belegorte mit *Granse* als Fischbehälter ist dieser mit Sicherheit in der Spitze eingebaut, bei den übrigen drei Belegorten werden keine sachlichen Angaben gemacht. In Lauerz (SZ 12) wird der Fischbehälter auch nur dann als *Granse* bezeichnet, wenn er tatsächlich in der Spitze liegt, bei Booten mit einem Fischbehälter in der Mitte nennt man diesen *Fischchaschte*. Dazu gibt der Gewährsmann auch noch ein weiteres konstruktives Detail an. Der *Granse* habe in der seitlichen Bootswand Löcher, die für die Zufuhr von frischem Wasser sorgen. Weitere sachliche Angaben fehlen jedoch weitgehend, über Form und Material des *Granse* kann wie bei den allermeisten anderen Belegen für den Fischbehälter nur spekuliert werden. Immerhin gibt es vom *Granse* von Eierhals (ZG 7<sup>F</sup>) eine Abbildung. Augenscheinlich handelt es sich um einen aus Brettern gefügten *Eibaum*, der in der Spitze einen Fischbehälter eingebaut hat. Einzelheiten sind jedoch nicht erkennbar und auch nicht beschrieben.

Die Verbreitung ist auf die Innerschweiz und auf einen Beleg am Zürcher- und einen am



Abb. 38: Beim Fischerboot auf der linken Seite, einem aus Brettern gefügten Eibaum, ist ein Granse in der Spitze eingebaut. Aufnahme aus Eierhals (ZG 7<sup>F</sup>). [Quelle: SDS]

Walensee beschränkt. Die Verbreitung des Wortes *Granse* ist gesamthaft grösser, sie reicht vom Bodensee bis ins Berner Oberland. In der Bedeutung des Fischbehälters ist *Granse* jedoch nur auf sieben Belegorte in ziemlicher geographischer Nähe zueinander beschränkt.

#### 2.3.1.4. “Ghalter”, “Behälter”, “Fischbehälter”

*Ghalter* und *Behälter* können beide auf das Verb *halten* zurückgeführt werden. Sie bezeichnen also Gegenstände, die im weitesten Sinn etwas zusammenhalten. Das Idiotikon definiert sie als “Aufbewahrungsort, Behälter, Behältnis im allgemeinsten Sinn”.<sup>179</sup> Wie bei *Fischchaschte* und *Fischtrucke* haben wir es auch hier mit Wörtern zu tun, die für die verschiedensten Gefässe und Behälter und auch in übertragener Bedeutung benutzt werden. Zur Verdeutlichung wird denn auch anstelle des Simplexes *Behälter* häufig das Kompositum *Fischbehälter* verwendet.

Das Vorkommen von *Ghalter* und *Behälter* beschränkt sich ausschliesslich auf Zürich- und Walensee. Es handelt sich damit um eine regionale Sonderentwicklung.

Sachlich gibt es nur spärliche Angaben. In Wollerau (SZ 1) und Lachen (SZ 3<sup>Fl</sup>) heisst es immerhin, der Fischbehälter sei im Boot des Berufsfischers vorn eingebaut. Weitere Angaben fehlen im Originalmaterial. Bei Hans Hasler findet sich jedoch eine mundartliche Beschreibung, die diese Lücke schliessen kann: “Vorne häts an Gränsen

en Fischbhelter. Dä fasset 4 bis 5 Zäntner Fisch (200 bis 250 kg). S Seewasser chan in Bhelter inne; dur sin Boden und de Ge-Lade (der underscht Lade vo der Schiffswand) sind Löcher porret. Hät mer vil Fisch im Bhelter, so lait mer e par schwär Stei z vorderscht in Spitz. Die trucked de Vordergransen abe, de Bhelter füllt si fascht ganz mit Wasser und d Fisch müend nüd erstickte. (...). De Bhelter ischt obe zue, dass d Fisch nüd chönd use gumpen und au vor Schölme sicher sind; zum Uf- und Zuemache hät er en Teckel mit Isebschläg und eme Schlängge zum Bschlüsse.”<sup>180</sup>

### 2.3.1.5. Einzelfälle

In Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) wird der eingebaute Fischbehälter *Grängli* genannt. Das Wort ist nur einmal belegt und wird weder vom Idiotikon noch vom Grimm'schen Wörterbuch geführt. Offenbar stammt das Wort wie auch die zugehörige Bezeichnung des betreffenden Bootes, des *Logetlli*, aus dem Französischen. Nach Jeanneret<sup>181</sup> bezeichnen die neuenburgischen Fischer den Fischbehälter in der *Loquette* als *réservoir*, *boutique* oder *grin*. *Grin* bzw. *grain*, liegt sicher auch dem *Grängli* von Muntelier zugrunde. Pierre-humbert definiert das Wort als “vivier, réservoir à l'avant d'un bateau de pêche, l'avant du bateau”. Das Wort hat weitgehend dieselbe Bedeutung wie das schweizerdeutsche



Abb. 39: Grängli nennt der Berufsfischer von Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) den eingebauten Fischbehälter. Er ist im vorderen Teil des Bootes untergebracht, füllt jedoch nicht die ganze Spitze des Bootes aus. [Quelle: SDS]

*Granse*. Und Tappolet führt es denn auch auf eine Entlehnung aus dem alemannischen *Granse* zurück: “Ohne jeden Zweifel aus schwdt. *grans* in den genau gleichen Bed. Lautlich ist wohl vom Plural *gräns* (Dem. *gränsli*) auszugehen, das in Sugiez auf dem Wege der Entsprechung zu *grè* geworden ist.”<sup>182</sup> Auf welchem Weg das Wort ins Französische gelangt ist, ist jedoch völlig ungeklärt. Karte 3 “Granse” hat gezeigt, dass das Wort im Westen der deutschen Schweiz, insbesondere an den Juraseen nicht vorkommt. Einzelne Belege an Thuner- und Brienersee haben wir neuerem Einfluss aus der Innerschweiz zugeschrieben. Eine Entlehnung ins Französische setzt nun aber in der Regel einen engen geographischen Zusammenhang voraus. Es ist daher nicht ganz auszuschliessen, dass *Granse* früher auch im Westen der deutschen Schweiz heimisch war. Entsprechende Belege fehlen jedoch, und es muss daher offengelassen werden, auf welchem Weg die Entlehnung zustande gekommen ist.

Interessanterweise ist das Wort *Granse* nach der Entlehnung über *grin/grain* als *Grängli* wieder ins Deutsche zurückentlehnt worden. Dies ist ein Hinweis darauf, dass am Murtensee *Granse* im Deutschen nicht heimisch war, sonst hätte man kaum auf ein französisches, ähnlich lautendes Wort zurückgegriffen.

Sachlich handelt es sich beim *Grängli* in Muntelier um einen im vorderen Teil über die ganze Breite des Bootes eingebauten Fischbehälter mit rechteckigem Grundriss, der durch Löcher im Boden und in den Seitenwänden geflutet wird. Der Fischbehälter füllt also nicht wie beim *Fischerweidli* des Bielersees die gesamte Spitze aus, sondern ist etwas dahinter plaziert, so dass der Fischer in der Spitze stehen oder dort seine Utensilien unterbringen kann.

### 2.3.2. Der vorderste Teil des Bootes (Bug)

[Vgl. Karte 7]

Wir haben bei der Beschreibung der verschiedenen Bootstypen gesehen, dass der Bug der Fischerboote ganz unterschiedlich konstruiert sein kann. Beim normalen *Weidlig* z.B. sind beide Enden ähnlich gebaut, sie sind aufgezogen und mit einem Querbalken abgeschlossen. Ein richtiger Einbaum hat eine abgerundete Spitze aus einem Stück. Bei einem Kielboot dagegen wird die Spitze durch den Kielbalken gebildet. Eine genaue Untersuchung müsste die Bezeichnungen für den Bug jeweils einem entsprechenden Sachtypus zuordnen. Dies ist jedoch auch in diesem Fall nicht immer mit ausreichender Sicherheit möglich.

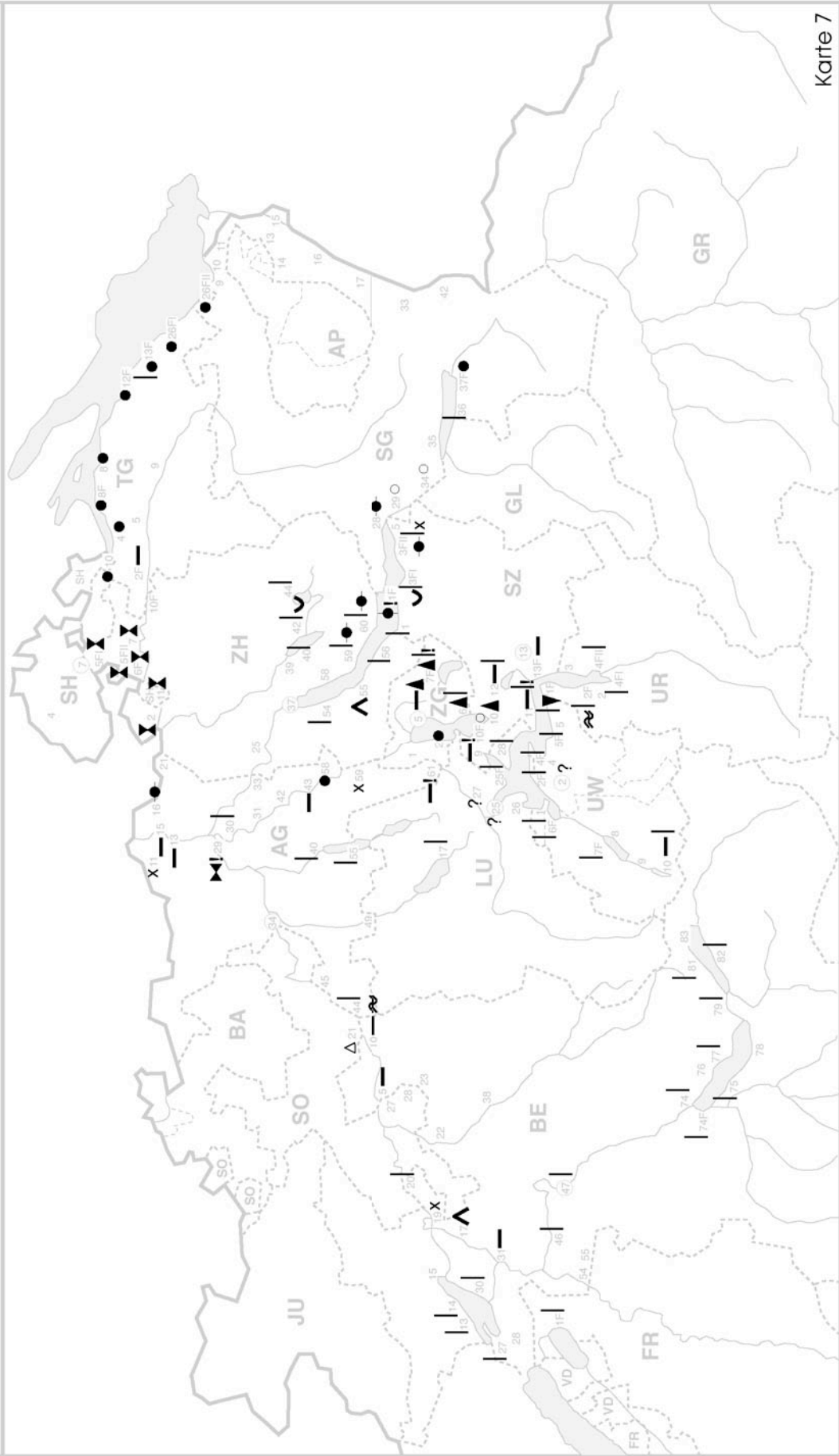
Trotz dieser sachlichen Unsicherheit gibt es jedoch Indizien dafür, dass der Sachtypus bei der Bezeichnung des Bootsbuges häufig keine oder nur eine untergeordnete Rolle spielt. Wenn wir z.B. die Sprachlandschaft entlang der Aare zwischen Büren (BE 19) und Wolfwil (SO 21) betrachten, so sehen wir fünf Aufnahmeorte, die alle einen *Weidlig* als ortsübliches Fischerboot besitzen, aber trotz vermuteter sachlicher Übereinstimmung die Spitze des Bootes fünfmal verschieden benennen. Ausschlaggebend für



Frage 110.5

# Der vorderste Teil des Bootes (Bug)

- |   |             |   |             |   |            |   |                               |
|---|-------------|---|-------------|---|------------|---|-------------------------------|
| — | Spitz       | ⚓ | Schoo       | ⚓ | Joch       | ? | Die Gewährsperson             |
| ● | Granse      | ⚓ | Vorderschoo | ⚓ | Bug        | ? | kennet keinen Ausdruck        |
| ● | Vordegranse | ⚓ | Schnoorz    | ⚓ | Kiil       | x | Einzelfälle                   |
| ● | Gransespitz | ⚓ | Schnooz     | ○ | Wort fehlt | ! | Siehe Originalmaterial S. 438 |
| — | Schnabel    | △ | Schnouz     |   |            |   |                               |



Karte 7

die Benennung sind offenbar nicht die konstruktiven Merkmale, sondern ist die Funktion 'vorderer Abschluss des Bootes'.

Im folgenden geben wir eine Übersicht über die einzelnen Bezeichnungen.

### 2.3.2.1. "Spitz"

*Spitz* ist die mit Abstand häufigste Bezeichnung für den Bug des Fischerbootes. Die Etymologie ist nicht ganz eindeutig, offenbar gehört das Wort zusammen mit einer schwer abgrenzbaren Gruppe (z.B. *Spiess*, *Speiche*) zu einer Grundform \**spei-* mit Bedeutungen, die mit 'spitzig' zu tun haben.<sup>183</sup> Das Idiotikon definiert *Spitz* m. "wesentl. wie nhd. Spitze", bezogen auf Sachen "spitzes, überh. stark verjüngtes Ende von Dingen. allg."<sup>184</sup> Im Oberdeutschen erscheint *Spitz* allgemein als starkes Maskulin, im Gegensatz zu nhd. *Spitze*. Bereits im Althochdeutschen bestand starkes Maskulin *spiz* neben schwachem Feminin *spizza*.<sup>185</sup> In unserem Material erscheint ausschliesslich maskulines *Spitz*.

*Spitz* in der Bedeutung des Buges eines Bootes kommt in allen Regionen der deutschen Schweiz vor. Die Verbreitung reicht von Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) am Murtensee bis nach Uttwil (TG 13<sup>F</sup>) am Bodensee. Am homogensten ist die Sprachlandschaft des Kantons Bern, wo fast ausnahmslos *Spitz* gebraucht wird. Auch die Innerschweiz weist noch eine sehr starke Verbreitung auf, hier allerdings bereits neben mehreren konkurrierenden Ausdrücken. Am Bodensee und entlang des Rheines dagegen ist *Spitz* nur noch im bereits erwähnten Uttwil (TG 13<sup>F</sup>) belegt.

Entsprechend der sehr allgemeinen Bedeutung von *Spitz* als dem verjüngten Ende eines Dinges ist auch im Fall des Bootsbuges naheliegend, dass nicht Form oder konstruktive Eigenheiten als Benennungsmotiv dienen, sondern dass *Spitz* bei ganz unterschiedlichen Bootstypen Verwendung finden kann. Dies wird auch durch das grosse Verbreitungsgebiet, das alle Sachlandschaften überschreitet, bestätigt.

### 2.3.2.2. "Granse", "Vordergranse", "Gransespitz"

*Granse*, mit *-n*-Auflösung in AG *Grause*, in TG *Graas*, *Groos*, haben wir bereits mehrmals angetroffen. Ausgehend vom Schnabel eines Vogels wurde der Ausdruck später auf die Spitze eines Schiffes, den dort eingebauten Fischbehälter und schliesslich auf das gesamte Schiff übertragen.<sup>186</sup> Bei *Granse* in der Bedeutung von 'Bug' haben wir es offenbar mit der ursprünglichsten Bedeutung von *Granse* innerhalb der Fischereiterminologie zu tun.

Da *Granse* mit mehrfacher Bedeutung auftritt, wird es nicht überall als Simplex gebraucht, teilweise wird zur Verdeutlichung der gemeinten Sache ein Kompositum gebildet. Am Zürichsee, wo *Granse* vorwiegend die Bedeutung des ortsüblichen Fischerbootes besitzt, wird der Bug teilweise als *Vordergranse* oder als *Gransespitz* bezeichnet. Bei der letztgenannten Bezeichnung ist es fraglich, ob *Granse* in der ursprünglichen Bedeu-

tung noch verstanden wird oder ob nicht vielleicht der Ausdruck als ‘Spitze des Bootes namens *Granse*’ gedeutet werden müsste.

Als Simplex in der Bedeutung von ‘Bug’ tritt *Granse* mit grosser Geschlossenheit an den Belegorten entlang des Bodensees auf. Dort ist auch keine weitere Bedeutung von *Granse* belegt. Dazu kommen noch zwei Belege weiter westlich, einer in Risch (ZG 2), der andere in Unterlunkhofen (AG 58). Als Kompositum erscheint *Granse* am Zürichsee sowie mit einem Beleg am Rhein, nämlich in Zurzach (AG 16).

Zusammenfassend kann der Bodenseeraum als Hauptverbreitungsgebiet von *Granse* in der Bedeutung von ‘Bug’ bezeichnet werden. Einzelne Ausläufer reichen weiter westlich an den Zürichsee und weiter bis in die Innerschweiz. Sie bilden dort jedoch die Ausnahme.

### 2.3.2.3. “Schnabel”

*Schnabel* in der Bedeutung ‘Bootsbug’ hat eine gewisse Ähnlichkeit mit *Granse*. Es bezeichnet ebenfalls ursprünglich das ‘hornartig verlängerte Maul der Vögel’<sup>187</sup>, wurde aber auch auf eine Vielzahl von schnabelähnlichen Dingen übertragen, unter anderem auch auf die Schiffsspitze.<sup>188</sup> *Schnabel* geht zurück auf mhd. *snabel*, ahd. *snabul*, und wurde wohl zu einer Lautgebärde für ‘schnappen’ gebildet.<sup>189</sup> Als Simplex ist *Schnabel* in der Schiffbauterminologie ausschliesslich für Bug oder Heck gebräuchlich, in der zusammengesetzten Form *Schnabelschiff* ist es jedoch auch auf einen Bootstyp übertragen worden.

Die Verbreitung von *Schnabel* in der Bedeutung ‘Schiffsbug’ reicht von Aarberg (BE 31) im Westen bis nach Üsslingen (TG 2<sup>F</sup>) im Osten. Das Schwergewicht der Verbreitung liegt jedoch stärker in den zentralen Teilen der deutschen Schweiz, sowohl am westlichen wie am östlichen Ende des Verbreitungsgebietes sind die Belege seltener. Ein geschlossenes Gebiet mit ausschliesslichem Auftreten von *Schnabel* gibt es jedoch nicht, *Schnabel* kommt immer nur neben anderen Ausdrücken vor.

Rückschlüsse auf einen bestimmten Bootstyp können nicht gemacht werden. *Schnabel* ist sowohl an Seen wie auch an Flüssen heimisch. Es gibt keine Übereinstimmungen mit der Sachlandschaft der Bootstypen.

### 2.3.2.4. “Schoo”, “Vorderschoo”

Ein Sonderentwicklung scheint ein Teil der Gebiete in der nördlichen deutschen Schweiz gemacht zu haben. Alle Zürcher Belegorte entlang des Rheins zusammen mit dem schaffhausischen Rüdlingen (SH 11) sowie, etwas ausserhalb dieses Gebietes, Stilli (AG 29) bezeichnen den Bug des Bootes als *Vorderschoo* bzw. als *Schoo*. Das Verbreitungsgebiet dieses Ausdrucks ist im Originalmaterial nur auf diese sechs Orte in ziemlicher geographischer Nähe beschränkt. Andere Quellen belegen jedoch, dass auch weiter rheinabwärts *Schoo* durchaus gebräuchlich ist. Für Basel<sup>190</sup> schreibt Albert

Spycher: “Unsere Gewährsleute hingegen bezeichnen das vordere und hintere Joch des Weidlings durchwegs als *Schoo* oder *Schoon*”<sup>191</sup> Auch für das Hanauerland belegt Fluck den Ausdruck, allerdings in der Lautung *Schoor* (phonetisch:šōʹ).

*Schoo*, *Schoor* ist in der Bedeutung ‘Bootsbug’ nicht im Idiotikon verzeichnet, und auch bei Grimm kommt das Wort in dieser Spezialbedeutung nicht vor. Eine gesicherte Etymologie fehlt. Spycher erklärt das Wort als “*Schor* im Sinne von Plankenabteilung von Dielenlänge bei Grimm IX 1573, *Schore* als Plattform, Vorplatz im Id. VIII 1194. Die *Schoo* ist der Arbeitsplatz des Fischers auf dem Weidling.”<sup>192</sup> E.E. Müller führt *Schoo* auf ‘mhd. *schôhe*?’ mit der Bedeutung ‘Schiffsspitze’ zurück.<sup>193</sup> Überzeugender ist jedoch die Deutung von Fluck<sup>194</sup>. Dieser stellt die Bezeichnung zu mhd. *schar*, *schor* in der Bedeutung von ‘steil, schräge’<sup>195</sup>, das seinerseits verwandt ist mit ahd. *scorro*, *scorra* und mhd. *schorre*. *Scorra* gehört zu ahd. *scorrên* in der Bedeutung von ‘ragen, hervorspringen’. Eine ähnliche Bildung ist engl. *shore* ‘Küste’, eigentlich das ‘aus dem Wasser herausragende Land’. Dazu gehört wahrscheinlich auch das von Kluge<sup>196</sup> belegte nd. *Schore* als ‘Stütze, womit ein auf dem Stapel stehendes Schiff abgestützt wird, um solches stehend zu halten’. Im Alemannischen hat sich die Bedeutung eingengt zu der aus dem Wasser herausragenden Bootsspitze. Laut Fluck<sup>197</sup> gehört wahrscheinlich auch das im Idiotikon aufgeführte *Schore*<sup>n</sup> ‘erhöhter Fussboden, Plattform vor dem Eingang zum Haus oder Speicher’<sup>198</sup> zu dieser Wortgruppe.

In unserem Untersuchungsgebiet ist *Vorderschoo*, *Schoo* ausschliesslich in Aufnahmeorten mit einem *Weidlig* als ortsüblichem Fischerboot belegt. Bug und Heck beim *Weidlig* sind auch in besonderer Weise als aus dem Wasser herausragende Teile gestaltet. Die Vermutung liegt daher nahe, dass diese Bezeichnung eng mit dem *Weidlig* verbunden ist. Auch die Belege aus Basel und dem Hanauerland deuten auf den Weidling hin. Einschränkend muss aber hinzugefügt werden, dass nördlich von Stilli (AG 29) entlang von Aare und Rhein, wo auch der *Weidlig* als Fischerboot dient, *Schoo* in unserem Material nicht belegt ist.

Die Zuordnung zu einem bestimmten Bootstyp erlaubt es uns, *Schoo* sachlich zu fassen. Der Bug an einem *Weidlig* besteht, wie weiter vorne in Kapitel 2.2.1.3 beschrieben wurde, aus mehreren aus dem Wasser ragenden Längsplanken, die mit einem Querbalken abgeschlossen werden. Der Bug verjüngt sich nur leicht, läuft also nicht in eine eigentliche Spitze aus, sondern bleibt bis zuletzt breit.

### 2.3.2.5. “Schnoorz”, “Schnooz”, “Schnouz”,

*Schnoorz*, in ZG mit Diphthongierung des -ō- *Schnourz*<sup>198a</sup>, in der Bedeutung ‘Bug’ ist viermal belegt, drei Belege stammen aus dem Kanton Zug und einer aus dem Kanton Schwyz. Alle Belegorte liegen in unmittelbarer geographischer Nähe zueinander. Im Idiotikon ist *Schnorz* zunächst als ‘Schnauze, Maul von Tieren’<sup>199</sup> belegt, der Ausdruck kann aber auch in erweitertem Sinn für Gegenstände gebraucht werden, etwa den Schnabel eines Gefässes. Für Schwyz und Zug ist zudem auch die Bedeutung ‘Bug’ belegt: Es heisst, der *Schnorz* sei der “Vorderteil des Schiffes (Einbaum)” und für

Ägeri: “Das Vorderteil [des Einbaums] heisst der grosse Schnorz, das Hinterteil der kleine Schnorz”.<sup>200</sup> In unserem Material ist es gerade umgekehrt. *Dr chlii Schnoorz* bezeichnet den Bug mit dem Fischbehälter, *dr gross Schnoorz* das Heck des echten Einbaums in Eierhals (ZG 7<sup>F</sup>) am Ägerisee. Sonst ist *Schnoorz* in unserem Material ausschliesslich für den Bug belegt, in der Bedeutung ‘Heck’ kommt der Ausdruck sonst nicht vor. In Schwibogen (UR 1<sup>F</sup>) ist die Variante *Schnooz* belegt, ein Ausdruck der sich teilweise synonymisch zu *Schnoorz* verhält und offenbar kaum von jenem abgegrenzt werden kann, da “teilweise mit *r*-Einschub, teilweise mit Verklingen des *r* zu rechnen ist”.<sup>201</sup>

Alle fünf Belegorte mit *Schnoorz* bzw. *Schnooz* haben einen *Eibaum* als ortsübliches Fischerboot, in Eierhals (ZG 7<sup>F</sup>) wird jedoch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich um den ‘alten Einbaum’, d. h. um das Boot aus einem gehöhlten Baumstamm handelt. An den übrigen Belegorten dagegen ist *Eibaum* für ein gezimmertes Boot gebräuchlich, trotzdem gibt es Übereinstimmungen in der Bezeichnung des Bugs. Ausschlaggebend sind offenbar Form oder Funktion des Buges und nicht konstruktive Merkmale, was auch durch die Herleitung des Wortes von ‘Schnabel’ nahelegt wird.

In Wolfwil (SO 21) ist ebenfalls ein ähnliches Wort für den Bug in Gebrauch, nämlich *Schnouz*. Dieses Wort muss zu *Schnauz* gestellt werden und meint den Schnurrbart. Die Lautung entspricht genau der entsprechenden Karte im SDS.<sup>202</sup> Neben Schnurrbart ist im Idiotikon jedoch auch die Bedeutung ‘Schnabel’ und für das Oberbuchsgau im Bezirk Balsthal auch ‘Vorderteil des Nachens’ verzeichnet.<sup>203</sup> Wir haben es also sowohl lautlich wie auch inhaltlich wieder mit einem sehr ähnlich gebildeten Wort zu tun. Doch diesmal wird damit nicht der Bug eines *Eibaums* bezeichnet, sondern vermutlich der Vorderteil des ortsüblichen Fischerbootes, nämlich des *Weidligs*. Da weitere Angaben fehlen, kann keine sachliche Würdigung vorgenommen werden. Wahrscheinlich gibt es aber keine sachlichen Übereinstimmungen mit dem Bug der ‘Einbäume’ in der Innerschweiz.

*Schnooz*, *Schnoorz* und *Schnouz* habe alle eine derart grosse lautliche und semantische Ähnlichkeit, dass eine gemeinsame Etymologie erwartet werden kann. Wahrscheinlich gehen sie zusammen mit einer ganzen Gruppe von Wörtern wie *Schnarz*, *Schnauz*, *schnarren*, *schnarchen* u.a. zurück auf eine lautmalende idg. Wurzel \**sner-*, \**snur-* mit der Bedeutung ‘murren, knurren, knarren’.<sup>204</sup>

### 2.3.2.6. Einzelfälle

*Schoche*: Diese Bezeichnung ist im ganzen nur einmal belegt, nämlich in Leibstadt (AG 11). Das Fehlen weiterer Belege lässt diesen einen als sehr unsicher erscheinen. Auch im Idiotikon fehlt unter dem Lemma *Schoche* jeder Bezug zur Schifffahrt. Bei Grimm<sup>205</sup> jedoch findet sich ein Hinweis: *Schoche* sei ‘eine Art jetzt ungebräuchlicher Schiffe’, abgeleitet von mhd. *schohe* ‘der untere Schiffsraum’.<sup>206</sup> Im Rheinischen Wörterbuch findet sich ein weiterer Hinweis: *Schochen*, *Schocken* sei neben anderem ‘ein Holzrahmen, an dem in geringer Entfernung ein Netz befestigt ist, an Herbstabenden

aufgestellt zum Aalfang' in der Rheinfischerei.<sup>207</sup> Es gibt also aus nördlicheren deutschen Gebieten immerhin einige spärliche Hinweise auf *Schoche* im Zusammenhang mit der Schifffahrts- und Fischereiterminologie. Es ist durchaus möglich, dass unser Beleg damit in Zusammenhang steht. Vielleicht gab es früher in Leibstadt einen bestimmten Bootstypus, der diese Bezeichnung trug oder einen anders geformten Bug aufwies als die übrigen Boote. Heute jedoch dient lediglich ein *Weidlig* als ortsübliches Fischerboot. Eine weitere Deutung des isolierten Belegs wäre daher reine Spekulation.

*Buu(e)g*: An zwei Orten, in Busswil (BE 17) und in Horgen (ZH 55), ist *Buueg* bzw. *Buug* belegt. Beide Belege stehen isoliert. Da es sich bei *Bug* um das neuhochdeutsche Wort für die Schiffsspitze handelt, kann angenommen werden, dass die beiden Belege in Anlehnung ans Neuhochdeutsche gebildet wurden. Für diese These spricht auch, dass der Gewährsmann in Horgen seine Antwort nur zögernd gibt und sie mit einem Fragezeichen versieht. Beim Gewährsmann in Busswil handelt es sich nicht um einen Berufsfischer. Entsprechend sind die Antworten mit Vorsicht zu genießen. Im Idiotikon fehlt *Bug* in dieser Bedeutung. Nhd. *Bug* ist bereits in den späten germanischen Sprachen verbreitet, hauptsächlich mit der fachsprachlichen Bedeutung 'Schulterstück von Pferd und Rind, Strebe im Gebälk'. Ausgehend von der Bedeutung 'Flanke' hat wahrscheinlich eine Übertragung auf den Vorderteil eines Schiffes stattgefunden. Ebenfalls denkbar ist eine lautlich variierte Ableitung zu nhd. 'biegen'.<sup>208</sup>

*Kiil*: *Kiil*, nhd. *Kiel*, ist nach der Definition von Kluge<sup>209</sup> "der sich längsschiff erstreckende Grundbalken, auf dem das Schiffsgebäude ruht". Das Wort dringt erst im 17. Jh. aus dem Niederdeutschen ins Hochdeutsche ein, scheint aber auch dort erst im 16. Jahrhundert aufgetaucht zu sein. Altnordisch *kjöll* deutet jedoch darauf hin, dass das Wort bereits im Germanischen existiert haben könnte,<sup>210</sup> möglicherweise ist es auch aus dem Altnordischen ins Niederdeutsche entlehnt worden.<sup>211</sup> Die weitere Herleitung ist unsicher. *Kiil* in der Bedeutung von 'Bug' ist im Originalmaterial zweimal belegt und zwar in Lachen am Obersee (SZ 3<sup>Fl</sup>) und in Uster am Greifensee (ZH 42). In Uster ergänzt der Gewährsmann, dass *Kiil* in dieser Bedeutung nur beim *Ruederschiff* gebraucht wird. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass wir es hier mit einem Kielschiff zu tun haben. Der Kiel reicht ja bis in die Schiffsspitze. Offenbar hat dieses konstruktive Merkmal auch dem Bug den Namen gegeben. Der Beleg in Lachen ist schwieriger einzuschätzen. Der Gewährsmann nennt *Spitz* und *Kiil* spontan nebeneinander. Da keine weiterführenden Erklärungen gegeben werden, ist die Abgrenzung der beiden Ausdrücke unmöglich. Es bleibt aber auch hier die Vermutung, dass *Kiil* ursprünglich mit einem Kielschiff verbunden war, sich aber möglicherweise später verselbständigte.

*Joch*: *Joch*, mhd. *joch*, ahd. *joh*, stammt von idg. *\*(e)jugo* und gehört zu einer Verbalwurzel *\*(e)jeug-* 'anschirren, verbinden'.<sup>212</sup> Schweizerdeutsch ist es zunächst gleichbedeutend mit dem Standarddeutschen und meint 'das dem Zugvieh angelegte Gerät'. Im weiteren Sinn findet es jedoch auch als 'fester Bestandteil verschiedener Geräte und Vorrichtungen' Anwendung.<sup>213</sup> Das Idiotikon belegt *Joch* für Luzern und Schwyz

mit der folgenden Definition: ‘Querholz, das den vordern oder hintern Teil (Gransen) eines Schiffes abschliesst’. Nach dieser Definition bezeichnet *Joch* nicht eigentlich die Spitze eines Bootes, sondern lediglich ein Querholz das die Spitze abschliesst.

An unseren Belegorten mit *Joch* in der Bedeutung von ‘Bug’ scheint also eine Übertragung von diesem Querbalken auf die gesamte Spitze stattgefunden zu haben. Im ganzen ist dies jedoch nur an zwei Orten belegt, beide liegen ausserhalb der geographischen Angaben im Idiotikon, nämlich in Isleten (UR 2<sup>F</sup>) und Aarwangen (BE 10). In Isleten fügt der Gewährsmann hinzu, dass diese Bezeichnung beim Flachbodenschiff gebraucht werde, nicht jedoch bei der *Schaluppe*. Interessanterweise wird aber in Isleten unter der Frage 108.3 weder der eine noch der andere Bootsnamen aufgeführt. Es könnte sein, dass mit Flachbodenschiff der *Eibaum* gemeint ist, mit Sicherheit lässt sich dies allerdings nicht erschliessen. Die *Schaluppe* dagegen scheint bei der Aufzählung der Bootstypen vergessen worden zu sein. Eine sachliche Einordnung von *Joch* ist hier also nicht möglich. Nicht viel besser steht es in Aarwangen. Dort steht *Joch* neben *Schnabel*, weiterführende Erläuterungen fehlen gänzlich. Das Bedeutungsmotiv von *Joch* muss daher im Dunkeln bleiben.

*Joch* gibt es innerhalb der Fischereiterminologie nicht nur in der Bedeutung von ‘Bug’: In Kehrsiten (UW 2) gibt es ein *Jochschiff*, in Sengen (AG 40) werden die Querrippen und Teile des Ankers als *Joch* bezeichnet, und schliesslich in Aarwangen (BE 10) wird neben dem Bug auch das Heck des Bootes so genannt.

*Schuepfe*: Nur einmal belegt, und zwar in Merenschwand (AG 59), ist *Schuepfe*. Die Mutter der Gewährsperson bestätigt diese Angabe ausdrücklich. An anderen Belegorten ist *Schuepfe*, wie auch nach Idiotikon<sup>214</sup>, ein ‘Schöpfgefäss von verschiedener Form und Verwendung’, in der Fischereiterminologie häufig das Gefäss, mit dem das ins Boot eingedrungene Wasser wieder herausgeschöpft wird. Wie dieses Wort mit der Schiffsspitze in Zusammenhang gebracht werden kann, ist nicht nachvollziehbar. Die Möglichkeit, dass in der Spitze des Bootes von Merenschwand ein vertiefte Stelle eingebaut ist, die als Schöpfstelle dient, ist eher unwahrscheinlich, da das ortsübliche Fischerboot, der *Fischerweidlig*, mutmasslich über zwei aufgezogene Enden verfügt. Die Schöpfstelle dürfte daher eher in der Mitte des Bootes liegen. Zudem weiss die Gewährsperson keinen Namen für die Schöpfstelle anzugeben. Auch heisst das Schöpfgerät in Merenschwand *Schüeffi*, es wird also zwischen den beiden Ausdrücken unterschieden. Da keine ausführlicheren Angaben und auch keine Abbildungen von der Spitze des *Fischerweidlig* vorliegen, müssen die näheren Umstände dieser Benennung im Dunkeln gelassen werden. *Schuepfe* als Wort wird in Kapitel 2.3.8. näher behandelt.

*Hebi*: In Büren (BE 19) nennt der Gewährsmann, ein Fischer, den Bug des Bootes *Hebi*. Dieser Beleg steht isoliert im Originalmaterial, in der Schifffahrtsterminologie kommt er sonst nirgends vor. *Hebi*, eine Ableitung zu ‘haben, heben’, meint im allgemeinen ‘Halt, Festigkeit’ im eigentlichen und übertragenen Sinn; es kann auch ‘Handhabe, Henkel, Griff’ bedeuten.<sup>215</sup> Diese Angaben ergeben in diesem Zusammenhang wenig Sinn. Möglich wäre, dass an der Spitze des *Weidligs* in Büren ein Griff angebracht ist,

an dem das Boot an Land gezogen werden könnte. Mangels weiterer Erläuterungen der Gewährsperson bleibt dies jedoch reine Spekulation.

*Vorderbiete*: Einzig in Nuolen (SZ 3<sup>FII</sup>) ist *Vorderbiete* als Bezeichnung des Bugs belegt. *Biete* wird sonst für das Heck verwendet. Weiteres zur Bedeutung und Herkunft des Wortes wird daher in Kapitel 2.3.3.4. gegeben.

### 2.3.2.7. Zusammenfassung

Bei der Bezeichnung des Bootsbuges können im wesentlichen zwei grosse Gruppen unterschieden werden. Auf der einen Seite steht das sehr allgemeine Wort *Spitz*, das ganz einfach das sich verjüngende Ende einer Sache bezeichnet. Auf der anderen Seite haben wir eine Reihe von Ausdrücken, die ursprünglich den Schnabel eines Tieres bezeichnet haben, jedoch auch auf den Bootsbug übertragen wurden. Dazu gehören *Schnabel*, *Granse*, *Schnoorz* und *Schnooz*. Dazu kommen noch eine Reihe von weniger gebräuchlichen Ausdrücken und Einzelfälle mit unterschiedlichen Benennungsmotiven. In den allermeisten Fällen geben offenbar Form oder Funktion den Ausschlag für die Benennung, einzig bei *Joch* und *Kiil* könnten konstruktive Merkmale im Vordergrund gestanden haben.

Das Verbreitungsgebiet von *Spitz* liegt vor allem im westlichen und zentralen Teil der deutschen Schweiz mit einzelnen Ausläufern bis ganz in den Osten. In den zentralen Gebieten ist neben *Spitz* vor allem *Schnabel* stark vertreten, während im Osten vorwiegend *Granse* das Kartenbild bestimmt.

### 2.3.3. Der hinterste Teil des Bootes (Heck)

[Vgl. Karte 8]

Boote und Schiffe können in bezug auf die Konstruktion von Bug und Heck grundsätzlich in zwei Typen aufgeteilt werden: in Boote mit unterschiedlicher Konstruktion von Bug und Heck und in Boote mit ähnlicher oder gleicher Konstruktion von Bug und Heck. Während beim ersten Typus damit gerechnet werden muss, dass die beiden Teile andere Bezeichnungen tragen, können beim zweiten Typus für beide Enden des Bootes identische Bezeichnungen verwendet werden, teilweise versehen mit dem Zusatz *Vorder-* bzw. *Hinder-*. Wie häufig dieses Prinzip jedoch angewandt wird, kann aufgrund der häufig fehlenden sachlichen Beschreibungen nur annähernd untersucht werden.

Zu den Bezeichnungen im einzelnen:



### 2.3.3.1. "Füdle"

*Füdle* ist eine Bildung aus *Füdloch* mit einer Abschwächung des zweiten Teils zur blossen Ableitungssilbe. Es handelt sich um ein oberdeutsches Wort, das sich erst seit dem 12. Jh. belegen lässt.<sup>216</sup> Etymologisch gehört es zu *Fud* f. 'Anus, Scheide', laut Grimm in "unguter Schreibung für *Fut*",<sup>217</sup> ist jedoch bereits mhd. mit auslautendem *d* belegt. *Füdle* bezeichnet im allgemeinen den Hinterteil des Menschen, kann jedoch auch in übertragenem Sinn für den Hinterteil von Gegenständen verwendet werden. Das Idiotikon verzeichnet beispielsweise auch etwa 'das dicke Ende der Eier' als Bedeutung von *Füdle*.<sup>218</sup> Als Bootsheck ist der Ausdruck jedoch im Idiotikon nicht verzeichnet, im Beleg "der spitz und's füdlich" gibt es aber einen Hinweis darauf, dass das Wort auch als Gegensatz zu *Spitz* gebraucht wird.<sup>219</sup> Das Urner Wörterbuch führt *Füdle* in übertragender Bedeutung lediglich als 'Hinterteil einer Heubürde' auf.<sup>220</sup>

*Füdle* in der Bedeutung von 'Bootsheck' ist in der ganzen deutschen Schweiz anzutreffen, das Verbreitungsgebiet reicht im Westen von der Stadt Bern (BE 47) bis nach Üsslingen (TG 2<sup>F</sup>) im Osten. Das eindeutige Schwergewicht der Verbreitung liegt jedoch in der Innerschweiz, d.h. vor allem in den Ortschaften rund um den Vierwaldstättersee.

Das Wort *Füdle* enthält keine Hinweise auf die Form oder auf konstruktive Merkmale des Hecks. Das Heck wird lediglich in seiner Funktion als hinterer Abschluss des Bootes bezeichnet.

In der überwiegenden Mehrzahl der Belege wird *Füdle* als Gegenstück zu *Spitz* verwendet. Nur ausnahmsweise hat ein Aufnahmeort mit *Füdle* als Bootsheck eine andere Bezeichnung als *Spitz* für den Bug. So z.B. in Büren (BE 19) mit *Hebi* als Bug oder in Zug (ZG 5) mit *Schnabel* oder *Schnoorz*. Umgekehrt wird dem Heck aber nicht überall dort, wo der Bug *Spitz* heisst, der Ausdruck *Füdle* zugewiesen.

Da das Wort *Füdle* keinen Sachbezug hat, ist es nicht verwunderlich, dass es mit keinem bestimmten Bootstypus verbunden ist. Die Belege in der Innerschweiz beziehen sich zwar zum überwiegenden Teil auf den *Eibaum*, d.h. auf das gezimmerte, flachbödiges Fischerboot. Ausserhalb dieses Gebietes, in erster Linie an Flüssen, bezeichnet *Füdle* jedoch auch das Heck des *Weidlig*, der konstruktiv ganz anders gebaut ist.

### 2.3.3.2. "Hinderteil"

















*Hinderteil* ist nichts anderes als die weniger vulgäre Bezeichnung für *Füdle*. Sie kann wie letzteres auf das Gesäss von Mensch und Tier bezogen werden, bezeichnet allgemein aber auch einen hinteren, im Gegensatz zu einem vorderen Teil.<sup>221</sup>

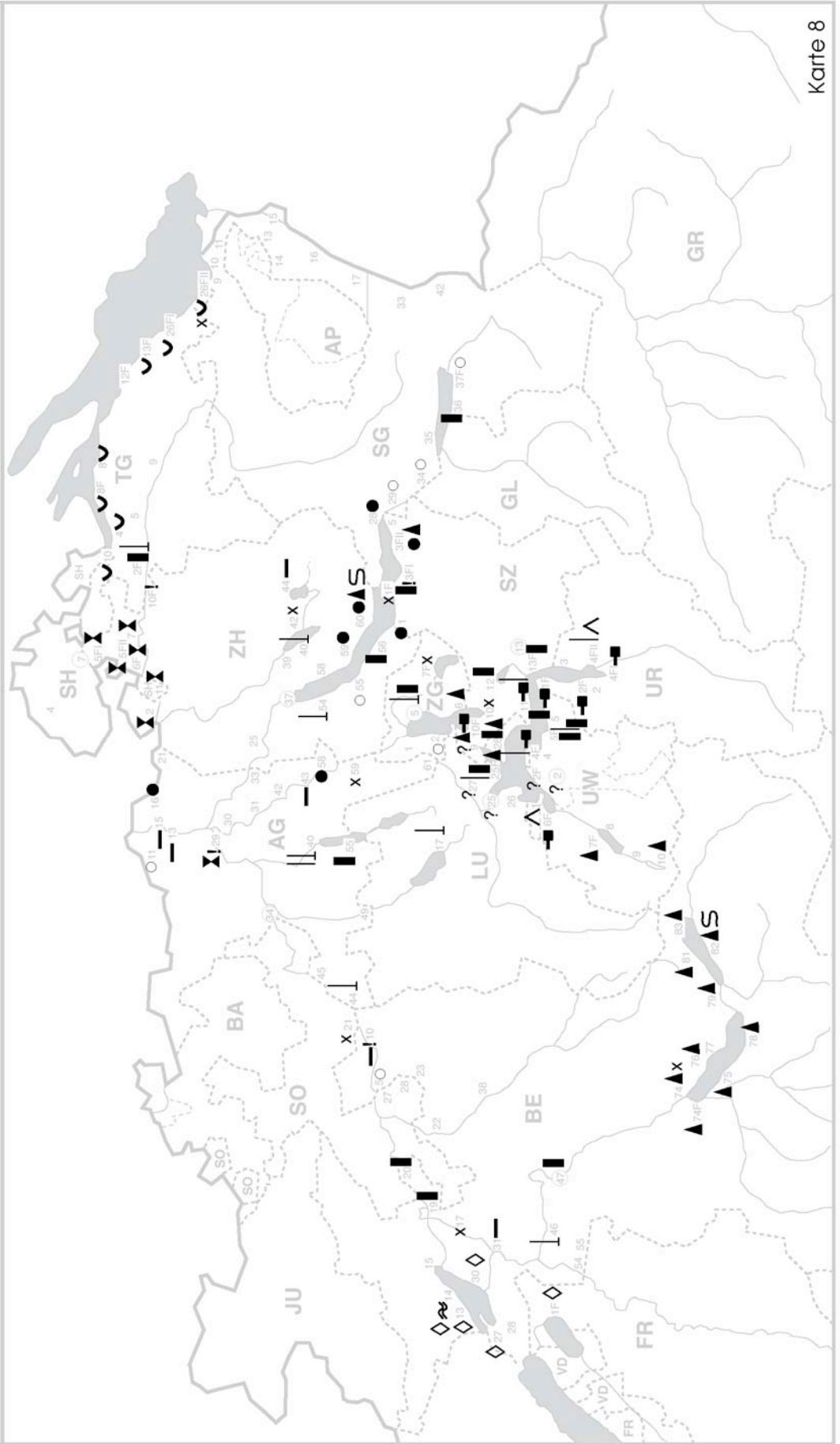
Das Verbreitungsgebiet von *Hinderteil* ist ziemlich regelmässig über das Untersuchungsgebiet verteilt, es reicht vom Kanton Bern bis in den Thurgau. Insgesamt sind es acht Belege.

In Zug (ZG 5) braucht der Gewährsmann nur die verkürzte Form *der Hinder*, dieser Beleg wurde auch zu *Hinderteil* geschlagen. *Hinderteil* kommt unterschiedslos an Flüssen und Seen vor. Erwartungsgemäss wird damit nicht ein bestimmter Sachtypus

Frage 110.6

# Der hinterste Teil des Bootes (Heck)

- |   |   |   |                   |   |             |   |   |
|---|---|---|-------------------|---|-------------|---|---|
|  | Füdle   |  | Stotzwand         |    | Hinderschoo |  | Die Gewährperson<br>kennt keinen Ausdruck |
|  | Hinderteil<br>hinde, hinde<br>im Schiff, hindefür |  | (Hinder-)Schnabel |    | Joch        |  | Das Grundwort ist<br>nur einmal belegt    |
|  | Biete   |  | Hindergranse      |  | Schooss     |  | Siehe Originalmaterial S. 439             |
|   |   |  | Wanne             |   | Spiegel     |   |   |
|   |   |    | Rückwand          |    | Wort fehlt  |   |   |



Karte 8

bezeichnet, sondern ganz allgemein das hintere Ende des Bootes. Ob das Wort als neuerer, „vornehmerer“ Ausdruck für ein älteres, vulgärereres *Füdle* gebraucht wird, lässt sich nicht entscheiden, ist aber durchaus möglich. In Üsslingen (TG 2<sup>F</sup>) stehen auf jeden Fall beide Bezeichnungen unterschiedslos nebeneinander, *Hinderteil* wurde aber von einer jüngeren Gewährsperson erwähnt.

#### 2.3.3.3. „hinde“, „hinde im Schiff“, „hindefür“

Keinen eigentlichen Ausdruck, sondern nur einen Verweis auf die Lage des Hecks haben die Belegorte mit der Antwort *hinde*, *hinde im Schiff*, *hindefür*.<sup>222</sup> Diese Bezeichnung findet man vor allem in den zentralen Gebieten der deutschen Schweiz, am westlichen und östlichen Rand sind sie nicht belegt. Eigentlich wird dadurch nicht das Heck als Sache bezeichnet, sondern der ganze hintere Raum im Schiff. Daher stehen diese Bezeichnungen meistens neben zusätzlichen Ausdrücken wie z.B. *Stotzwand* (UW 4<sup>F</sup>, SZ 11) oder *Rückwand* (UR 4<sup>FII</sup>), die das Heck an sich bzw. die hintere abschliessende Bootswand bezeichnen. Es ist daher durchaus möglich, dass an anderen Belegorten auf gezielte Fragen des Explorators ähnliche Antworten gegeben worden wären.

#### 2.3.3.4. „Biete“, „Hinderbiete“

*Biete* m./f./n. geht zurück auf ahd. *biot*, wohl in der allgemeinen Bedeutung von ‘Brett’. Laut Idiotikon ist es synonym zu *Granse* und kann sich sowohl auf Vorder- wie Hinterteil des Bootes beziehen.<sup>223</sup> In unserem Material findet sich allerdings nur ein einziger Hinweis auf die Bedeutung ‘Bug’: In Nuolen (SZ 3<sup>FII</sup>) heisst der Bug unter anderem auch *Vorderbiete*. Sonst wird *Biete* ausschliesslich für das Bootsheck verwendet.

Verbreitung: Das Wort tritt sehr geschlossen am Thuner- und Brienersee auf, hat auch einzelne Ausläufer in die Innerschweiz und ganz vereinzelt Belege am Zürichsee. Man könnte es aber vermutlich als den Ausdruck des Berner Oberlandes bezeichnen, die Geschlossenheit seines Auftretens ist ein Indiz für Bodenständigkeit. Die Belege jenseits des Brünigs zeigen wiederum mit aller Deutlichkeit, dass dieser Pass im Hinblick auf die Fischereiterminologie keine Sprachgrenze bildet, sondern dass über ihn ein reger sprachlicher und vermutlich auch sachlicher Austausch stattfindet. Weniger bodenständig scheint die Bezeichnung am Zürichsee zu sein, die Gewährsperson von Stäfa (ZH 60) weist sie der Sprache der Schiffmacher zu.

Eine sachliche Zuordnung ist nicht möglich. Zu heterogen ist die Sachlandschaft der Fischerboote, vor allem im ‘Stammgebiet’ der Bezeichnung, im Berner Oberland. Die Ausgangsbedeutung ‘Brett’ würde vermuten lassen, dass *Biete* vorwiegend ein Spiegelheck bezeichnet, also eine steile, mit einem Brett gebildete Rückwand. Ob dies tatsächlich zutrifft, muss offengelassen werden.

### 2.3.3.5. "Schnabel", "Hinderschnabel"

*Hinderschnabel* ist das Pendant zu *Vorderschnabel*. Diese Bezeichnung findet man ausschliesslich an Flüssen, vorwiegend an Aare und Reuss. Alle entsprechenden Belegorte haben ausnahmslos einen *Weidlig* oder *Fischerweidlig* als ortsübliches Fischerboot. Ganz offenbar ist die Bezeichnung daher mit diesem Bootstypus verbunden. Bei *Schnabel* in der Bedeutung von 'Bug' ist keine solche sachliche Zuordnung möglich, das Verbreitungsgebiet ist wesentlich grösser und umfasst auch andere Bootstypen. Dieser Sachverhalt könnte mit der Konstruktion des *Weidlig* zusammenhängen. Bug und Heck dieses Bootstypus sind ja sehr ähnlich konstruiert, sie sind beide aufgezogen und werden mit einem Querholz abgeschlossen. Es ist daher naheliegend, Bug und Heck mit dem gleichen Ausdruck zu benennen.

Interessanterweise haben alle Belegorte mit *Schnabel* oder *Hinderschnabel* als Heckbezeichnung ohne Ausnahme auch *Schnabel* oder *Vorderschnabel* als Bugbezeichnung. Umgekehrt gilt dies jedoch nicht.

### 2.3.3.6. "Hindergranse"

Bedeutungsgeschichte und Herkunft von *Granse* wurde bereits in den Kapiteln 2.2.3., 2.3.1.3. und 2.3.2.2. ausführlich dargestellt. Das Wort bezeichnete ursprünglich den Schnabel eines Vogels, wurde dann in die Fischereiterminologie, vermutlich zuerst in der Bedeutung 'Bug', übernommen. Aus der Bezeichnung selbst können keine konstruktiven Merkmale abgelesen werden.

Verbreitung: An allen Belegorten rund um den Zürichsee, wo der Bug als *Vordergranse* bezeichnet wird, kommt als Heck, z. T. zusammen mit anderen möglichen Namen, *Hindergranse* vor. Dazu gesellt sich westlich des Zürichsees noch Unterlunkhofen (AG 58), das für den Bug ebenfalls *Granse* hat. Am Bodensee dagegen, wo wir die meisten Belege mit *Granse* in der Bedeutung von 'Bug' gefunden haben, wird das Heck durchwegs als *Wanne* bezeichnet. Der Bodenseeraum hebt sich in seiner Entwicklung also wiederum deutlich vom Zürichsee ab.

Sachliche Hinweise werden von den Gewährspersonen nicht gegeben, in Stäfa (ZH 60) heisst es lediglich, *Granse* sei der Ausdruck der Fischer, während *Biete* von den Schiffmachern gebraucht werde.

### 2.3.3.7. "Wanne"

*Wanne* f., geht zurück auf mhd. *wanne*, ahd. *wan(na)*, as. *wanna* und ist entlehnt aus lat. *vannus* 'Futterschwinge'. Wegen der gleichen Form wurde das Wort später auch auf das Badegefäss und offenbar auch auf den Hinterteil des Bootes übertragen.<sup>224</sup> Das Verbreitungsgebiet umfasst ausschliesslich Belegorte am Bodensee, die alle durchgehend *Wanne* haben. Offenbar handelt es sich um eine lokale Bildung, denn auch bei Grimm

ist diese Bedeutung von *Wanne* nur gerade für Überlingen am Bodensee belegt.<sup>225</sup>

Benennungsmotiv dürfte ganz eindeutig die Form des ortsüblichen Fischerbootes sein. Die Sprachlandschaft verläuft in grosser Übereinstimmung mit dem Verbreitungsgebiet der *Gondle* als ortsüblichem Fischerboot. Wir haben in Kapitel 2.2.4.3. das Aussehen der *Gondle* am Bodensee beschrieben. Sie unterscheidet sich stark vom Fischerboot des Zürichsees und der Innerschweiz, ihre Form ist wesentlich bauchiger. Die Etymologie von *Wanne* legt ebenfalls ein bauchiges, breites Aussehen des Hecks nahe. Fotos von der *Fischergundle* (vgl. Abb. 22) und dem *Jagdschiffli* (vgl. Abb. 113) in Ermatingen (TG 8), die laut Aussagen der Gewährsperson beide hinten eine *Wanne* haben, zeigen jedoch, dass das Heck nicht immer ganz genau gleich konstruiert sein muss. Das *Jagdschiffli* hat einen flachen Boden, der hinten aufgezogen ist und mit einem Querbalken abgeschlossen wird. Ganz anders die *Fischergundle*. Hier ist das Heck wesentlich schmaler als beim *Jagdschiffli* und wird mit einem Spiegel abgeschlossen.

#### 2.3.3.8. "Hinderschoo"

*Hinderschoo* verhält sich absolut parallel zu *Vorderschoo*. Alle zürcherischen und schaffhausischen Belegorte entlang des Rheins sowie Stilli (AG 29) an der Aare haben für Bug und Heck *Vorder-* bzw. *Hinderschoo*. Diese Bezeichnungen beziehen sich auf das ortsübliche Fischerboot, den *Weidlig*, der auf beiden Seiten identisch konstruiert ist. Interessanterweise haben jedoch andere Belegorte mit *Weidlig* als Boot durchaus andere Bezeichnungen. Herkunft und Bedeutung des Wortes sind in Kap. 2.3.2.4. erklärt.

#### 2.3.3.9. "Schooss"

*Schooss* m., mhd. *schoz* m./n. *schoz(e)* f., ahd. *scoz*, stammt aus germ. \**skauta-*. Als Bedeutung ist am ehesten 'Winkel, Zipfel' anzunehmen, die genauen Bedeutungsverhältnisse sind jedoch unklar.<sup>226</sup> Im Neuhochdeutschen wird damit zunächst im allgemeinen die Schürze bezeichnet, später hat offenbar auch eine Übertragung auf den darunterliegenden Körperteil stattgefunden.

Auch im Schweizerdeutschen ist *Schooss* in erster Linie ein Kleidungsstück, kann aber auch für die Beckengegend des Menschen verwendet werden. Zudem bezeichnet *Schooss* auch Einbuchtungen der Erdoberfläche, den Vorderteil des Schmalviehs sowie eine Plattform vor der Speichertür. Als Heck des Fischerbootes ist *Schooss* jedoch bisher in den Wörterbüchern nicht belegt.<sup>227</sup>

In unserem Material ist *Schooss* in einem geographisch eng begrenzten Gebiet belegt. Es ist das Wort der Seen ganz im Westen der deutschen Schweiz, nämlich des Bieler- und des Murtensees. Wir haben es somit mit einer geographischen Sonderentwicklung zu tun. Wie es zur Bedeutung 'Bootsheck' gekommen ist, muss offengelassen werden.

### 2.3.3.10. Einzelfälle

*Spiegel*: Mhd. *spiegel*, ahd. *spiegel*, *spēgal*, ist über eine mittellateinische Variante *speglum* n. aus lat. *speculum* n. entlehnt worden.<sup>228</sup> Es bedeutet hauptsächlich ‘Spiegel’, wird aber auch für Dinge gebraucht, die in Glanz, Helle oder Form an einen Spiegel erinnern, schwdt. z.B. auch für ‘Brille’.<sup>229</sup> Im Zusammenhang mit Schiffsheck ist das Wort häufig belegt: Der *Spiegel* bezeichnet ein “plattes Hinterteil, welches diese Art Schiffe von den hinten rundgebauten unterscheidet”.<sup>230</sup>

In der deutschen Schweiz ist das Wort in dieser Bedeutung laut Idiotikon offenbar nicht belegt.<sup>231</sup> Das Fehlen dieser Bedeutung im Idiotikon sowie die sehr kleine Verbreitung des Wortes in unserem Untersuchungsgebiet deuten darauf hin, dass es entweder aus der Fachsprache der Schiffbauer oder aus dem Standarddeutschen übernommen wurde. In unserem Material ist *Spiegel* in der Bedeutung von ‘Heck’ nur zweimal belegt, nämlich in Iseltwald (BE 82) und Stäfa (ZH 60). Beide Belege liegen geographisch weit auseinander, ein Zusammenhang zwischen diesen beiden Belegen ist kaum wahrscheinlich.

In Iseltwald wird *Spiegel* neben *Biete* von Sujet IV hinzugefügt, in Stäfa heisst es, *Spiegel* sei die Rückwand vom *Flachbode* und vom *Kiilboot*. Bei letzterem Beleg gibt es immerhin einen sachlichen Hinweis, nämlich dass es sich um eine Rückwand handle, also ganz im Sinn obiger Definition von Kluge. Das Heck wird also durch eine Wand abgeschlossen. Aber auch in Stäfa gibt es neben dem Spiegel noch die Bezeichnungen *Biete* und *Hindergranse*, wobei der Fischer *Hindergranse* brauche. Bernhard Möking<sup>232</sup> belegt das Wort für die *Gondle* der Reichenauer Fischer am Bodensee. Der hinterste Teil der *Gondle* heisse *Spiegel* oder *Wannespiegel*. Möking liefert auch gerade eine Erklärung für diese Bezeichnung: Die *Spiegel* seien nämlich häufig hell gestrichen gewesen, warum man die *Gondle* weithin im Wasser gesehen habe. Ob diese Erklärung tatsächlich stichhaltig ist, scheint mir allerdings zweifelhaft.

Die Angabe Mökings über die Benennung des hintersten Teiles der *Gondle* steht nur scheinbar im Widerspruch zu unserem Material. Er bezeichnet den hinteren Teil dieses Bootes als *Wanne*, die jedoch von einem *Spiegel* abgeschlossen wird. Auch unser Material nennt *Wanne* als hintersten Teil der *Gondle*, nur der *Spiegel* bleibt unerwähnt. Wahrscheinlich haben die Gewährspersonen lediglich den hinteren Bereich des Bootes benannt, jedoch nicht den eigentlichen hinteren Bootsabschluss. Bei einer entsprechenden Frage wäre *Spiegel* vermutlich auch an den Belegorten des Bodensees aufgetaucht.

*Stotzwand*: Im Idiotikon ist das Wort lediglich für das Zürcher Oberland in der Bedeutung ‘hohe, glatte Giebelseite einer Scheune’ belegt.<sup>233</sup> *Stotz-* bedeutet ‘steil, beinahe senkrecht’. Von dieser Bedeutung ausgehend ist anzunehmen, dass es sich bei *Stotzwand* in der Bedeutung ‘Bootsheck’ um ein steil aus dem Wasser ragendes Brett handelt.<sup>234</sup>

*Stotzwand* kommt ausschliesslich an Belegorten rund um den Vierwaldstättersee vor. Es handelt sich also eindeutig um eine lokale Variante, die vermutlich mit dem ortsüblichen Fischerboot, dem *Eibaum* verbunden ist. Der mehrteilige *Eibaum* verfügt in der Regel über einen durch ein Brett gebildeten Heckabschluss, die Bezeichnung wäre somit durchaus nachvollziehbar. *Stotzwand* ist jedoch nicht die einzig übliche Bezeichnung am

Vierwaldstättersee. Sie steht häufig neben *Füdle* oder *Biete*. Über sachliche Abgrenzung dieser Bezeichnungen können jedoch keine Angaben gemacht werden.

*Stooss*: In Hurden (SZ 1<sup>F</sup>) nennt der Gewährsmann den Heckabschluss des *Granse Stooss*. Ein Zusammenhang des Wortes mit schwdt. *Stooss*, nhd. *Stoss* zum Verb *stossen*, ist aus inhaltlichen Gründen unwahrscheinlich, und die Deutung als Variante zu *Stotz*- ist aus lautlichen Gründen schwer vorstellbar. Eine Deutung des Belegs muss daher unterbleiben.

*Rückwand*: *Wand*, mhd. *want* gehört zu germ. *\*wandu-* m. ‘Rute, Flechtwerk’, einer Ableitung zu *winden*. Darin klingt an, dass die alten Hauswände aus geflochtenen Ruten bestanden, die mit Lehm verschmiert wurden.<sup>235</sup> Neben der Hauswand bezeichnet das Wort auch andere, meist senkrechte Begrenzungen von Objekten, so hier den hinteren Abschluss des Fischerbootes.

Im ganzen ist *Rückwand* nur zweimal belegt, in Flüelen (UR 4<sup>FII</sup>) und in Hergiswil (UW 1). Beide Belege sind suggeriert und damit ziemlich unsicher. Das Wort *Wand* spielt jedoch bei den Seitenwänden des Bootes eine Rolle.<sup>236</sup>

*Joch*: In der Bedeutung von ‘Heck’ ist *Joch* nur einmal belegt, nämlich in Aarwangen (BE 10). Laut Gewährsmann wird das Heck der *Pontons* so bezeichnet, während beim *Weidlig* das Heck *Hinderschnabel* heisst. Möglicherweise stammt das Wort aus der Militärsprache. Vgl. auch Kap. 2.3.2.6.

*Schild*: *Schild* geht zurück auf mhd. *schilt*, ahd. *skilt*, und hat offenbar die ursprüngliche Bedeutung ‘Brett’, ausgehend von *\*skel*.<sup>237</sup> Im Schweizerdeutschen bedeutet das Wort gleich wie im Standarddeutschen zunächst ‘Schutzwaffe’, es wurde aber auch auf andere Gegenstände übertragen, z.B. auf Teile des Daches im Hausbau.<sup>238</sup> In der Fischereiterminologie ist das Wort bisher nicht verzeichnet. In der Bedeutung ‘Bootsheck’ kommt es in unserem Material nur ein einziges Mal vor, nämlich in Thun (BE 74). Das Vorkommen an gerade nur einem Belegort lässt es als unsicher erscheinen, möglich ist auch ein idiolektaler Gebrauch.

### 2.3.3.11. Zusammenfassung

Anders als bei der Karte zum Schiffsbug kann bei derjenigen zum Heck keine fast allgemein verbreitete Bezeichnung ausgemacht werden. Die Sprachlandschaft ist hier regional noch stärker differenziert. Das heisst auch, dass die Bezeichnungen von Bug und Heck in keinem direkten Zusammenhang stehen. So ist z.B. am westlichen Rand der deutschen Schweiz, wo wir für Bug fast durchgehend *Spitz* hatten, eine sprachliche Dreiteilung feststellbar: Die Belegorte entlang den Juraseen brauchen für das Heck *Schooss*, entlang der Aare im Kanton Bern wird fast durchgehend *Hinderteil* benützt, während an den Orten am Thuner- und Brienersee *Biete* als Standardbezeichnung gelten darf. Dies entspricht auch einigermassen der Aufteilung der verschiedenen Bootstypen.

Während beim Bug konstruktive Merkmale weniger eine Rolle spielen, scheinen diese bei der Bezeichnung des Hecks stärker ins Gewicht zu fallen.

Trotzdem gibt es auch Gemeinsamkeiten zwischen den Sprachlandschaften bezüglich Bug und Heck. So bildet der Bodensee in beiden Fällen ein homogenes Gebiet, Bug heisst *Granse*, Heck *Wanne*. Auch am Zürichsee tritt *Hindergranse* ziemlich parallel zum *Vordergranse* auf. Ebenso haben am Rhein ausnahmslos alle Orte mit *Vorderschoo* für das Heck die Entsprechung *Hinderschoo*. Die Innerschweiz kennt wiederum wie beim Bug auch für das Heck eine Vielzahl von verschiedenen Ausdrücken. Sie scheint hier eine Pufferzone zwischen Einflüssen aus Ost und West zu bilden.

### 2.3.4. Die Rippen, welche Boden- und Seitenplanken zusammenhalten (Spanten)

[Vgl. Karte 9]

Die Spanten verbinden bei gezimmerten Booten die verschiedenen Plankengänge und halten diese zusammen. Der echte Einbaum benötigte noch keine Spanten, da er, aus einem einzigen Baumstamm ausgehöhlt, keine Teile besitzt, die zusammengehalten werden müssten. Seit dem Zeitpunkt jedoch, als die ersten gezimmerten Boote gebaut wurden, mussten die verschiedenen Plankengänge gewöhnlich mit quer zur Längsachse liegenden Spanten verbunden werden. Es gibt jedoch auch dazu Ausnahmen. Der *Eibaum* von Walchwil, der heute im Fischereimuseum in Zug steht, ist ein gezimmertes Boot, das wahrscheinlich auf der Basis eines echten Einbaums nachträglich bei Reparaturarbeiten allmählich zu einem mehrteiligen Boot zusammengesetzt wurde. Dieses als *ufgstockte Eibaum*<sup>239</sup> bezeichnete Boot hat noch keinerlei Spanten. Die einzelnen Planken werden lediglich an den Bootsenden sowie durch mehrere ca. 11 cm lange Eisenbänder, die quer zu den Planken angebracht werden, zusammengehalten.<sup>240</sup>

Zur Herstellung von Spanten verwendete man gewöhnlich L-förmige Rundhölzer, vorzugsweise aus Eichenholz<sup>241</sup>, die meistens paarweise versetzt angeordnet werden. In Seedorf (UR 4<sup>F1</sup>) sind auch U-förmige Spanten belegt, die mit dem Boden zwischen beide Seitenwände gleichzeitig verbinden.

Leider haben die Exploratoren selten nach dem Material gefragt, aus denen die Spanten bestehen, so dass nicht geklärt werden kann, ob Spanten dieser Art aus Eisen gefertigt werden oder ob Holzstücke in U-Form gebogen werden. Zur Zeit der SDS-Aufnahme wurden bereits vielerorts die Holzspanten durch solche aus Eisen ersetzt.

Spanten waren früher in aller Regel aus einem Stück gefertigt, heute werden sie teilweise aus mehreren Stücken zusammengesetzt und an den Ecken verschraubt.

In Dachsen (ZH 5<sup>F11</sup>) haben die Spanten an den Ecken zwischen Boden und Wand Aussparungen, damit das Wasser, das sich innerhalb des Bootes befindet, ungehindert zur tiefsten Stelle fließen kann.

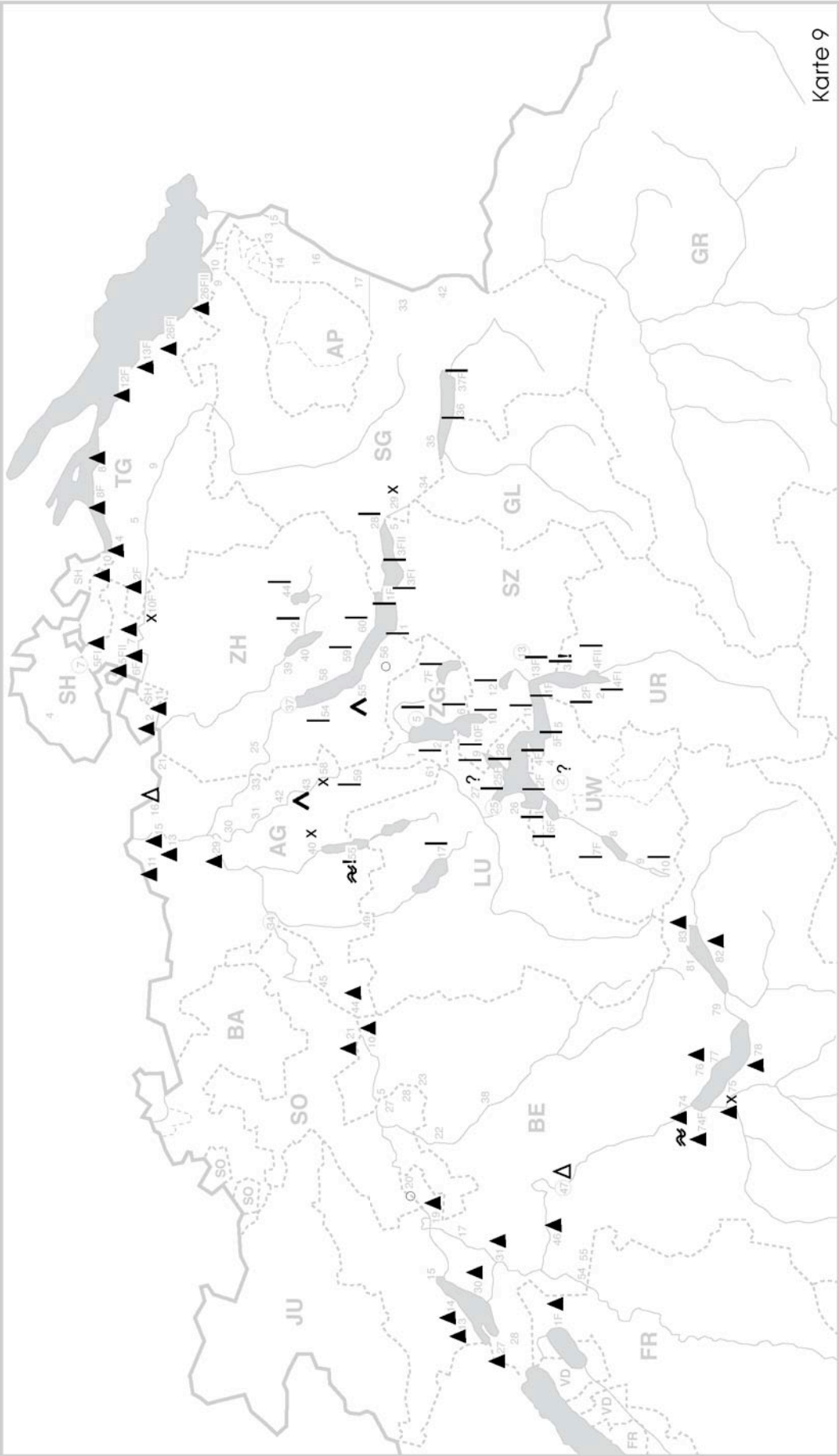


Frage 110.7

# Die Rippen, welcheBoden- und Seitenplanken zusammenhalten

- Wort fehlt
- ? Die Gewährsperson kennt keinen Ausdruck
- x Das Grundwort ist nur einmal belegt
- ! Siehe Originalmaterial S. 439

- | Gübbe
- ▲ Range
- △ Runge
- ≈ Spante
- ^ Rippi



Karte 9

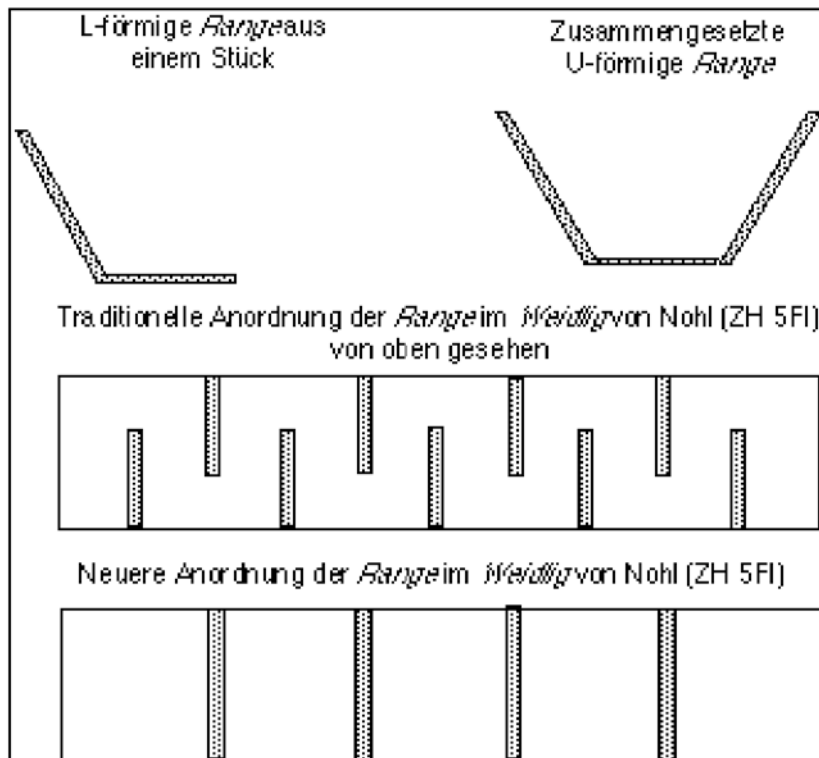


Abb. 40: Range aus dem Weidlig von Nohl (ZH 5Fl): Früher wurden sie aus einem Stück in L-Form gefertigt. Zur Zeit der Aufnahme kamen jedoch auch U-förmige Spanten auf, die an den Ecken verschraubt wurden.

Eine besondere Schwierigkeit bietet der Übergang von den Boden- zu den Seitenplanken. Die beste Stabilität bieten L-förmig gewachsene Hölzer, als Alternative bietet sich aber auch an, die Spanten auf ihre Form hin zuzusägen. In diesem Fall werden sie zum Teil mit Eisenplatten verstärkt. Die gewachsenen Spanten werden meist im heißen Dampf zurechtgebogen, damit sie genau mit der Form des Bootes übereinstimmen.<sup>242</sup> Ob im Bootsbau zuerst die Spanten hergestellt und darauf mit Planken versehen werden oder ob die Spanten erst im Nachhinein ins fertige Schiff eingefügt werden, geht aus dem Originalmaterial nicht hervor. Mitzka<sup>243</sup> schreibt, dass in der traditionellen Technik die Spanten erst nachträglich eingefügt werden, während in der industriellen Fertigung zuerst das Gerüst aus Spanten gefertigt wird.

Naturgewachsene Spanten werden besonders häufig aus Seitenwurzeln von Bäumen gefertigt. Am Bielersee, wo sie laut Friedli<sup>244</sup> im *Fischerweidli* eingebaut wurden, verwendete man gewachsene Äste aus beindicken Eichen. Da solche Äste jedoch nur selten zu finden waren, hat man sich häufig mit mehrteiligen Spanten beholfen. Die Krümmung der naturgewachsenen Spanten hat am Bielersee die Bauart der Boote beeinflusst. Je stärker die Spanten gekrümmt waren, umso steilwandiger wurde das Boot. Steilwandige Boote seien schöner zu fahren, jedoch auch den Gefahren des Sees stärker ausgesetzt gewesen, wird von den Gewährsleuten berichtet.

Die Suche nach geeigneten Hölzern war sehr mühsam, entsprechend waren diese Spanten wertvoll und wurden sparsam im Boot angeordnet. Da bei der Suche nach geeigneten Wurzeln ganze Bäume gefällt werden mussten, wurde laut Mitzka die An-

wendung dieser Spanten von den Behörden teilweise verboten, um den Bergwald zu schützen.<sup>245</sup> Dadurch wurde die Verbreitung gesägter Spanten oder solcher aus Eisen gefördert.

Zusätzlich zu den Spanten werden die Boden- und Seitenplanken meist noch mit einem separaten Querholz verstärkt. In diesem Kapitel ist jedoch nur von den L- und U-förmigen Spanten die Rede.

Im wesentlichen werden für die Spanten in der deutschen Schweiz zwei verschiedene Bezeichnungen verwendet. In den zentralen Gebieten (Innerschweiz, Zürich- und Walensee) nennt man die Spanten *Gürbe*, in den übrigen Gebieten *Range*. Daneben gibt es nur einige wenige Spezialfälle. Wir haben es hier also mit zwei äusserst homogenen Verbreitungsgebieten zu tun.

#### 2.3.4.1. "Gürbe"

*Gürbe* m./f.<sup>246</sup>, mhd. *kurbe*, ahd. *curba*, mlat. *curva*, gelangt über frz. *courbe* 'Krummholz'<sup>247</sup> ins Deutsche und ist ausschliesslich im alemannischen Sprachgebiet verbreitet.<sup>248</sup> Das Idiotikon definiert *Gürbe* als "Schiffsrippe, bestehend aus Baumästen, an welchen



Abb. 41: Gürbe aus Eisen im Granse von Wollerau (SZ 1). Die Gürben reichen nur bis in die Mitte des Bootes. Die Bodenplanken werden zusätzlich durch Querhölzer zusammengehalten. [Quelle: SDS]

die in die Länge laufenden Bretter des Bodens und der Seitenwände befestigt werden, im Gegensatz zu den Nadeln (Latten über den Boden hin)."<sup>249</sup> Neben den Spanten bezeichnet *Gürbe* eine Vielzahl von Bestandteilen anderer Gegenstände wie den Griff der Sense oder die Kurbel an einem Rad, welches eine Wassersäge treibt. Übertragen gebraucht wird das Wort aber auch etwa für eine gehörnte Ziege oder eine alte Kuh.<sup>250</sup> Gemeinsam ist allen *Gürbe* im nicht übertragenen Sinn, dass sie ursprünglich aus einem gebogenen Holzstück gefertigt waren.

In der deutschen Schweiz beschränkt sich das Verbreitungsgebiet auf die Innerschweiz, die östlich angrenzenden Seen des Kantons Zürich sowie des Obersees und des Walensees. Dieses Verbreitungsgebiet ist für einen Romanismus ungewöhnlich, da kein direkter Kontakt zum romanischen Sprachgebiet besteht. Im Kanton Bern, gewöhnlich einem Brückengebiet für Romanismen, ist *Gürbe* in der Bedeutung von 'Spanten' kein einziges Mal belegt. Das Verbreitungsgebiet von *Gürbe* scheint richtiggehend umzingelt

vom *Range*-Gebiet. Das Idiotikon belegt *Gürbe* zwar auch für den Kanton Bern, jedoch in anderen Bedeutungen.

Die Bedeutung 'Spant' findet sich im Idiotikon ebenfalls nur für die zentralen Gebiete der deutschen Schweiz.<sup>251</sup> Offenbar war bei der Entlehnung aus dem französischen bzw. romanischen Sprachgebiet nicht 'Spant' die ursprüngliche Bedeutung von *Gürbe*, sondern eine der oben erwähnten Bedeutungsvarianten. Später scheint sich die Bedeutung 'Spant' in den zentralen Gebieten der deutschen Schweiz als Sonderentwicklung herausgebildet zu haben. Eine weitere, jedoch eher unwahrscheinliche Erklärung ist die Möglichkeit, dass *Gürbe* in der Bedeutung von 'Spanten' früher zumindest Richtung Westen weiter verbreitet war. Durch das Vordringen eines neuen Wortes aus dem Norden könnte dann das *Gürbe*-Gebiet auf die Innerschweiz zurückgedrängt worden sein.

#### 2.3.4.2. "Range", "Runge"

*Range* m. wird im Idiotikon als 'krummes Querholz im Schiffe, woran die Schiffswände und der Boden befestigt werden', definiert.<sup>252</sup> Das Wort geht zurück auf mhd. *runge*, ahd. *runga*, germ. *hrunga* in der Bedeutung 'Rundholz, Knieholz, Sparren'.<sup>253</sup> Auch mnd. *wrange* 'gebogenes Schiffsbauholz' wird davon abgeleitet. An zwei Belegorten, in Zurz-



Abb. 42: Range aus Holz im Logettl von Muntelier (FR 1<sup>F</sup>). Neben den Range, die Boden- und Seitenplanken zusammenhalten, gibt es auch Querhölzer, die nur den Boden bzw. nur die Wand zusammenhalten. Diese werden ebenfalls Range genannt. [Quelle: SDS]

ach (AG 16) und in der Stadt Bern (BE 47) ist die ältere Lautung *Runge* belegt. Auch im badischen Hanauerland existiert neben *Range* die Lautung *Runge*. Vom Idiotikon wird sie lediglich für die Nordwestschweiz belegt (Birseck, Laufental und Schwarzbubenland), allerdings als ‘Sperrscheid am Leiterwagen’.<sup>254</sup> Da in diesem Gebiet keine Aufnahmen zur Fischerei gemacht wurden, kann nicht überprüft werden, ob diese Lautung in den angegebenen Gebieten allenfalls auch für die Spanten im Schiffbau gilt. Einen Hinweis für diese Möglichkeit liefert A. Spycher, der die Spanten im *Weidlig* dieses Gebietes als *Rungen* oder *Rangen* bezeichnet.<sup>255</sup>

Das Verbreitungsgebiet von *Range* reicht – wie bereits gesagt – vom äussersten Westen über die nördlichen Gebieten bis zum äussersten Osten der deutschen Schweiz. In den zentralen Gebieten fehlt das Wort jedoch gänzlich, dort ist *Gürbe* der vorherrschende Ausdruck. Aber auch die angrenzenden Gebiete der deutschen Schweiz kennen *Range*, ja die Bezeichnung reicht gar bis ins niederdeutsche Sprachgebiet.<sup>256</sup> Dagegen ist *Gürbe* lediglich in einem eng umgrenzten Gebiet der zentralen Schweiz gebräuchlich. Diese Verteilung lässt vermuten, dass sich *Range* möglicherweise unter Einfluss aus dem Norden in der Schweiz ausgebreitet und ein früher weiter verbreitetes *Gürbe*-Gebiet allmählich zurückgedrängt hat. Diese These wird auch von Möking bestätigt: *Range* sei erst in der nhd. Periode zwischen 1650 bis 1700, abgeleitet aus dem mnd. *wrange*, ins Oberdeutsche gelangt.<sup>257</sup> Es ist dies allerdings nur eine These, die hier nicht weiter belegt werden kann. Systematische sachliche Unterschiede zwischen *Gürbe* und *Range* sind nicht auszumachen.

### 2.3.4.3. Einzelfälle

*Rippi*: Das Wort geht zurück auf mhd. *rippe* n./f., ahd. *rippi* n. aus germ. *\*reþja* und bezeichnet vorerst die menschliche Rippe.<sup>258</sup> Im Bereich der Schifffahrt bezeichnet es laut Kluge ‘die inneren vertikalen Balken, an denen die Planken befestigt sind’, also nicht eigentlich die Spanten. Das Wort ist besonders auch im niederdeutschen Raum verbreitet.<sup>259</sup>

Im Schweizerdeutschen wird *Rippi* ausser für die menschlichen Rippen auch als technischer Ausdruck für hölzerne Sprossen oder etwa Querbalken im Hausbau, worauf der Boden zu liegen kommt, gebraucht. Die Bedeutung ‘Spanten’ ist jedoch im Idiotikon nicht verzeichnet.<sup>260</sup> Die bezeichneten Gegenstände sind teilweise den Spanten durchaus ähnlich, eine Übertragung scheint daher nicht aussergewöhnlich. Dazu kommt, dass auch im Neuhochdeutschen der Ausdruck ‘Schiffsrippe’ für die Spanten existiert.

In unserem Material finden sich für *Rippi* nur zwei Belege, einmal in Bremgarten (AG 43), ein zweites Mal in Horgen (ZH 55). Bei beiden Belegen erscheint *Rippi* als einzige Bezeichnung, es kann also davon ausgegangen werden, dass sie für die betreffenden Gewährsleute gängig ist. Bei gesamthaft zwei Belegen kann jedoch nicht von einem eigentlichen Verbreitungsgebiet gesprochen werden, es muss viel eher angenommen werden, dass es sich um eine idiolektale oder doch zumindest sehr junge Bildung handelt.

*Spante*: *Spante* (Pl.), nhd. *Spant* m., ist eine Ableitung zu *spannen* und bedeutet ursprünglich das ‘Gebälk des neu zu erbauenden Hauses’. Das Wort taucht in der Bedeutung von ‘Spanten’ erstmals 1796 auf.<sup>261</sup>

*Spante* ist offenbar aus der neuhochdeutschen Fachsprache ins Schweizerdeutsche übernommen worden. Der Ausdruck ist gesamthaft nur zweimal belegt und zwar in Birrwil (AG 55) und in Thun (BE 74). Beide Belege werden schon von den Gewährspersonen in Frage gestellt und sind keinesfalls bodenständig. Laut Möking<sup>262</sup> wird das Wort am Bodensee ausschliesslich von Schiffbauern gebraucht.

*Bschleeg*: *Bschleeg* bezeichnet gewöhnlich Metallbeschläge vor allem an Türen und Fenstern.<sup>263</sup> In einem Fall, in Benken (SG 29), wird es laut Gewährsperson auch für die Spanten eines Bootes gebraucht, und zwar offenbar in der Singularform *es Bschleeg*. Als sachliche Information wird vermerkt, dass es sich um Eisenspanten handelt. Möglicherweise ist mit dem Übergang von den traditionellen Holzspanten zu den Eisenspanten auch eine neue Bezeichnung in Anlehnung an die Eisenteile bei Türen und Fenstern eingeführt worden. Ob sie mehr als eine idiolektale Bildung der betreffenden Gewährsperson ist, scheint fraglich.

*Börg*: *Börg* m., Pl. *Börge*, ist nur einmal, in Unterlunkhofen (AG 58), belegt. Sachliche Informationen oder nähere Erläuterungen fehlen vollständig. Auch im Idiotikon fehlt jeder Hinweis auf ein solches Wort mit ähnlicher Bedeutung. Der Beleg muss daher als äusserst fraglich gelten. Einzig in Kluges *Seemannssprache* findet sich ein Hinweis, der möglicherweise mit unserem Beleg in Zusammenhang stehen könnte. *Borg* wird dort definiert als ein ‘Zusatz zu den Namen der Taue oder Hölzer, wodurch ihre Verstärkung oder Verdoppelung zuweilen auch das zur Reserve gehörige Tau oder Holz bezeichnet wird.’<sup>264</sup> Ob unser Beleg tatsächlich damit in Verbindung steht und ob es sich um ein Relikt oder eine Neuübernahme z.B. aus dem Norden handelt, muss offengelassen werden. Eine Suche in deutschen Wörterbüchern anderer Regionen hat jedenfalls kein Ergebnis gebracht.

*Spange*: *Spange*, mhd. *spange*, ahd. *spanga*, mndd. *span* aus germ. \**spangō* f. ‘Spange’, ist vermutlich eine *k*-Ableitung zu *spannen*.<sup>265</sup> In der Bedeutung von ‘Spante’ ist das Wort nur in Altikon (ZH 10<sup>F</sup>) belegt. Möglicherweise handelt es sich um eine idiolektale Bildung. Die Verwendung von *Spange* für die Spanten ist jedoch durchaus einleuchtend. Im Idiotikon wird das Wort neben anderem auch als ‘(Eisen)band, Klammer verschiedener Verwendung’ definiert,<sup>266</sup> und bei Grimm ist das Wort auch im Zusammenhang mit der Schifffahrt belegt, dort heisst es, die *Spange* könne ein Querholz sein, “an welches die Längenbäume eines Flosses befestigt werden”.

*U-Ise*: In Thun (BE 75) wird von der Gewährsperson neben *Range* auch *U-Ise*, gemeint ist ein U-förmiges Eisen, genannt. Weitere Angaben fehlen. Es kann damit nicht gesagt werden, in welchem Verhältnis die beiden Ausdrücke zueinander stehen. Möglicherweise bezeichnet *U-Ise* lediglich das Material, womit die Spanten gefertigt werden, während

*Range* der eigentliche Ausdruck für die Spanten ist. Immerhin wissen wir, dass in Thun die Spanten bereits aus Eisen gefertigt wurden.

### **2.3.5. Die (kürzern) Rippen, welche nur die Seitenplanken zusammenhalten**

Spanten, die nur die Seitenplanken zusammenhalten, sind bei vielen Bootstypen gar nicht vorhanden. Viel eher wird der Boden durch Querlatten verbunden. Die Exploratoren haben daher unter dieser Frage Angaben über die Benennung der Seitenwand und der einzelnen Planken wiedergegeben. Zum Teil wird jedoch auch nur das Fehlen der anvisierten Spanten vermerkt. Das Material ist daher uneinheitlich und unsystematisch. Es kann kein geographischer Überblick gewonnen werden. Auf eine Auswertung wird daher verzichtet. Im Anhang wird jedoch das transkribierte Originalmaterial wiedergegeben.

### **2.3.6. Der (entfernbarer) Boden über dem eigentlichen Schiffsboden**

[Vgl. Karte 10 und 11]

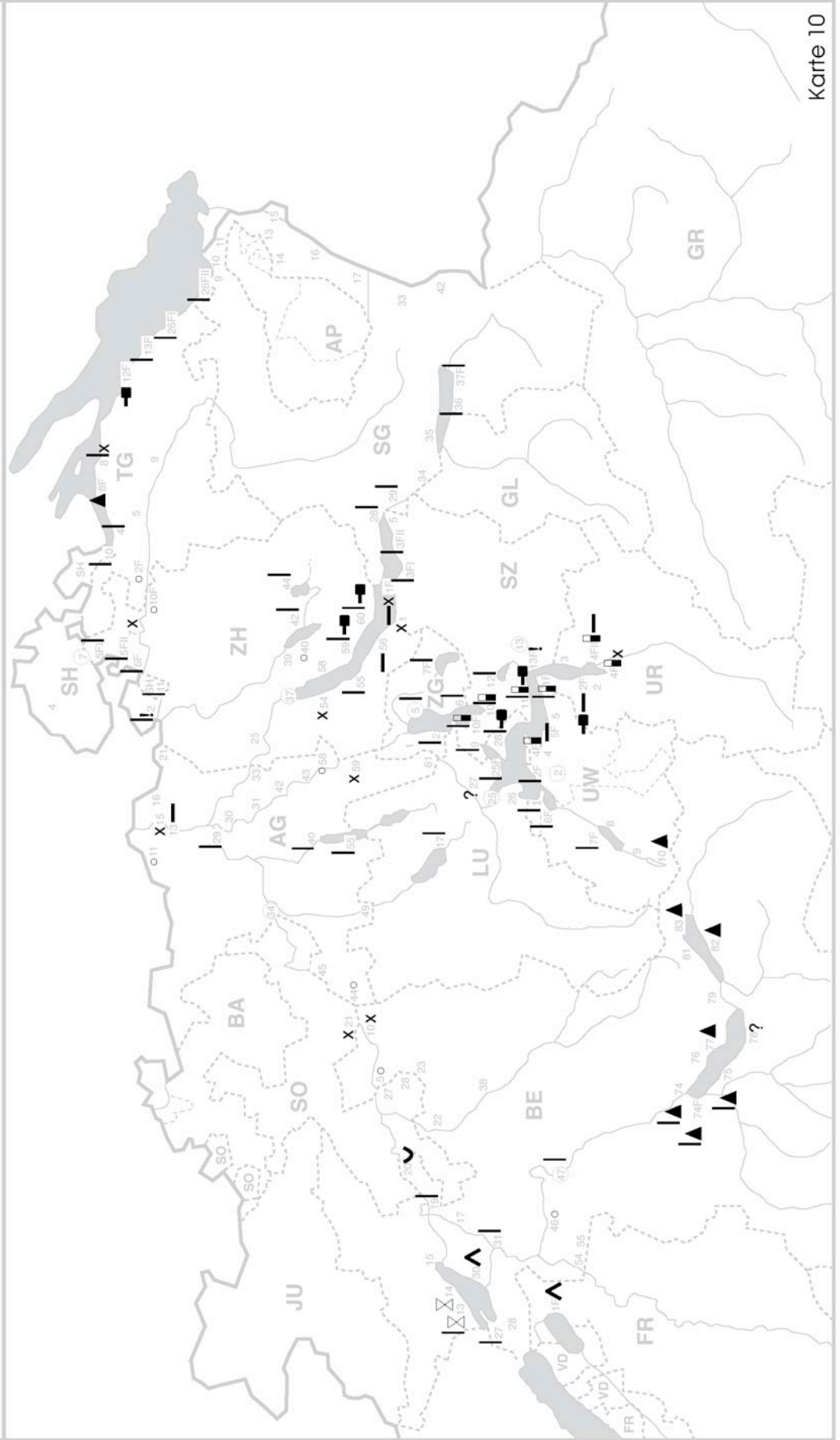
Da es in Booten aufgrund von undichten Stellen, von Regen, durch das Einholen von Fischereigeräten usw. immer etwas Wasser auf dem Boden hat, wird häufig über den eigentlichen Schiffsboden ein zweiter, leicht erhöhter Boden oder Lattenrost gelegt, damit der Bootsführer und allfällige Passagiere trockenen Fusses im Boot stehen können. Ein solcher erhöhter Boden, meist Blindboden genannt, ist in der Regel nicht fest eingebaut, sondern kann herausgenommen werden, damit das Wasser und allfällig heruntergefallene Gegenstände leicht entfernt werden können.

Offenbar verfügen jedoch nicht alle Bootstypen über einen solchen Blindboden. Aus den Antworten kann zwar nicht immer einwandfrei geschlossen werden, ob die Gewährsperson den Blindboden bloss zu benennen weiss oder ob dieser sachlich auch tatsächlich vorhanden ist. In einigen Fällen wird der Blindboden jedoch ausdrücklich als sachlich inexistent erklärt. Karte 11 gibt einen geographischen Überblick über diese Belegorte. Wäre explizit nach der Sache gefragt worden, wären die Belegorte ohne Blindboden sicherlich noch stärker vertreten. Aber auch diese Darstellung ergibt bereits einige aufschlussreiche Hinweise. So sehen wir, dass mit einer einzigen Ausnahme der Blindboden sachlich nur an Belegorten entlang der Flüsse abgelehnt wird. Dagegen ist er offenbar in Booten auf den Seen in der Regel vorhanden. Die Ausnahme betrifft den echten Einbaum in Eierhals (ZG 7<sup>F</sup>). Dieser hat relativ niedrige Bordwände, weshalb möglicherweise auf einen Blindboden verzichtet wird. Wahrscheinlich wird die Spitze des Bootes durch das Gewicht des Fischbehälters leicht nach unten gedrückt, so dass sich das Wasser hinter dem Fischkasten in der Schöpfstelle sammelt.

Frage 110.9

## Der (entfernbar) Boden über dem eigentlichen Schiffsboden

- |   |                   |   |                                    |   |   |
|---|-------------------|---|------------------------------------|---|---|
|   | Blindbode         | ⊗ | Büni                               | ? | Die Gewährsperson kennt keinen Ausdruck |
| — | Bode, Schiffsbode | ■ | Brugg, Brüggli                     | x | Einzelfälle                             |
| ⊞ | Tilli             | ▲ | Brügi                              | ! | Siehe Originalmaterial S. 441           |
| ∨ | Doppelbode        | ○ | Sachlich unbekannt oder Wort fehlt |   |   |
| ∧ | falsche Bode      |   |                                    |   |   |

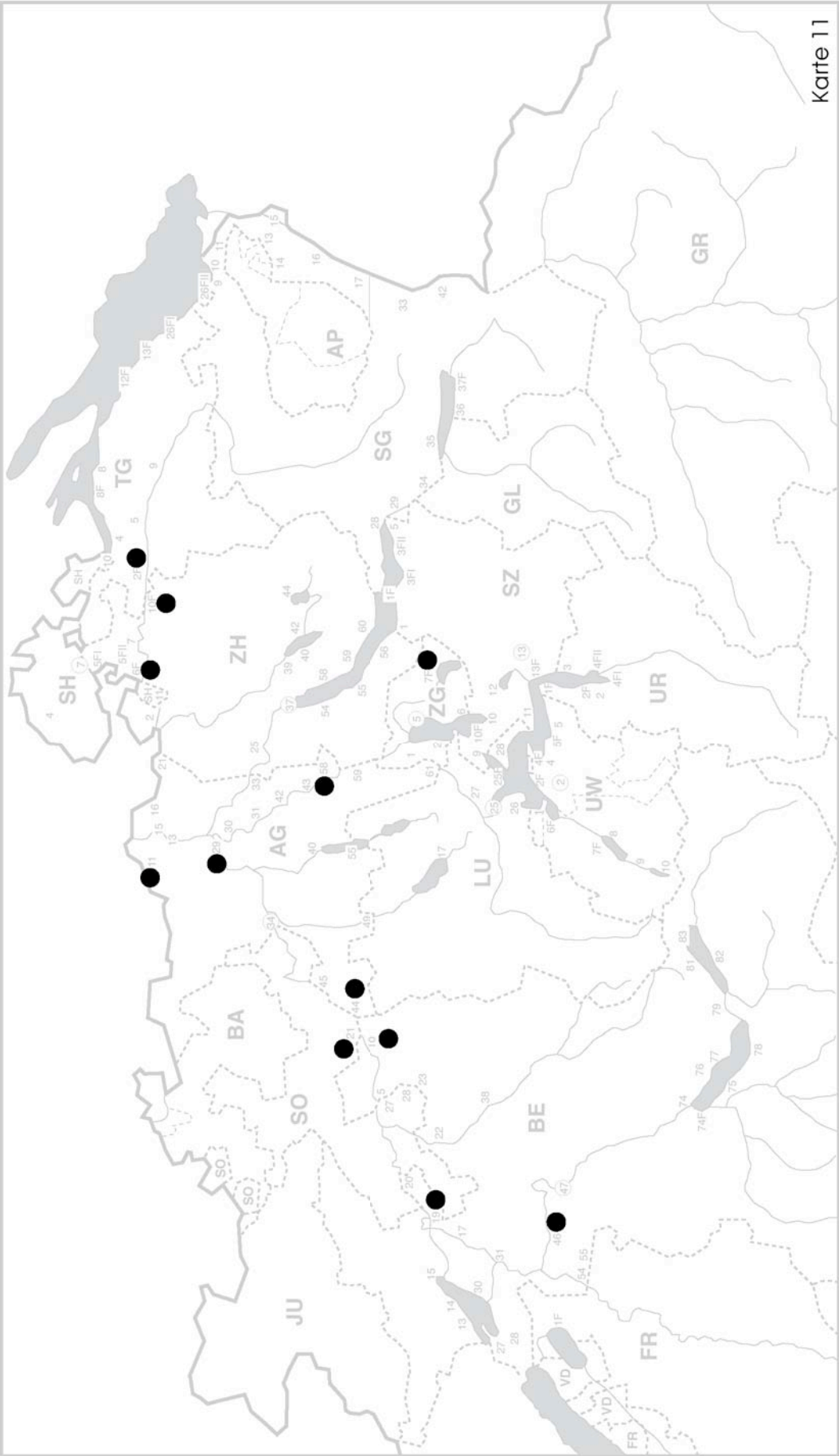




Sachkarte zu Frage 110. 9

## *Der (entfernbare) Boden über dem eigentlichen Schiffsboden*

- Sachlich für das ortstübliche Fischerboot ausdrücklich abgelehnt



Karte 11

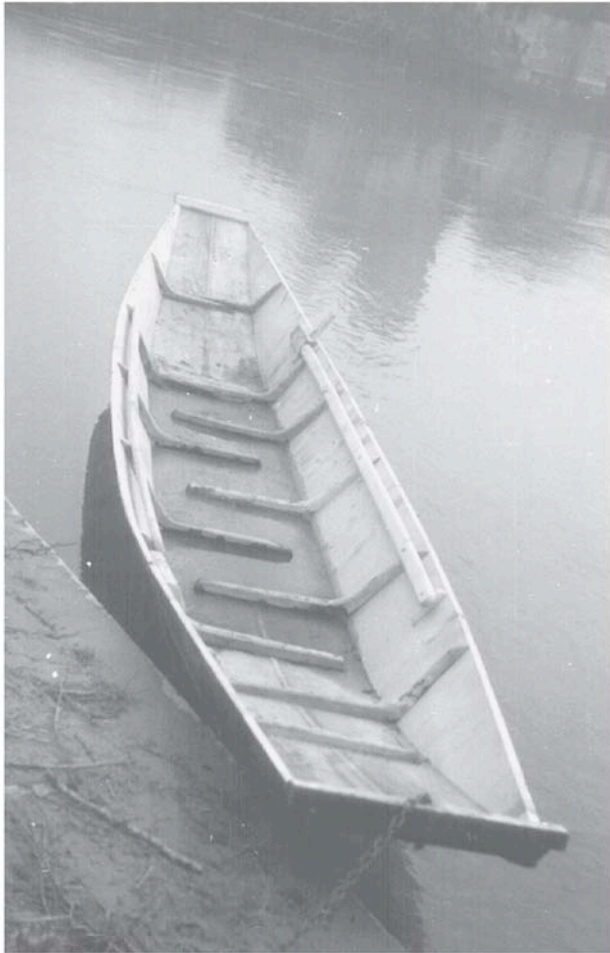


Abb. 43: Im Weidlig von Aarwangen (BE 10) gibt es keinen Blindboden. Das Wasser sammelt sich in der Bootsmittle. Da sich der Bootsführer jedoch im hinteren Teil des Bootes an erhöhter Stelle befindet, kommt er nicht mit dem eingedrungenen Wasser in Berührung. [Quelle: SDS]

Einfacher zu erklären ist das Fehlen des Blindbodens für die Belegorte entlang den Flüssen. Es sind alle Orte, die den *Weidlig* als ortsübliches Fischerboot besitzen. Dieser Bootstypus hat keinen flachen Boden, sondern ist an beiden Enden aufgezogen, so dass sich alles Wasser in der Bootsmittle sammelt, während die Bootsführer an den Bootsenden auf dem Trockenen stehen können.

Obwohl nicht alle *Weidlig*-Belegorte den Blindboden sachlich ablehnen, ist doch anzunehmen, dass dieser in den Booten dieses Typs in der Regel fehlt. Dies einmal, weil Belege für das Fehlen des Blindbodens in allen *Weidlig*-Gebieten vorkommen, und zum anderen, weil in einem kleinen *Weidlig* ein Blindboden ausser zusätzlichem Gewicht kaum Vorteile bringt.

Anders ist es offenbar beim *Transportweidlig*. Für dieses Boot wird ein Blindboden beispielsweise in Merenschwand (AG 59) ausdrücklich erwähnt. Wie dieser konstruiert ist und auf welche Art eingebaut wird, ist jedoch leider nicht erläutert. Aus den Abbildungen kann erschlossen werden, dass ein *Transportweidlig* in der Regel viel länger als ein normaler *Weidlig* ist, dadurch erhält er auch einen viel längeren, flachen Mittelteil. Es ist anzunehmen, dass der

Blindboden nur in diesem mittleren Teil des Bootes, dort wo sich das Wasser sammelt, über den eigentlichen Boden gelegt wird, während an den beiden aufgezogenen Enden nur ein einfacher Boden vorhanden ist.

Im ganzen enthalten die Antworten zum Blindboden nur wenige sachliche Angaben. Konstruktive Einzelheiten werden nicht beschrieben. Es lassen sich aus den enthaltenen Angaben jedoch zwei prinzipiell verschiedene Arten von Blindboden erschliessen:

- Ein lose eingelegter Blindboden – meistens aus einem Lattenrost oder zugesägten Brettern – der sich vollständig entfernen lässt.
- Ein fest eingelegter Blindboden, mit dem eigentlichen Bootsboden verbunden, der sich nur an einer Stelle herausnehmen lässt, um dort eingedrungenes Wasser herauszuschöpfen.



Abb. 44: Der Blindbode im Eibaum von Meggen (LU 25<sup>F</sup>) besteht augenscheinlich aus einzelnen, herausnehmbaren Brettern. [Quelle: SDS]

Einige aufschlussreiche Bemerkungen zur Konstruktion des Blindbodens werden vom Gewährsmann in Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) geliefert: “Es ist aber häufig so, dass man im Fischerboot gar keinen falschen Boden hat, sondern dass der Fischer einfache eine oder zwei Latten ins Boot hinein legt. Dann kann man natürlich schöpfen, wo man will. Im Boot, wenn es neu ist, hat es immer einen falschen Boden. Er geht aber schnell kaputt und dann tut der Fischer keinen neuen mehr hinein”. Dies könnte auch für andere Belegorte zutreffen. Der Blindboden im *Eibaum* von Meggen (LU 25, vgl. Abb. 44 oben) scheint z.B. nur aus relativ losen Brettern zu bestehen. Ob dies jedoch der ursprüngliche Blindboden ist oder eine sekundäre, vereinfachte Konstruktion, kann nicht gesagt werden.

Weitere Einzelheiten, etwa über Holzart des Blindbodens oder Art der Verbindung mit dem Bootsboden können nicht eruiert werden. Leider wurde nicht zusätzlich nach der Bezeichnung des eigentlichen Schiffsbodens gefragt. Mit einer solchen Frage hätte das Verhältnis zwischen Boden und Blind-

boden zusätzlich erhellt werden können.

Die Karte zum Blindboden stellt ein ziemlich homogenes Bild dar. Die vorherrschende Bezeichnung ist *Blindbode*. Vereinzelt, vor allem im Berner Oberland und der Inner- schweiz, gibt es weitere Bezeichnungen.

### 2.3.6.1. “Blindbode”

*Blindbode* ist ein Kompositum aus dem Adjektiv *blind* und dem Substantiv *Bode*. *Bode* meint analog zu nhd. *Boden* den ‘Grund, Boden allgemein’. *Blind* hat nicht nur die eigentliche Bedeutung von ‘nicht sehen können’, sondern in übertragenem Sinn auch ‘nur den Schein, nicht das Wesen einer Sache habend’.<sup>267</sup> Ein *Blindbode* ist also nach dieser Definition ein Boden, der zwar wie ein Boden aussieht, jedoch kein eigentlicher Boden ist. Dies trifft auch zu, der eigentliche Boden ist der darunterliegende Schiffsboden, der *Blindbode* ist nur eine darüber gelegte Abdeckung.

Der Ausdruck *Blindbode* ist nicht nur in der Schifffahrtsterminologie gebräuchlich. Im Idiotikon ist er gar ausschliesslich ausserhalb der Schifffahrt angesiedelt. Dort wird der *Blindbode* definiert als “unmittelbar auf den Balken ruhender Zwischenboden unter

dem eigentlichen Fussboden”.<sup>268</sup> Die Verhältnisse sind hier also gerade umgekehrt, der *Blindbode* liegt nicht auf, sondern unter dem eigentlichen Boden.

*Blindbode* kann als Standardausdruck für den entfernbaren Boden im Boot bezeichnet werden. Er kommt in allen Regionen der deutschen Schweiz vor. Einzig im Berner Oberland, am Thuner- und Brienersee, ist *Brügi* stärker vertreten als *Blindbode*.

Über Alter und konstruktive Eigenheiten von *Blindbode* kann kaum etwas ausgesagt werden. Wir haben weiter oben gesehen, dass der echte Einbaum am Ägerisee keinen Blindboden besitzt. Ob dies in früheren Zeiten bei allen Einbäumen der Fall war und erst bei den mehrteiligen Booten ein doppelter Boden eingebaut wurde, entzieht sich meiner Kenntnis. Auch über geographische Herkunft und eventuelle Ausbreitung des Wortes *Blindbode* lässt sich bei diesem umfassenden Verbreitungsgebiet nichts aussagen. Das Wort kommt auch in den Gebieten nördlich der Schweiz vor. Zwar findet sich im Grimm'schen Wörterbuch kein Hinweis darauf, im Badischen Wörterbuch wird *Blindboden* jedoch als 'abnehmbarer Bretterboden in der Gondel' definiert.<sup>269</sup>

#### 2.3.6.2. "Tili", "Bodetili", "Schifftili"

*Tili, Dili* geht zurück auf mhd. *dil(e)* 'Wand, Bretterwand, bretterner Fussboden'<sup>270</sup>, ahd. \**dili(n)*.<sup>271</sup> Im Schweizerdeutschen hat das Wort vorwiegend die Bedeutung von 'Decke (eines Gemachs) bzw. Boden (des darüberliegenden)'.<sup>272</sup> Es ist im Idiotikon jedoch auch als Boden eines Schiffes belegt. Da im Fragebuch nur eine Frage nach dem entfernbaren Boden im Schiff enthalten ist, kann nicht beurteilt werden, ob *Tili* für den eigentlichen Schiffsboden eine weitere Verbreitung hat. In der Bedeutung von 'Blindboden' ist das Wort auf einige Belegorte des Vierwaldstättersees und in der Form *Bodetili* auf Ermatingen (TG 8) beschränkt. Meist existiert *Tili* an einem Belegort zusammen mit einer weiteren Bezeichnung, gewöhnlich zusammen mit *Blindbode*. Über die Unterscheidung der beiden Ausdrücke wird nichts ausgesagt, offenbar sind sie synonym. Einzig in Ermatingen wird *Bodetili* gegenüber *Blindbode* als bodenständiger bezeichnet.

#### 2.3.6.3. "Brügi", "Brügeli"

*Brügi* stammt aus ahd. \**brugi(n)*, einer Nebenform von germ. \**brugjō*, das auch als Ausgangspunkt für schwdt. *Brugg* steht. Die Grundbedeutung könnte 'Erhöhung' sein.<sup>273</sup> Laut Idiotikon bezeichnet das Wort neben anderem auch 'überhaupt Boden, Bühne, Gerüst aus Brettern zu verschiedenen Zwecken', z.B. eben auch 'in einem Schiffe aushebbarer (zweiter) Boden eines Bootes'.<sup>274</sup> Der entsprechende Beleg im Idiotikon stammt aus Berlingen (TG 8<sup>F</sup>). Auch im Originalmaterial erscheint in Berlingen *Brügi* als Bezeichnung des Blindbodens. Sonst ist *Brügi* in dieser Bedeutung jedoch ausschliesslich auf das Berner Oberland, genauer die Belegorte entlang von Briener- und Thunersee, und jenseits des Brünigpasses auf Lungern (UW 10) beschränkt. Es ist kaum anzunehmen, dass zwischen dem isolierten Beleg am Bodensee und den Belegen im Berner Oberland

ein Zusammenhang besteht. Am plausibelsten lässt sich der Beleg in Berlingen als in der Bedeutung lokal sehr beschränkt erklären, umso mehr, als *Brügi* von der Grundbedeutung her mehrere dem Blindboden ähnliche Konstruktionen bezeichnet.

Die Geschlossenheit des Verbreitungsgebietes im Berner Oberland legt nahe, dass es sich hier um eine bodenständige Bezeichnung handelt. Zwar gibt es in Thun (BE 74) und Gwatt (BE 74<sup>F</sup>) neben *Brügi* auch noch *Blindbode* als Bezeichnung des entfernbar Bodens. Es ist von der geographischen Verteilung aus gesehen jedoch anzunehmen, dass *Blindbode* von Norden her ins Berner Oberland vordringt und in Konkurrenz zu einem hier älteren *Brügi* trifft.

#### 2.3.6.4. "Brugg", "Brüggli", "Bodebrüggli"

*Brugg*, Dim. *Brüggli*, mhd. *brücke*, *brucke*, *brügge*, ahd. *brugga*, stammt aus germ. \**brugiō* mit der Grundbedeutung 'Stamm, Bohle'.<sup>275</sup> Auch Schwdt. *Brügi*, das im vorhergehenden Kapitel besprochen wurde, geht auf diese germanische Wurzel zurück. Interessanterweise verhalten sich die beiden Bezeichnungen komplementär zueinander. *Brüggli* findet man vom Vierwaldstättersee an in östlicher Richtung, *Brügi* nur westlich davon. Diese Verteilung könnte jedoch auch zufällig sein, schliesslich ist *Brügg* in der Bedeutung 'Brücke' auch in der westlichen deutschen Schweiz belegt.

*Brugg*, *Brüggli* bezeichnet in erster Linie eine Brücke, d. h. einen Übergang über einen Fluss oder einen Bach, kann aber auch allg. 'ein mit Bohlen belegter Ort' sein.<sup>276</sup>

*Brugg*, *Brüggli* und in Wollerau (SZ 1) *Bodebrüggli* ist gesamthaft fünfmal belegt. Der westlichste Beleg liegt in Weggis (LU 28), drei Belege finden sich am Zürichsee, einer in Berlingen (TG 8<sup>F</sup>) am Bodensee. In Meilen (ZH 59) und Stäfa (ZH 60), wo neben *Brüggli* bzw. *Brugg* auch *Blindbode* als mögliche Benennung des doppelten Bodens genannt wird, wird beide Male *Blindbode* als jünger bezeichnet. Dies könnte ein weiterer Beleg dafür sein, dass früher das Verbreitungsgebiet von *Blindbode* kleiner war und sich nun ausdehnt. *Brugg* bzw. *Brüggli* ist jedoch, wenn es einmal die hauptsächliche Bezeichnung des doppelten Bodens im Schiff war, nur noch relikthaft vertreten.

#### 2.3.6.5. Einzelfälle

*Büni*, mhd. *bün(e)* setzt laut Kluge vordeutsch \**bunī*/-*jō* mit der Bedeutung 'Brettergerüst, Decke' voraus. Die Herkunft des Wortes ist jedoch nicht ausreichend klar.<sup>277</sup> Im Schweizerdeutschen ist *Büni* vielfach belegt, das Idiotikon nennt fünf hauptsächliche Bedeutungen: 'Heubühne über dem Stall', 'Boden über der Tenne zum Aufbewahren von Stroh', 'Dachboden oder Estrich', 'Diele, Boden zwischen zwei Stockwerken' und 'Brettergerüst für Redner und Schauspieler'.<sup>278</sup> Unter der zweiten Bedeutung 'Boden über der Tenne zum Aufbewahren von Stroh' wird auf die Synonymie zu *Brügi* hingewiesen.

*Büni* in der Bedeutung des doppelten Bodens im Boot ist insgesamt nur zweimal belegt, und zwar an zwei benachbarten Orten am Bielersee, in Ligerz (BE 13) und Tüscherz (BE 14).

*Bode, ober Bode, falsche Bode, Schiff(li)bode, Doppelbode, Ladebode*: Eine ganze Reihe von Ausdrücken ist strukturell mit *Blindbode* verwandt. Es sind alles Bildungen mit dem Grundwort *Bode*, die adjektivisch oder mittels eines Bestimmungswortes erweitert werden. Diese Ausdrücke kommen hauptsächlich im westlichen Teil der deutschen Schweiz und in der Innerschweiz vor. Sie weisen nicht notwendigerweise einen inneren Zusammenhang auf, sondern sind vermutlich lokale oder gar individuelle Bildungen.

*Bodebrätter, Bode-Ilaag*: In Kilchberg (ZH 54) wird der Blindboden nach seinen Bestandteilen *Bodebrätter* (Pl.) benannt. Das Wort ist ohne weiteres verständlich, laut Idiotikon<sup>279</sup> können ganz verschiedene Gegenstände und Böden in Gebäuden *Bodebrätter* haben.

Eine ähnliche Bildung ist *Bode-Ilaag*. Auf diese Weise wird der Blindboden in Merschwand (AG 59) bezeichnet. Hier wird darauf Bezug genommen, dass über dem eigentlichen Boden eine "Einlage" angebracht wird, um mit einem *Weidlig* Kies transportieren zu können. Ob diese *Bode-Ilaag* sachlich wirklich einen Blindboden darstellt, kann dem Originalmaterial jedoch nicht entnommen werden.

*Brütschi, Brütsche*: In Grossdöttingen (AG 15) wird der Blindboden *Brütschi* und in Kleinandelfingen (ZH 7) *Brütsche* genannt. Bei letzterem Beleg zweifelt der Explorator an der gegebenen Antwort und mutmasst, es könnte sich um einen Verlegenheitsausdruck handeln. Mir scheint diese Bezeichnung jedoch durchaus plausibel. *Brütschi, Brütsche* stammt aus ahd. *britissa*, einer Weiterbildung zu *Brëtt*.<sup>280</sup> Die Bedeutung des Wortes verhält sich über weite Strecken synonym zu *Brügi*, teilweise auch zu *Brugg*, beides ebenfalls Bezeichnungen des Blindbodens.<sup>281</sup> Allerdings muss gesagt werden, dass beide Belegorte an Flüssen liegen und vorwiegend über Bootstypen ohne Blindboden verfügen. Daher ist bei diesen Belegen doch eine gewisse Vorsicht am Platz.

*Standlade*: In Dachsen (ZH 5<sup>FII</sup>) nennt der Gewährsmann neben *Blindbode* auch *Standlade* als Bezeichnung des Blindbodens. Ob es sich dabei tatsächlich um einen Blindboden handelt, ist jedoch fraglich. Dachsen liegt am Rhein und hat einen *Weidlig* als Fischerboot. Dieser Bootstypus hat in aller Regel keinen Blindboden. Die Bezeichnung dürfte sich somit auf ein anderes, nicht genanntes Boot beziehen. Möglicherweise ist der *Standlade* ein Bestandteil eines Transportschiffes. Das Idiotikon liefert nämlich für *Standlade* die folgende Definition: "Erhöhter Boden im Hinterteil grosser Lastschiffe, Standort des Schiffers, der das Steuerruder handhabt".<sup>282</sup> Die Wahrscheinlichkeit, dass *Standlade* den Blindboden des Fischerbootes bezeichnet, ist daher klein.

*Rooscht*: Auch die Bezeichnung *Rooscht* kommt aus einem Gebiet, in dem kein Blindboden in den ortsüblichen Fischerbooten vermutet werden kann. Der entsprechende

Beleg stammt nämlich aus Aarwangen (BE 10), einem Belegort an der Aare mit einem *Weidlig* als ortsüblichem Fischerboot. Der Gewährsmann weist denn auch darauf hin, dass ein *Rooscht* nicht im *Weidlig*, sondern nur in “Ruderbooten” vorkomme. Daraus lässt sich schliessen, dass der *Rooscht* nicht der traditionellen Schifffahrt in Aarwangen entstammt, sondern sachlich und lexikal höchstwahrscheinlich neueren Datums eingeführt wurde. *Rooscht* wird im Schweizerdeutschen ähnlich wie im Neuhochdeutschen gebraucht, meint hier also wahrscheinlich einen Lattenrost, aus dem der Blindboden des Ruderbootes gefertigt wird.

### 2.3.7. Die Stelle im Boot, wo das eingedrungene Wasser herausgeschöpft wird

[Vgl. Karte 12]

In jedem Boot muss von Zeit zu Zeit eingedrungenes Wasser herausgeschöpft werden. Dies geschieht an der tiefsten Stelle des Bootes, dort wo sich das Wasser sammelt. Je nach Konstruktion des Bootes befindet sich diese Stelle an einem unterschiedlichen Punkt, beim *Weidlig* beispielsweise mit den beiden aufgezogenen Bootsenden liegt sie in der Mitte des Bootes, bei flachbödigen Booten befindet sie sich dagegen häufig entweder ganz vorne beim Fischkasten oder aber ganz hinten im Boot.

Hat das Boot einen Blindboden, so ist die Schöpfstelle meistens von ihm überdeckt. In diesem Fall kann ein Teil des Blindbodens über der Schöpfstelle separat herausgenommen werden. Häufig handelt es sich dabei um ein einzelnes kürzeres Brett, manchmal *Schöpfläddli* genannt (so z.B. in Gersau, SZ 11). Durch diese Vorrichtung ist die Stelle, wo das eingedrungene Wasser herausgeschöpft werden kann, genau lokalisiert und wird daher vom Fischer in der Regel auch benannt. Anders in Booten ohne Blindboden. Da sich hier die Schöpfstelle manchmal nicht präzise an einer bestimmten Stelle befindet, sondern in einem ganzen Bereich, wo sich das Wasser sammelt, gibt es häufig auch keine bestimmte Bezeichnung für eine Schöpfstelle. Die Existenz einer Bezeichnung hängt somit stark vom Vorhandensein eines Blindbodens ab.

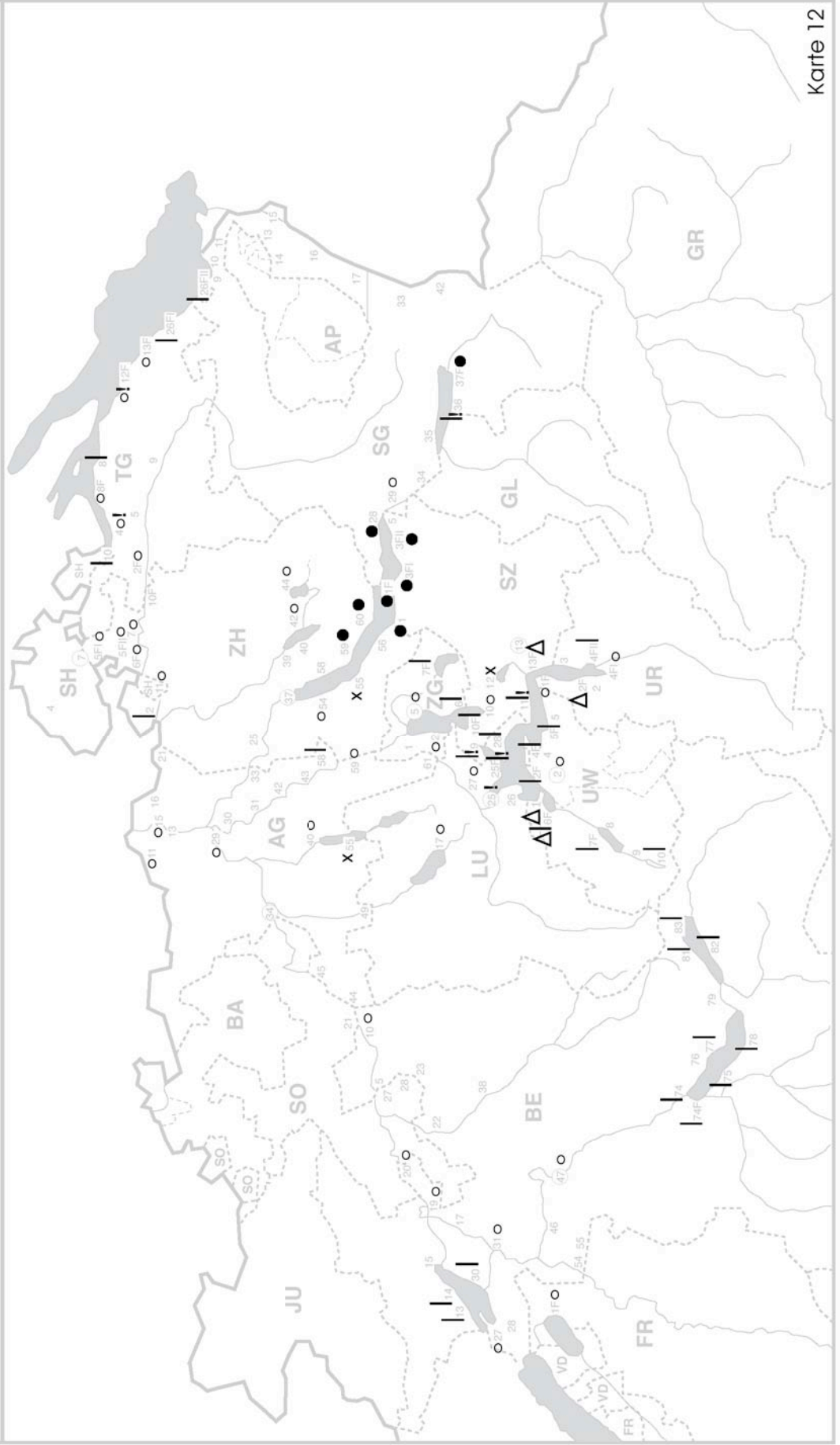
Wie wir im vorhergehenden Kapitel gesehen haben, ist der Blindboden sachlich in erster Linie auf den Booten der Seen verbreitet, wesentlich weniger auf den Booten der Flüsse. Karte 12 bestätigt diesen Befund weitgehend. Bezeichnungen für die Schöpfstelle werden an beinahe allen Orten entlang den Seen genannt, fehlen jedoch an Orten entlang den Flüssen über weite Strecken.

Die Schöpfstelle wird im wesentlichen mit drei unterschiedlichen Ausdrücken bezeichnet. Am weitesten verbreitet ist die Bezeichnung *Schöpfli*. Ihr Verbreitungsgebiet umfasst die gesamte deutsche Schweiz vom äussersten Westen bis in den äussersten Osten. Nur am Zürich- und Walensee sowie an einzelnen Orten der Innerschweiz trifft man auf andere Bezeichnungen. Die südlichen Orte des Zürichsees nennen zusammen mit Quarten (SG 37<sup>F</sup>) die Schöpfstelle *Löösi*. In der Innerschweiz, an einzelnen Belegorten

Frage 110.10

*Die Stelle im Boot, wo das eingedrungene Wasser herausgeschöpft wird*

- | Schöpfli
- △ Schueffe, Schuepfi
- Lössli
- Wort oder Sache fehlt
- x Das Grundwort ist nur einmal belegt; siehe Legende
- ! Siehe Originalmaterial S. 441



Karte 12



am Vierwaldstättersee, findet man zudem *Schueffe*, *Schuepfi*. Dieses letztere Verbreitungsgebiet ist jedoch wesentlich stärker aufgelockert als das *Löösi*-Gebiet. Zwischen den einzelnen *Schueffe*- bzw. *Schuepfi*-Belegen finden sich immer wieder Belegorte mit der Bezeichnung *Schöpfli*. Sowohl das *Löösi*- wie auch das *Schueffe/Schuepfi*-Gebiet sind richtiggehend umzingelt, letzteres gar durchdrungen von *Schöpfli*-Belegen. Es sieht ganz danach aus, dass es sich um zwei Reliktgebiete handelt, die durch die sich ausbreitende Bezeichnung *Schöpfli* allmählich zurückgedrängt werden.

Zu den Bezeichnungen im einzelnen:

### 2.3.7.1. "Schöpfli"

*Schöpfli* ist eine Nominalbildung zum Verb *schöpfen* und bezeichnet den Ort, wo eine Flüssigkeit herausgeschöpft werden kann, besonders eine Stelle, die man in einem Fluss dazu anlegt, aber auch die Bedeutung 'Schöpfstelle im Boot' ist belegt.<sup>283</sup> Herkunft und Bedeutungsentwicklung des Verbs *schöpfen* ist unklar, der Zusammenhang mit dem starken Verb *schaffen*, *schöpfen* ist wohl sekundär. Offenbar hat *schöpfen* die Bedeutung von Wörtern angenommen, die wie Ableitungen aus ihm ausgesehen haben, vor allem vom Wort *Schaff* 'Gefäss'.<sup>284</sup>

*Schöpfli* kann als Standardausdruck für die Schöpfstelle im Boot bezeichnet werden. Das Wort wird beinahe in allen Regionen gebraucht, durchgehend an den Seen des Kantons Bern mit Überläufern zu Lungeren- und Sarnersee sowie am Bodensee. Aber auch in der Innerschweiz ist diese Bezeichnung häufig anzutreffen, hier allerdings durchmischt mit Belegen von *Schueffe* bzw. *Schuepfi*. An den grösseren Deutschschweizer Seen fehlt *Schöpfli* einzig am Zürichsee gänzlich. Auch an Belegorten entlang der Flüsse ist *Schöpfli* wenig anzutreffen. Hier jedoch, weil fast überall entweder die Sache oder eine entsprechende Bezeichnung fehlt. An den beiden einzigen Belegorten an Flüssen überhaupt, wo eine Bezeichnung der Schöpfstelle üblich ist, nämlich in Unterlunkhofen an der Reuss (AG 58) und in Eglisau am Rhein (ZH 2<sup>F</sup>), wird ebenfalls *Schöpfli* als Beleg genannt.

Ob *Schöpfli* in dieser Bedeutung einmal ein Kerngebiet hatte und sich seither weiter ausdehnt, kann nicht mit Bestimmtheit gesagt werden. Das weite Ausbreitungsgebiet und die relikthaft anmutende Verteilung von anderen Bezeichnungen lassen dies aber als wahrscheinlich erscheinen. Wo aber ein solches Kerngebiet einmal gelegen haben könnte ob mehr im Westen oder mehr im Osten, oder ob es mehrere Kerngebiete gab, kann heute nicht mehr mit Bestimmtheit gesagt werden.

### 2.3.7.2. "Schueffe", "Schuepfi", "Schuepfeloch"

*Schueffe*, mhd. *schuofe*, ist verwandt mit dem Nomen *Schaff* 'Schöpfgefäss' und auch mit dem Verb *schöpfen* und bedeutet in erster Linie 'Schöpfgefäss'.<sup>285</sup> Ausgehend von dieser Bedeutung ist das Wort offenbar auch auf die Schöpfstelle übertragen worden, eine

Übertragung, die aber weder bei Grimm noch im Idiotikon dokumentiert ist. Wie beim Schöpfgefäß gibt es sowohl die Lautung *Schueffe* wie *Schuepfe*. Dreimal ist *Schueffe* belegt, einmal, in Isleten (UR 2<sup>F</sup>), *Schuepfe*. Die Lautung *Schuepfi* ist höchstwahrscheinlich auf den Einfluss von Synonymen wie *Schöpfli*, *Schöpfli* u.ä. zurückzuführen.<sup>286</sup>

Die Orte, die die Schöpfstelle auf diese Weise bezeichnen, haben für das Schöpfgefäß z.T. einen anderen Ausdruck. Schöpfstelle und Schöpfgefäß werden dort nicht gleich bezeichnet. In Isleten (UR 2<sup>F</sup>) und Brunnen (SZ 13<sup>F</sup>) allerdings kann *Schuepfe* bzw. *Schueffe* offenbar für beides gebraucht werden, es sind dort Homonyme.

### 2.3.7.3. "Löösi"

Das Idiotikon stellt *Löösi* f. zum Verb *lösen* in der Bedeutung 'aus einem Gefässe ausleeren, ausgiessen',<sup>287</sup> zurückgehend auf ein germ. Adj. *\*lausa-* 'los, frei'.<sup>288</sup> Kluge *Seemannssprache*<sup>289</sup> stellt es jedoch zu dem Wort *Losei* 'tiefste Stelle im Schiff, wo sich das Kielwasser sammelt', einem oberdeutschen Wort des 16. und 17. Jahrhunderts. Als Herkunft vermutet er eine Entlehnung aus dem Französischen. Tatsächlich gibt es im Französischen das Wort *loussec, lousset, lousseau* 'kleiner Wasserbehälter für das auf dem Boden der Fahrzeuge sich ansammelnde Wasser.' Das Wort ist vermutlich eine Ableitung zu *lousse, louche* 'Schöpfkelle', zurückgehend auf eine lat. Grundform *\*luci, lutia*.<sup>290</sup> Gegen die These, das Wort sei ein Romanismus, spricht allerdings das Verbreitungsgebiet. Es ist nämlich nur am oberen Zürichsee vertreten. Dort fehlt allerdings auch das Verb *lösen* in der Bedeutung 'ein- bzw. ausgiessen', das vom SDS ausschliesslich für den Südwesten der deutschen Schweiz belegt ist.<sup>290a</sup> Die Herleitung des Idiotikons scheint mir dennoch wahrscheinlicher. Dies würde bedeuten, dass *lööse* früher weiter bis in die östliche Schweiz hinein verbreitet war, sich heute aber nur noch in einem Substantiv innerhalb der Fischereisprache erhalten hat.

*Löösi* als Schöpfstelle des Bootes ist nur an Orten am oberen Ende des Zürichsees und sowie in Quarten (SG 37<sup>F</sup>) am Walensee belegt.<sup>291</sup> Schwarzenbach<sup>292</sup> definiert *Löösi* bei den Handschiffen als "offene Stelle in der Mitte des Schiffes, wo sich das eingedrungene Wasser sammelt. Es wird dort mit der *sasse glööst* (ausgeschöpft, gelenzt)."

### 2.3.8. Das Gerät, mit dem das Wasser aus dem Boot geschöpft wird

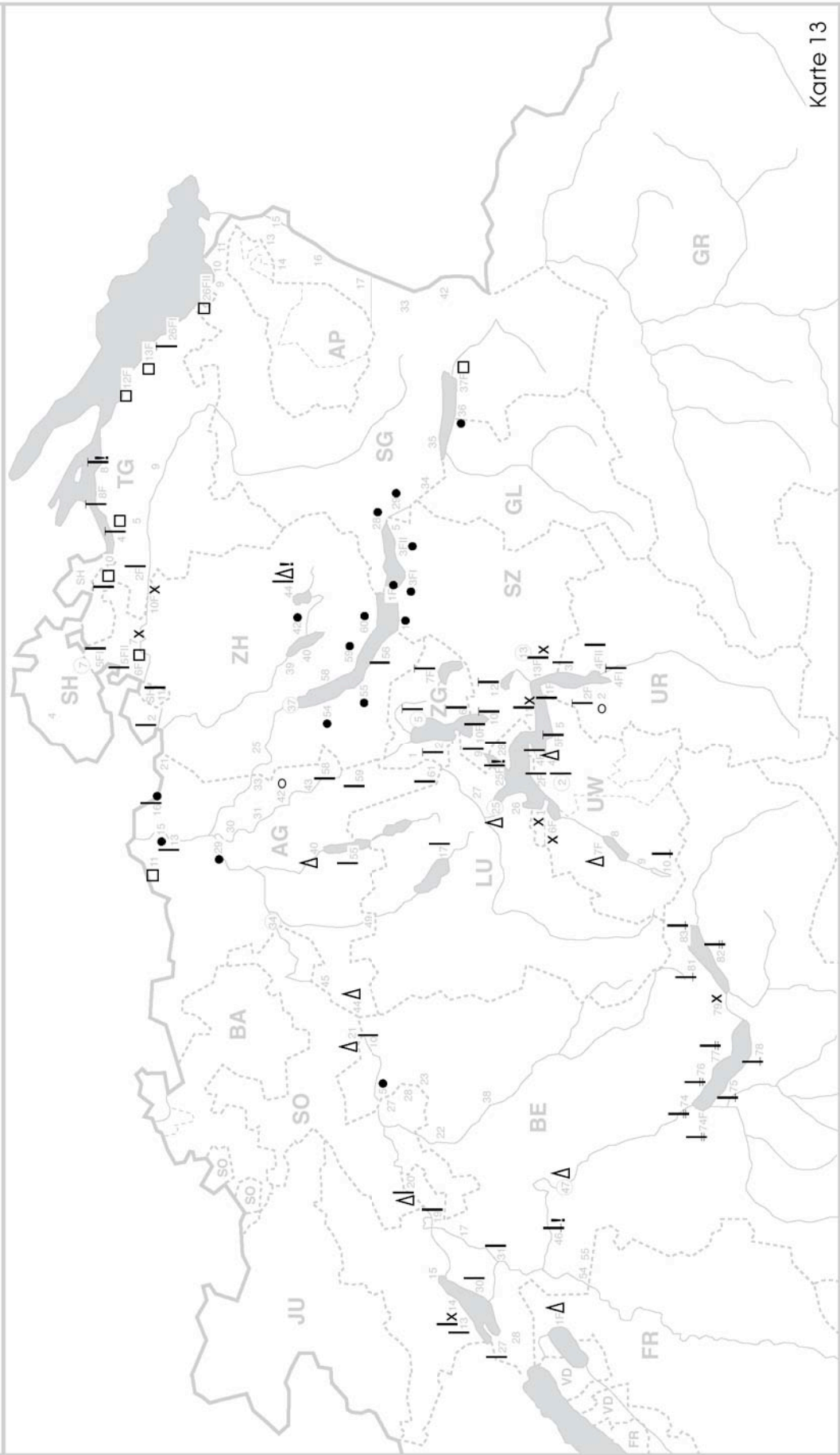
[Vgl. Karte 13]

Traditionellerweise wird das ins Boot eingedrungene Wasser mit einer speziell zu diesem Zweck angefertigten Schöpfkelle aus dem Boot geschöpft. Zwar haben einzelne Fischer zur Zeit der SDS-Aufnahme bereits motorbetriebene Pumpen besessen, das hauptsächliche Gerät war aber immer noch die Schöpfkelle. Aus dem Originalmaterial kann keine

Frage 110. 11

*Das Gerät, mit dem das Wasser aus dem Boot geschöpft wird*

- Schueffe, Schüeff(i)
- Schuepfe, Schüepf(i)
- Schruette
- Strueffe
- Schapfe
- △ Schöpfer
- Sasse
- Wort oder Sache fehlt
- x Das Grundwort ist nur einmal belegt
- ! Siehe Originalmaterial S. 443



Karte 13

genaue Sachlandschaft rekonstruiert werden. Die vereinzelt Fotos, Zeichnungen und Angaben zur Form lassen jedoch grundsätzlich drei verschiedene Typen erkennen:

- Der am weitesten verbreitete Sachtypus ist ein relativ kurzes Schöpfgefäss, in der Form ähnlich einer Schublade, jedoch mit vorn aufgezogenem Boden und hinten einem relativ kurzen Stiel. Ursprünglich scheinen diese Schöpfkellen aus einem einzigen Stück Holz gehöhlt worden zu sein. Zur Zeit der SDS-Aufnahme waren sie meist aus mehreren Holzstücken und teilweise mit einem Blechboden gefügt. Andere waren ganz aus Blech oder Aluminium gefertigt.

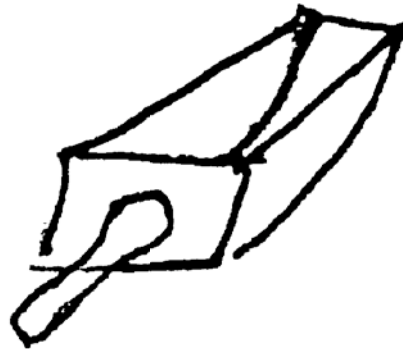


Abb. 45: Die Zeichnung, vom Explorator während der Aufnahme angefertigt, zeigt einen mehrteiligen Strueffe ganz aus Holz in Gwatt (BE 74<sup>F</sup>) am Thunersee. Schöpfgefässe aus Blech schaden nach Ansicht des Gewährsmannes dem Boot.

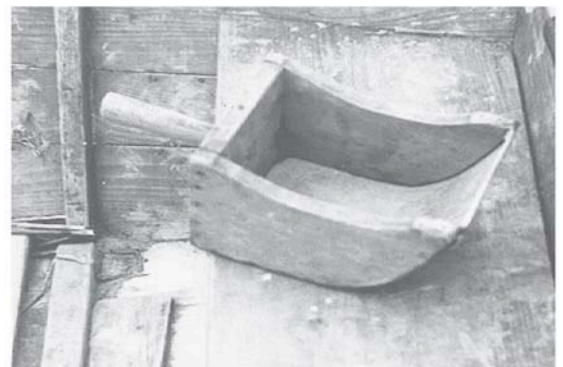


Abb. 46. Links: Ein Strueffe, das Schöpfgerät der Fischer in Iseltwald (BE 82), wurde noch aus einem einzigen Stück Holz gehöhlt. Die neueren Modelle bestehen jedoch aus mehreren Stücken und haben meistens einen Boden aus Blech. Rechts: Der Schöpfer in Muntelier (FR 1<sup>F</sup>). Auf der Abbildung ist deutlich zu erkennen, dass er aus mehreren Stücken besteht und einen Blechboden besitzt. [Quelle: SDS]

- Das Schöpfgefäss des zweiten Typus gleicht äusserlich dem ersten, ist jedoch um ein Mehrfaches länger und kann stehend benützt werden. Dieser Typus kommt offenbar vor allem auf grösseren Schiffen, z.B. Lastschiffen vor, wo auch eine entsprechend grössere Menge Wasser herausgeschöpft werden muss. Es kann jedoch nicht ganz ausgeschlossen werden, dass dieser Typus auch auf Fischerbooten eingesetzt wird.



Abb. 47: Die Sasse in Hurden (SZ 1<sup>F</sup>) ist aus mehreren Brettern zusammengefügt . Sie ist wesentlich grösser als die obigen Schöpfgefässe und hat einen langen Stiel, so dass sie stehend eingesetzt werden kann. Die älteren Modelle sollen auch noch aus einem einzigen Stück Holz gehöhlt worden sein. [Quelle: SDS]

- Ein dritter Typus, im ganzen nur zweimal ausdrücklich erwähnt, in Stein (SH 10) und Gersau (SZ 11), hat die Form einer runden Pfanne mit einem langen Stiel. In beiden Fällen kommt er zusammen mit dem ersten Sachtypus vor, in Stein jedoch mit dem Zusatz, er werde nur im *Senger* und *Truckeschiff* gebraucht.

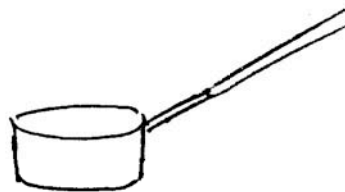


Abb. 48: Die Zeichnung, vom Explorator während der Aufnahme angefertigt, zeigt den Schapfe aus Blech mit Holzstiel in Stein (SH 10).

Wie gesagt, ist eine genaue geographische Übersicht über die Sachlandschaft nicht möglich, da im Material der Sachtypus nicht überall festgehalten wurde. Die vorhandenen Hinweise belegen immerhin, dass der erste Typus mit Abstand am weitesten verbreitet ist und in jeder Region vorkommt. Die weiteren Typen bilden dagegen eher Ausnahmerecheinungen, die meist auf grossen Schiffen oder neben Schöpfgefässen des ersten Typus anzutreffen sind.<sup>292a</sup>

Zu den Bezeichnungen im einzelnen:

#### 2.3.8.1. "Schueffe", "Schüeffi", "Schuepfe", "Schüepfi"

*Schueffe*, *Schuepfe* bezeichnet nicht nur das Schöpfgerät, sondern teilweise auch, wie wir in Kapitel Kap. 2.2.3.2., gesehen haben, die Schöpfstelle im Boot. Für die Herleitung des Wortes gilt daher das dort gesagte. *Schueffe* gehört zu einer ganzen Gruppe ähnlich klingender, etymologisch verwandter Wörter. Neben den im Titel genannten lautlichen Varianten gehören auch *Schrueffe*, *Strueffe*, *Schapfe* und *Schöpfer* zu dieser

Wortgruppe. Wahrscheinlich liegt der ganzen Gruppe das Wort *Schaff* ‘Gefäss’ zugrunde. Auf einem Umweg über das Verb *schöpfen* sind möglicherweise die übrigen Varianten entstanden.<sup>293</sup> Auslautendes *i* ist eigentlich ein Diminutiv, der aber meistens nicht mehr als solcher verstanden wird.<sup>294</sup>

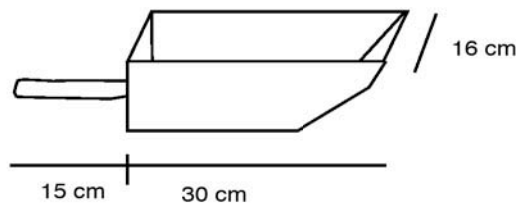


Abb. 49: Ein altes Schöpfgefäss, wie es heute noch in Tüscherz in Gebrauch ist. Es ist mehrteilig, mit einem Boden aus Blech, Wände und Griff sind aus Holz. [Quelle: SDS]

Die Bezeichnungen *Schueffe*, *Schüeffi*, *Schuepfe*, *Schüepfi* sind von Osten bis Westen anzutreffen, schwergewichtig in der Innerschweiz und an Seen und Flüssen der nördlichen deutschen Schweiz. Am Brienzer- und Thunersee ist dagegen die Variante *Schrueffe*, *Strueffe* gebräuchlich und am Zürich- und Walensee *Sasse*. Die lautlichen Varianten haben wenig geographische Systematik. Die westlichen Belegorte tendieren stärker zu *Schueffe*, *Schüeffi*, während im Osten eher *Schuepfe*, *Schüepfi* vertreten ist. Dazwischen, in der Innerschweiz, stehen beide Varianten in unmittelbarer geographischer Nachbarschaft. Am Bielersee sei, laut Friedli,<sup>295</sup> der *Schueffe* eine “im Verhältnis zur Breite ziemlich hohe Holzschaufel, nach deren Gestalt man eine unschön gross geratene Nase, besonders eine Schnupfnase ebenfalls als *Schueffe* oder *Schueffli* bezeichnet”.

### 2.3.8.2. “Schrueffe”, “Strueffe”

*Schrueffe* und *Strueffe* sind lediglich lautliche Varianten zu *Schueffe*, sie haben keinesfalls etymologisch einen anderen Ursprung. Die Deutung des eingeschobenen *-r-* ist unsicher, weder rein physiologische noch assoziative Einflüsse können eine befriedigende Erklärung abgeben.<sup>296</sup> Eingeschobenes *-t-* wie in *Strueffe* ist dagegen in einer Vielzahl ähnlicher Fälle bezeugt, man vergleiche z.B. *erschrecken* – *erstrecken*.<sup>297</sup>

*Schrueffe* und *Strueffe* in der Bedeutung von ‘Schöpfgerät’ kommen ausschliesslich im südlichen Teil des Kantons Bern, vor allem an den Belegorten entlang von Brienzer- und Thunersee sowie direkt auf der anderen Seite des Brünigpasses, in Lungern (UW 10), vor. Zwischen den beiden Lautvarianten mit oder ohne eingeschobenem *-t-* gibt es keine geographische Differenzierung innerhalb des Verbreitungsgebietes.

### 2.3.8.3. “Schapfe”

*Schapfe* ist verwandt mit nhd. *Schaff* n. ‘Gefäss’, mhd. *Schaf*, ahd. *sca(p)f*.<sup>298</sup> Die weitere Herkunft ist unklar. Laut Kluge bezeichnet das Wort in erster Linie Wassergefässe und Schöpfgefässe, aber auch ‘Boot’, eine Bedeutung, die jedoch in unserem Material nicht

nachgewiesen werden kann. *Schaff* ist vermutlich die Grundform, unter deren Einfluss sich die Varianten *Schöpfer*, *Schueffe*, *Schuepfe* usw. entwickelt haben.

Im Schweizerdeutschen wird *Schapfe* sowohl für das Schöpfgerät im Boot wie auch für ein Schöpfgerät zum Ausschöpfen der Jauchegrube verwendet.<sup>299</sup> Das Wort ist ausschliesslich im Osten der deutschen Schweiz gebräuchlich. In unserem Material taucht es schwergewichtig am Bodensee auf mit einigen Ausläufern entlang des Rheins bis nach Leibstadt und einem Beleg in Quarten (SG 37<sup>F</sup>) am Walensee. Das Idiotikon vermutet, dass sich das ursprünglich ostschweizerische Wort durch die Schifffersprache ein wenig weiter nach Westen ausgebreitet hat.<sup>300</sup> Diese These erscheint durchaus plausibel, mit der Ausnahme von Quarten erstreckt sich das Ausbreitungsgebiet westlich des Bodensees ausschliesslich rheinabwärts, d.h. entlang eines von Schiffern genutzten Verkehrsweges.

Fluck<sup>301</sup>, der für das Hanauerland ebenfalls ein Nebeneinander von *Schapf* und *Schuepf* festgestellt hat, kommt für sein Untersuchungsgebiet zum Schluss, dass *Schuepf* der Fachterminologie der Fischer nähersteht, während *Schapf* als Wort der Gemeinsprache zu gelten habe. Diese Feststellung kann für unser Gebiet nicht gelten. *Schapfe* ist hier vielmehr der ostschweizerischen Fischersprache zuzurechnen.

#### 2.3.8.4. "Schöpfer"

*Schöpfer* wird im Idiotikon definiert als ein "Schöpfgefäss, Gefäss, um Flüssigkeiten aus der Tiefe zu nehmen."<sup>302</sup> Diese Definition schliesst Schöpfgeräte auf Booten mit ein, das Idiotikon liefert allerdings keinen expliziten Hinweis darauf.

Wir haben im vorhergehenden Kapitel über die Schöpfstelle im Boot gesehen, dass diese in allen Teilen der deutschen Schweiz in einer Mehrzahl der Fälle als *Schöpfi* bezeichnet wird. Wie *Schöpfi* ist auch *Schöpfer* eine Nominalbildung zum Verb *schöpfen*.<sup>303</sup>

Während *Schöpfi* als Bezeichnung der Schöpfstelle eine weite Verbreitung gefunden hat, wird das Schöpfgerät nur an einzelnen Belegorten vornehmlich in der westlichen Hälfte der deutschen Schweiz als *Schöpfer* bezeichnet. Am Bodensee fehlt das Wort gänzlich, der östlichste Beleg findet sich in Pfäffikon (ZH 44), weitere Belege sind verstreut entlang der Aare und in Teilen der Innerschweiz. Im ganzen lässt sich jedoch kein eigentliches, geschlossenes Kerngebiet ausmachen. Dies könnte ein Hinweis sein, dass wir es nicht mit einem bodenständigen Wort der Fischer- und Schifferterminologie zu tun haben, sondern dass das Wort erst sekundär aufgenommen wurde.

#### 2.3.8.5. "Sasse"

*Sasse* ist als Bezeichnung des Schöpfgerätes in Booten hauptsächlich rund um den Zürich- und Walensee sowie an einzelnen Belegorten entlang von Limmat, Aare und Rhein verbreitet. Zürich- und Walensee können aber als Kerngebiet des Wortes bezeichnet werden. Etymologisch geht *Sasse* zurück auf eine frühe Entlehnung aus einer italienischen

Mundart.<sup>304</sup> Auch im Französischen kommt das Wort in der Bedeutung von ‘Schöpfkelle’ vor<sup>305</sup>, fehlt jedoch in den romanischen Mundarten der Westschweiz. Das Französische kann daher nicht als Ausgangspunkt des schweizerdeutschen Wortes gelten.<sup>306</sup>

*Sasse* wird mehrfach als Ausdruck der Pontoniere bezeichnet (z.B. in BE 10: “so sagt man im Militärdienst”). Tatsächlich wird in den Ausbildungsunterlagen der Armee das Schöpfgerät als *Sasse* bezeichnet.<sup>307</sup> Da offenbar ein grosser Teil der befragten Gewährspersonen im Militärdienst bei den Pontoniertruppen eingeteilt waren, färben die im Militärdienst gebräuchlichen Ausdrücke stark auf die Sprache dieser Fischer ab. Es zeigt sich, dass die Militärsprache ein Stück weit ausgleichend wirkt und regionale Differenzierungen teilweise aufhebt. Im Fall von *Sasse* sehen wir, wie ein ehemals auf den Raum Zürich- und Walensee beschränktes Wort auch ausserhalb dieses Gebietes an Boden gewinnt. Die Pontoniere haben dazu sicher beigetragen.

Schwarzenbach liefert eine sachliche Beschreibung von *Sasse*. Danach handelt es sich um ein “schaufelartig, länglich-rechteckiges Gefäss, mit dem das Wasser aus der *Löösi* geschöpft wird, auf den Ledischiffen mit langem Stiel, so dass stehend gearbeitet wird”.<sup>308</sup> Offenbar kann *Sasse* Schöpfgeräte des ersten und des zweiten Typus bezeichnen.

#### 2.3.8.6. Einzelfälle

*Napf*, mhd. *napf*, *naph*, ahd. (*h*)*napf*, aus germ. \**hnappa-* m. ‘Napf’, mit unsicherer Herkunft,<sup>309</sup> bezeichnet im Schweizerdeutschen eine ganze Reihe von unterschiedlichen Gefässen. Meistens handelt es sich um Gefässe zur Flüssigkeitsaufbewahrung, teilweise lagert man aber auch Mehl, Butter u.a.m. darin.<sup>310</sup> Als Schöpfgerät für Boote ist der *Napf* nur gerade in Kleinandelfingen (ZH 7) belegt. Aus dem Originalmaterial geht nicht hervor, ob es sich dabei um ein spezielles Schöpfgerät zur ausschliesslichen Nutzung im Boot handelt oder ob die Gewährsperson ein Gerät benutzt, das eigentlich zu einer anderen Nutzung hergestellt wurde. Diese zweite Variante ist durchaus möglich, in Altikon (ZH 10<sup>F</sup>) beispielsweise, nach Kleinandelfingen dem nächsten Belegort rheinaufwärts, benutzt der befragte Fischer ebenfalls kein spezialisiertes Schöpfgerät, sondern lediglich eine alte Pfanne.

*Schopfbäre*: *Bäre*, entlehnt aus lat., griech. *pēra* ‘Ranzen, Quersack’<sup>311</sup> bezeichnet in aller Regel Fischfangreusen. Teilweise bezeichnet das Wort, meist als Grundwort eines Kompositums, Fischfangnetze, so auch in der Zusammensetzung *Schapf-* oder *Schöpfbäre*, womit im Kanton Aargau viereckige Netze, die vom Land aus ins Wasser gesenkt werden können, bezeichnet werden.<sup>312</sup> Das Bestimmungswort gehört vermutlich zur Gruppe *Schapf/Schöpf*.<sup>313</sup> Für das Schöpfgerät im Boot wird *Schopfbäre* lediglich vom Gewährsmann in Unterseen (BE 79) gebraucht. Dieser Beleg muss als äusserst unsicher gelten. Zum einen wurden in Unterseen lediglich die allgemeinen Fragen bei einem Nicht-Fachmann erhoben, zum andern wird der Gewährsmann im



Aufnahmeprotokoll als lautlich und lexikalisch teilweise unsicher bezeichnet. *Schöpfbäre* in dieser Bedeutung muss daher vermutlich dem Idiolekt des Gewährsmannes zugewiesen werden.

*Schöpfgoon, Gorn*: *Goon* kommt mit Ausnahme von Appenzell und St. Gallen in allen deutschschweizerischen Dialekten vor, ist jedoch ausserhalb der Schweiz nirgends belegt. Das Idiotikon nimmt, wie bei vielen anderen Ausdrücken der Haus- und Alpwirtschaft, romanischen oder keltischen Ursprung des Wortes an, die wahrscheinlichste Herleitung führt es auf lat. *congius* ‘Schöpfgefäss’ zurück. Gewöhnlich bezeichnet *Goon* ein rundes Schöpfgefäss mit langem Stiel für Wasser und für Jauche, teils hölzern in Form eines Kübels, teils aus Blech.<sup>314</sup> *Schöpfgoon* ist in der Bedeutung des Schöpfgefässes für Boote nur gerade einmal, in Gersau (SZ 11), belegt.

Eine lautliche Variante zu *Goon* ist *Gorn*. Diese Variante mit *-r*-Einschub nennt die Gewährsperson in Tüscherz (BE 14).<sup>315</sup> Sowohl in Gersau wie auch in Tüscherz steht *Schöpfgorn* bzw. *Gorn* neben *Schueffe*, *Schueffli*. In Gersau liegt zwischen den beiden Bezeichnungen eine klare sachliche Differenzierung vor: *Schueffe* ist ein Schöpfgerät des ersten Typus, *Schöpfgoon* dagegen gehört dem dritten Typus an. Für Tüscherz wird keine solche sachliche Differenzierung angegeben.

Im ganzen gesehen gehört *Goon* bzw. *Gorn* vermutlich nicht eigentlich zur Sprache der Fischer und Schiffer. Die so benannten Schöpfgeräte finden vielmehr hauptsächlich ausserhalb der Schifffahrt Verwendung, ihr Gebrauch auf Schiffen an den zwei angegebenen Belegorten ist eine Ausnahmeerscheinung, die wahrscheinlich nur individuellen Charakter trägt.

*Chessel*, nhd. *Kessel*, mhd. *kezzel*, ahd. *kezzil*, gemeingerm. *\*katila-* m. ‘Kessel’, eine frühe Entlehnung aus lat. *catillus*, Dim. *catinus* ‘Schüssel’<sup>316</sup> ist nur einmal belegt, in Meggen (LU 25<sup>F</sup>). Ein *Chessel* wird nur im Fischermotorschiff, das über eine eingebaute Pumpe verfügt, mitgeführt. Offenbar handelt es sich nicht um ein eigentliches Schöpfgerät, sondern lediglich um irgendeinen Kessel, der als Reserve bei einem Pumpenausfall oder bei übermässig starkem Eindringen von Wasser gebraucht wird.

*Schöpfchübel* nennt die Gewährsperson in Hergiswil (UW 1) das Schöpfgerät. Sachlich wissen wir über dieses Gerät nur, dass es länglich sei und aus Holz oder Blech gefertigt werde. *Chübel*, nhd. *Kübel*, mhd. *kübel*, ahd. *kubilo*, ist, wie viele andere Gefässbezeichnungen, romanischer Herkunft: Es ist entlehnt aus lat. *cupella* f. ‘Trinkgefäss, Getreidemass’.<sup>317</sup> Das Idiotikon definiert es aufgrund eines Beleges aus Romanshorn am Bodensee als ‘Schöpfeimer in einem Schiffe’. Dies könnte darauf hindeuten, dass wir es nicht mit einem singulären Vorkommen des Wortes in der Schiffersprache zu tun haben. Allerdings stammt der Beleg im Idiotikon aus einer ganz anderen Gegend. Während unser *Schöpfchübel* am Vierwaldstättersee genannt wurde, stammt der Beleg des Idiotikons aus dem Bodenseegebiet. Inwieweit zwischen diesen Belegen ein Zusammenhang besteht, muss daher offengelassen werden.

### 2.3.9. Die Ruderbank

[Vgl. Karte 14]

Die Existenz einer Ruderbank ist eng verknüpft mit der im Boot angewandten Rudertechnik. Nur in Booten, wo sitzend gerudert wird, ist generell eine Ruderbank anzutreffen. Zum sitzenden Rudern verwendet man sogenannte Zugruder, d.h. der Bootsführer sitzt in entgegengesetzter Fahrtrichtung, er kehrt der Bootsspitze den Rücken zu und zieht die Ruder bei jedem Rudergang gegen sich. Mitzka<sup>318</sup> bezeichnet diese Art des Ruderns als Norddeutsch. In der Schweiz hat er dagegen beobachtet, dass die traditionellen Fischer- und Bauernboote meistens stehend gerudert werden. In diesem Fall kommen sogenannte Stossruder zum Einsatz, der Bootsführer stösst die Ruder bei jedem Ruderschlag von sich weg. Auf stark strömenden Flüssen könnten die Boote auch nur schwerlich im Sitzen gerudert werden, da in der starken Strömung nur talwärts gerudert bzw. vor allem gesteuert wird. Dabei muss der Bootsführer ständig vorausschauend die Fahrtrichtung im Auge behalten können. Aber auch auf Seen, wo sitzende Ruderweise durchaus möglich wäre, hat Mitzka mehrheitlich eine Rudertechnik mit Stehrudern angetroffen. Der Bootsführer steht dabei in Fahrtrichtung und bedient ein oder zwei, teilweise auf hohen Reibstöcken befestigte Ruder.

Mitzka hat in einzelnen Regionen der deutschen Schweiz jedoch auch in traditionellen Booten Ruderbänke beobachtet. So hat er am Briener- und Thunersee Boote mit zwei Sitzbänken gesehen, die häufig von zwei Personen mit Zugrudern vorwärts bewegt wurden. Stehende Rudertechnik hat er an diesen beiden Seen nur bei einem vom Zugersee zugewanderten Fischer beobachtet, einheimische Fischer haben sich zu seiner Zeit ausschliesslich der Zugruder bedient.<sup>319</sup> Auch die Boote des Bielersee werden nach Mitzkas Beschreibung meistens von zwei Personen gerudert, eine sitzend mit Zugrudern im Vorderschiff, eine stehend und vorausschauend im Hinterschiff.<sup>320</sup>

Stehrudertechnik auf Seen ist laut Mitzka eine südliche Erscheinung, sie ist vor allem an der Adria üblich. Das Verbreitungsgebiet reicht von der Adria gegen Norden bis Zürich, nördlich davon ist auf den Seen dagegen die sitzende Zugruder-Technik verbreitet, die über den Bodensee auch allmählich in den anderen Gebiete der deutschen Schweiz Fuss gefasst hat.<sup>321</sup> Es kann aufgrund des SDS-Materials gar davon ausgegangen werden, dass die Stehrudertechnik im Norden nicht nur bis Zürich gebräuchlich war, sondern überall in unserem Untersuchungsgebiet die alte, traditionelle Rudertechnik bildet. Auch einzelne traditionelle Bootstypen des Bodensees, so die *Segner*, wurden nämlich stehend gerudert. Für den Brienersee finden sich ebenfalls alte Abbildungen, die eindeutig zeigen, dass das Stehrudern einmal üblich war.

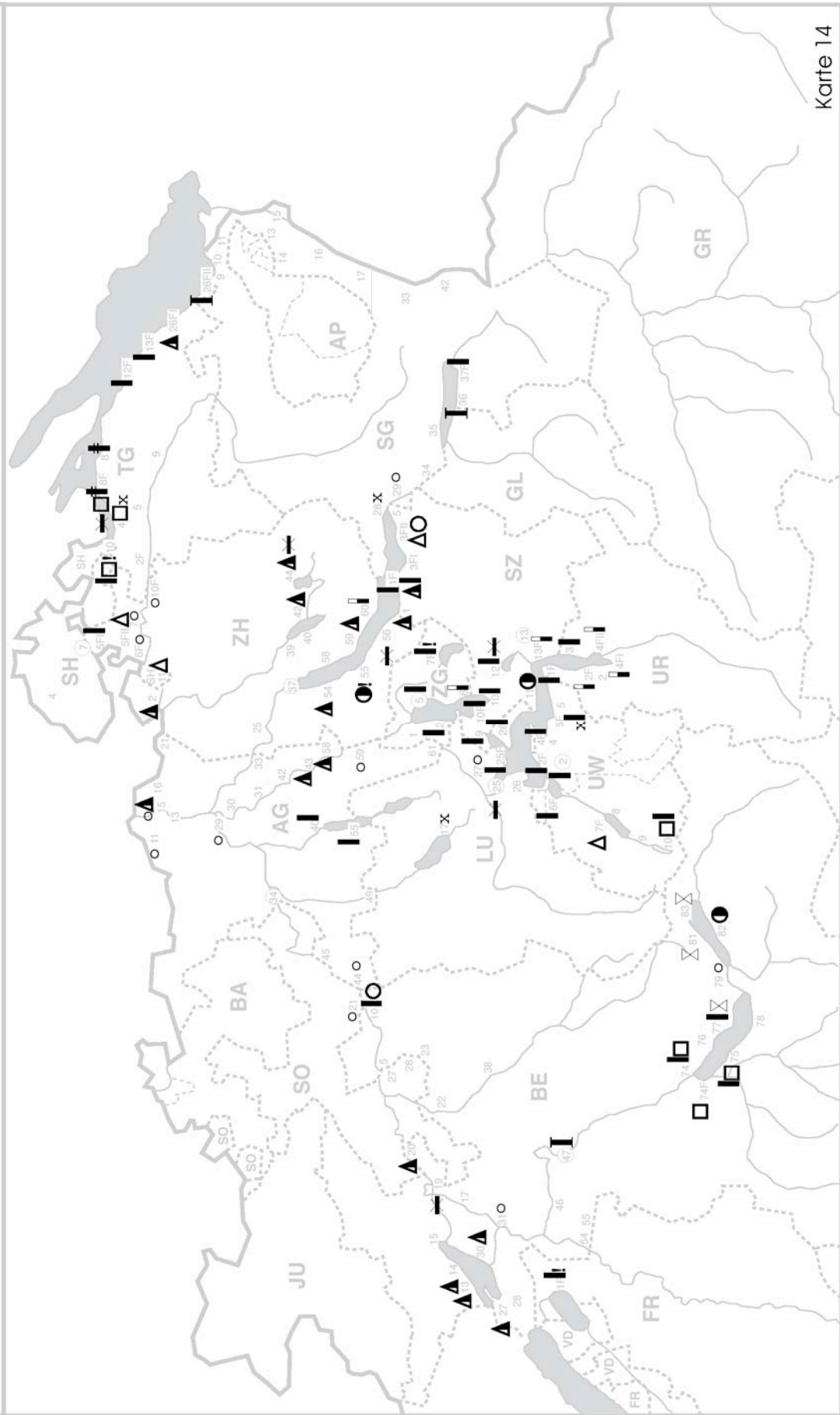
Auf den Weidlingen des Oberrheins sind die Ruderbänke verpönt, da sie den Ruderern an beiden Schiffsenden im Wege seien.<sup>322</sup> In den kleinen Fischerbooten sind Ruderbänke, falls sie überhaupt vorhanden sind, meist an den Bootsenden zu finden, da die Schiffsmitte für Netze und Reusen freigehalten werden muss.

Die Beobachtungen von Mitzka werden durch die rund zwanzig Jahre später durchgeführte SDS-Aufnahme zum grossen Teil bestätigt. Insbesondere entlang der Flussläufe

Frage 111.5

# Die Ruderbank

- |                     |                            |                                       |
|---------------------|----------------------------|---------------------------------------|
| Bank, Bänkli        | ▲ Sitzbrätt(li)            | ↔ Sitz                                |
| Sitzbank, -bänkli   | ○ Lade, Ladli              | ○ Wort oder Sache fehlt               |
| Ruederbank, -bänkli | ● Sitzlade, -ladli         | x Das Grundwort ist nur einmal belegt |
| Sägelbank, -bänkli  | □ gleich wie 'Fischkasten' | ! Siehe Originalmaterial S. 444       |
| Brätt(li)           | ⊗ Ziestuel, Zugstuel       |                                       |



sind Ruderbänke unbekannt, an Seen dagegen sind sie, vorwiegend auf neueren Booten, häufig vorhanden. Da jedoch in der Aufnahme in aller Regel nicht festgehalten wurde, auf welchen Bootstypus sich eine Angabe bezieht, ist es nicht möglich, zuverlässige Rückschlüsse auf die Existenz des Ruderbankes im ortsüblichen Fischerboot und damit auch auf die angewandte Rudertechnik zu ziehen. Einzig aus sporadischen Anmerkungen der Gewährsleute können vereinzelte Sachbezüge hergestellt werden. Häufig wird im Originalmaterial jedoch nur die Bezeichnung des Ruderbankes ohne jede Erläuterung gegeben. Daraus kann jedoch keineswegs geschlossen werden, dass im ortsüblichen Fischerboot eine Ruderbank tatsächlich vorhanden ist. Die gegebene Bezeichnung kann sich auch auf Ausflugsboote neueren Datums beziehen. Eine weitere Schwierigkeit rührt daher, dass Ruderbänke nicht in jedem Fall fix im Boot eingebaut sein müssen, sondern nur bei Bedarf eingesetzt werden können. So erklärte mir ein Fischer aus Ligerz<sup>323</sup> anlässlich einer Nachbefragung, dass er früher beim *Fischerweidli* Ruderbänke über die Bordwand legen konnte, etwa wenn er mit der Frau zusammen den See überqueren wollte. Der Fischer hat in diesem Fall hinten mit Stehrudern gerudert, während seine Frau die Sitzrunder benutzt habe. Die Ruderhalter in der Bordwand konnten je nach Ruderart ausgetauscht werden. Solch ausführliche Sachangaben sind jedoch selten.

Sachlich können daher aus Karte 14 nur wenige Rückschlüsse gezogen werden. Dennoch gibt die Karte einige interessante Aufschlüsse. *Bank* und Komposita damit sind vorwiegend am Bodensee und an den Innerschweizer Seen anzutreffen. Das Verbreitungsgebiet lässt es durchaus als plausibel erscheinen, dass die Ruderbank und die entsprechende Bezeichnung durch Einfluss aus dem Norden entstanden sind. Dagegen sind am Thuner- und Brienersee, die bereits Mitzka als Gebiet mit vorhandener Ruderbank beschreibt, eigene Bezeichnungen wie etwa *Zugstuel* üblich, die in anderen Regionen der deutschen Schweiz nicht anzutreffen sind. Bei solchen Bezeichnungen ist es denkbar, dass sie sich autochthon ausgebildet haben, während Komposita mit *Bank* eher auf neuhochdeutschen Einfluss hindeuten.

#### 2.3.9.1. "Bank", "Bänkli", "Sitzbank", "Ruederbank", "Sägelbank"

*Bank*, mhd. *banc*, ahd. *bank*, stammt aus germ. \**banki-* 'Bank', die weitere Herkunft ist unklar. Die neuhochdeutsche Femininform ist erst im Mittelhochdeutschen entstanden, möglicherweise unter Einfluss des Altenglischen.<sup>324</sup> Im Schweizerdeutschen ist weitgehend die maskuline Form beibehalten worden.<sup>325</sup> Grimm definiert *Bank* folgendermaßen: "Im allgemeinen bezeichnet nun *Bank* eine Erhöhung zum Sitzen, Lehnen, Liegen oder Stellen".<sup>326</sup> Die Komposita, die mit *Bank* gebildet werden, verstehen sich von selbst. Je nach Zweck, der im Vordergrund steht, wird die Bank *Sitz-*, *Rueder-* oder *Sägelbank* genannt.

*Bank* und die damit gebildeten Komposita kommen in der Bedeutung der Ruderbank in der gesamten deutschen Schweiz vor. Das Schwergewicht der Verbreitung liegt eindeutig in der Zentralschweiz, Ausläufer reichen jedoch auch in jede andere Region der deutschen Schweiz, sie sind vor allem auch am Bodensee anzutreffen. Nun ist aber gerade

auf den Seen der Zentralschweiz bei den traditionellen Fischerbooten einzig die Steh-  
rudertechnik üblich, eine Sitzbank wäre auf solchen Booten störend, da der Innenraum  
des Bootes für Fischereigerätschaften und die Beweglichkeit des Fischers frei sein muss.  
Auch Hinweise auf eine Besegelung gibt es auf diesen Booten nicht, eine kombinierte  
Ruder- und Segelbank ist entsprechend nicht zu erwarten. Es ist daher zu vermuten,  
dass sich die Angaben im Originalmaterial in der Regel auf neuere Bootstypen beziehen.  
Diese These wird durch die Angabe an zwei Belegorten gestützt: In Lungern (UW 10)  
heisst es, dass nur auf *Schaluppen* solche *Bänkli* vorhanden seien, während der Fischer  
auf dem Fischbehälter sitze, und in Walchwil (ZG 6) wird angemerkt, dass *Sitzbänkli*  
in Booten von Sportfischern vorkämen. An allen übrigen Belegorten der Innerschweiz  
fehlen weiterführende Angaben.

Das Kompositum *Sägelbank* kommt nur am Bodensee vor. Hier waren viele Fischer-  
boote besegelt, der Mast wurde durch ein Loch in der Bank befestigt, die, wenn nicht  
gesegelt wurde, auch als Ruderbank dienen konnte. Solche Segelbänke kamen auch auf  
den Ledischiffen des Zürichsees vor. Hasler schreibt dazu: *“I d’ Schiffmitti ist das zwe  
Zoll (6 cm) tick Sägelbrätt gsetzt und us bede Site mit Isechlammere a de Schiffswände  
fest gmacht worde. Uf em Schiffbode hätmer en Holzchlotz mit ere Vertüfig für de Baum  
fest gmacht und is Säglebrätt e halbrundi Öffnig gschnitte.”*<sup>327</sup>

#### 2.3.9.2. “Brätt”, “Sitzbrätt”

*Brätt*, ahd. *brët*, aus westgerm. \**brēda*-n. ‘Brett’, geht wahrscheinlich auf eine Grundbedeu-  
tung ‘Geschnittenes’ zurück<sup>328</sup> und hat im Schweizerdeutschen die gleiche Bedeutung wie  
im Neuhochdeutschen. Als Kompositum *Sitzbrätt* bezeichnet es allgemein ein Brett zum  
Sitzen, z.B. das quer über den Wagen gelegte Brett.<sup>329</sup> Für die Ruderbank wird in der Regel  
das Kompositum *Sitzbrätt* gebraucht, das Simplex findet sich nur an einzelnen Belegorten.  
Das Verbreitungsgebiet reicht vom äussersten Westen bis in den äussersten Osten, schwer-  
gewichtig findet man *Sitzbrätt* am Bielersee, wo kein anderer Ausdruck belegt ist, aber auch  
Belegorte entlang den Flüssen und an Zürich- und Bodensee kennen diese Bezeichnung.  
Entsprechend dem weiten Verbreitungsgebiet kann nicht von einem einheitlichen Sachbezug  
ausgegangen werden. Die Bezeichnung scheint vielmehr an verschiedenen Orten analog  
zu anderen Sitzgelegenheiten, die auf einem Brett beruhen, von der Gemeinsprache in die  
Fischereiterminologie übernommen worden zu sein.

#### 2.3.9.3. “Lade”, “Sitzlade”, “Sitzlädli”

*Lade*, mhd. *lade*, *laden*, ist verwandt mit *Latten*, als Urbedeutung könnte evtl. ‘Rute’  
angenommen werden, die Herkunft ist jedoch unklar.<sup>330</sup> Eine Zugehörigkeit zum Verb  
*laden* ist unwahrscheinlich. Im Schweizerdeutschen bedeutet das Wort neben anderem  
auch einfach ‘(langes) Brett’ und kann in dieser Bedeutung durchaus als Synonym zu  
*Brätt* bezeichnet werden.

In der Bedeutung der Ruderbank wird *Lade* nur an einzelnen, weit auseinanderliegenden Belegorten gebraucht, meist als Kompositum *Sitzlade*. Es gibt kein Kerngebiet der Verbreitung, es kann höchstens gesagt werden, dass alle Belege nicht an den Rändern, sondern in den zentraleren Teilen der deutschen Schweiz anzutreffen sind. Ein Zusammenhang zwischen den einzelnen Belegen ist jedoch sehr unwahrscheinlich, die Belegorte liegen allzu weit verstreut. Ähnlich wie bei *Brätt* scheint hier bei der Bezeichnung auf ein allgemein verständliches Wort zurückgegriffen worden zu sein, das auch in anderen Zusammenhängen eine ähnliche Bedeutung besitzt.

#### 2.3.9.4. "Trucke", "Chäschtli", "Fischchaschte"

In vielen Fällen bildet die Ruderbank auch gleichzeitig die Abdeckung des Fischbehälters, der Ruderer sitzt also eigentlich auf dem Fischbehälter. Mit Sicherheit ist diese Einheit von Fischbehälter und Ruderbank an einigen Belegorten im Berner Oberland einschliesslich Lungern (UW 10) sowie am Bodensee belegt. An diesen Orten wird die Ruderbank mit der Bezeichnung des Fischbehälters versehen. Ob diese Einheit jedoch sachlich nur an diesen Orten besteht oder ob sie auch an Orten, wo ein eigener Name für die Ruderbank gebräuchlich ist, existiert, kann aufgrund der Quellenlage nicht entschieden werden.

Interessanterweise sind Thuner- und Bodensee ausgerechnet diejenigen Deutschschweizer Seen, wo Mitzka auf seiner Erkundung bereits die sitzende Ruderweise angetroffen hat, während auf anderen Seen zu dieser Zeit immer noch fast ausschliesslich stehende Ruderweise ohne Ruderbank üblich war. Es scheint daher, dass Einheit von Fischbehälter und Ruderbank an diesen Seen bereits eine etwas ältere, damals schon ortsübliche Einrichtung ist. Der Fischbehälter befindet sich bei diesen Booten in der Mitte oder dem vorderen Teil des Bootes. Für die sitzende Ruderweise befindet er sich also an einem optimalen Punkt, um als Ruderbank genutzt zu werden. Bei den traditionellen Booten der anderen Seen ist der Fischbehälter eher in der Bootsspitze eingebaut, seine Verwendung als Ruderbank kommt daher meistens nicht in Frage.

#### 2.3.9.5. "Ziestuel", "Zugstuel"

*Ziestuel* bzw. *Zugstuel* sind im Idiotikon nicht im Zusammenhang mit der Fischerei verzeichnet, sondern in bezug auf die Weberei als Vorrichtung zum Aufziehen der Schnüre.<sup>331</sup> *Stuel* geht zurück auf mhd. ahd. *stuol*, germ. *\*stōla-* m. 'Stuhl'.<sup>332</sup> Die Bezeichnung hat aber auch in Booten durchaus Sinn, denn die sitzende Ruderweise impliziert, dass man die Ruder gegen sich zieht, im Gegensatz zur stossenden Ruderweise mit dem Stehruder. *Ziestuel* kommt nur an drei Orten am Thuner- und Brienersee vor, es handelt sich also um eine lokale Bildung bzw. Übertragung. Da anzunehmen ist, dass die Einrichtung einer Ruderbank auch an diesen Seen eine verhältnismässig junge Erscheinung wahrscheinlich aus dem 18. oder 19. Jahrhundert ist, kann man vermuten, dass die Bezeichnung

zuerst in anderen Bereichen gebraucht wurde und erst später, wahrscheinlich aufgrund von Gemeinsamkeiten mit dem ursprünglich Bezeichneten, in die Sprache der Fischer Eingang gefunden hat.<sup>332a</sup>

#### 2.3.9.6. "Sitz"

Schweizerdeutsches *Sitz* hat im wesentlichen keine andere Bedeutung als das entsprechende nhd. Wort, es bezeichnet ausgehend vom Verbum *sitzen* verschiedene Sitzgelegenheiten.<sup>333</sup> Als allgemein gebräuchliches Wort mit gemeindeutscher Verbreitung ist es nicht der Fachsprache der Fischer zuzurechnen und dürfte erst in neuerer Zeit aufgenommen worden sein. *Sitz* bezeichnet denn auch nicht eine besondere Art einer Ruderbank, sondern weist einzig auf das Merkmal hin, dass man darauf sitzen kann.

Auch das Verbreitungsgebiet von *Sitz* als Ruderbank deutet auf eine junge Bildung hin. Zwar gibt es Belege in allen Teilen des Untersuchungsgebietes, sie sind jedoch weit verstreut und ohne jeden geographischen Zusammenhang. Offenbar wurde an den entsprechenden Belegorten eine neu aufkommende Einrichtung, die Ruderbank, mit einem allgemein gängigen, wenig spezifischen Wort bezeichnet.

#### 2.3.9.7. Einzelfälle

Es gibt wenig Einzelfälle für die Bezeichnung der Ruderbank. Die auf der Karte bezeichneten Sonderfälle sind zum Teil einmalig auftretende Komposita mit geläufigem Grundwort. So bezeichnet der Gewährsmann von Schmerikon (SG 28) die Ruderbank als *Ruedersitz*, ein Kompositum, das keiner weiteren Erläuterung bedarf. In Mammern (TG 4) nennt das Sujet neben *Trucke*, d.h. dem Fischbehälter, der auf dem Fischerboot als Ruderbank dient, zusätzlich *Feerbank* bzw. *Gondlebank*, eine Bezeichnung, die auf anderen Ruderschiffen üblich sei, möglicherweise eine idiolektale Bildung, die aber mit den anderen Komposita zum Grundwort *Bank*, die sehr häufig auftreten, durchaus vergleichbar ist. Einen tatsächlichen Sonderfall bildet Buochs (UW 4), wo der Gewährsmann die Ruderbank mit *Bock* bezeichnet, ein Wort das wir auch in anderem Zusammenhang in der Fischereisprache relativ häufig antreffen, das hier aber wahrscheinlich idiolektal ist, da es sich beim Gewährsmann nicht um einen Berufsfischer, also um keinen Fachmann handelt.

### 2.3.10. Die Ruder

[Vgl. Karte 15]

*Ruder* hat im Neuhochdeutschen im allgemeinen zwei Bedeutungen: Zum einen bezeichnet es das Steuerruder, d.h. ein an der Seite oder am Heck befestigtes Ruder, das

ausschliesslich zum Steuern verwendet wird. Zum andern wird damit aber auch das paddelförmige, der Fortbewegung dienende Instrument benannt. Nach Günther<sup>334</sup> hatte das Wort ursprünglich ausschliesslich die Bedeutung ‘Steuerruder’. Da aber durch Hin- und Herbewegen des Steuerruders auch eine Vorwärtsbewegung erzeugt werden kann, hat *Ruder* bereits in vorliterarischer Zeit auch die zweite Bedeutung angenommen und zwar vor allem in der Binnenschifffahrt, wo das Rudern eine wichtige Rolle spielt. In der Hochseeschifffahrt, wo in erster Linie Segel oder Motoren für den Antrieb sorgen, blieb dagegen bis in die heutige Zeit die Bedeutung ‘Steuerruder’ vorherrschend. Grimm deutet die Bedeutungsentwicklung etwas anders und meiner Ansicht nach einleuchtender. Ausgangspunkt sei nicht ein Steuerruder, sondern ein Ruder, das sowohl zur Steuerung wie auch zur Vorwärtsbewegung gebraucht wurde: “Da das steuer ursprünglich nichts anderes als ein grösseres ruder ist, bezeichnete die alte sprache auch dies mit *rudder* (...). der name blieb an der sache haften, nachdem die steuervorrichtung andere formen angenommen hatte. engl. *rudder* schränkte sich sogar auf diese bedeutung ein. auch die deutsche seemannssprache redet lieber vom *rudder* als vom *steuerruder* oder vom *steuer*.”<sup>335</sup>

Die Frage im SDS-Fragekatalog nach den Rudern zielte nur auf die Ruder als Fortbewegungsmittel ab. Die Bedeutung ‘Steuerruder’ wurde in einer separaten Frage erfasst (Vgl. Kap. 2.3.13.). Hier soll also vorläufig nur von den der Fortbewegung dienenden Rudern die Rede sein.

Wo ein Boot nicht nur mit der Strömung flussabwärts geführt, sondern frei bewegt werden soll, benötigt es eine Antriebstechnik. Über die Entwicklung der verschiedenen Antriebstechniken in vorhistorischer Zeit liegen wenig Erkenntnisse vor. Ob Boote zuerst mit einer Stange (Stake) im seichten Wasser vorwärtsgestossen, an einem Seil vom Land aus gezogen oder mit einer Art Ruder angetrieben wurden, kann nicht einwandfrei entschieden werden. Fest steht lediglich, dass eine verhältnismässig elaborierte Technik wie der Gebrauch von Segeln nicht am Anfang gestanden haben kann. Auch das Ziehen eines Bootes vom Ufer aus dürfte erst später eingeführt worden sein, da diese Technik ein begehrtes Ufer voraussetzt, etwas, das nur an vereinzelt vorhandenen Orten vorhanden war. Als ursprüngliche Fortbewegungsmittel kommen daher nur Ruder oder Stake in Frage. Das Reallexikon für germanische Altertumskunde vermutet, dass die ersten Boote mit zweihändig geführten Paddeln angetrieben wurden, eine Technik, die bis in die heutige Zeit auch bei verschiedenen aussereuropäischen Kulturen üblich war.<sup>336</sup> Damit konnte jedoch nur eine relativ bescheidene Hebelwirkung erzielt werden, der Antrieb eines Bootes kostete viel Kraft. Mit dem Einsatz von an der Bordwand aufgestützten Rudern konnte die Hebelwirkung wesentlich verbessert werden, zudem waren wesentlich längere Ruder und damit eine zusätzliche Erhöhung der Hebelwirkung möglich.

Paddel spielten zur Zeit der SDS-Aufnahme im Bereich der Fischerei und Berufsschifffahrt nirgends eine Rolle. Wo im tiefen Wasser nicht Motor oder Segel zum Einsatz kamen, wurde gerudert. Paddel wurden lediglich wieder in einzelnen Freizeitbooten neu eingeführt.

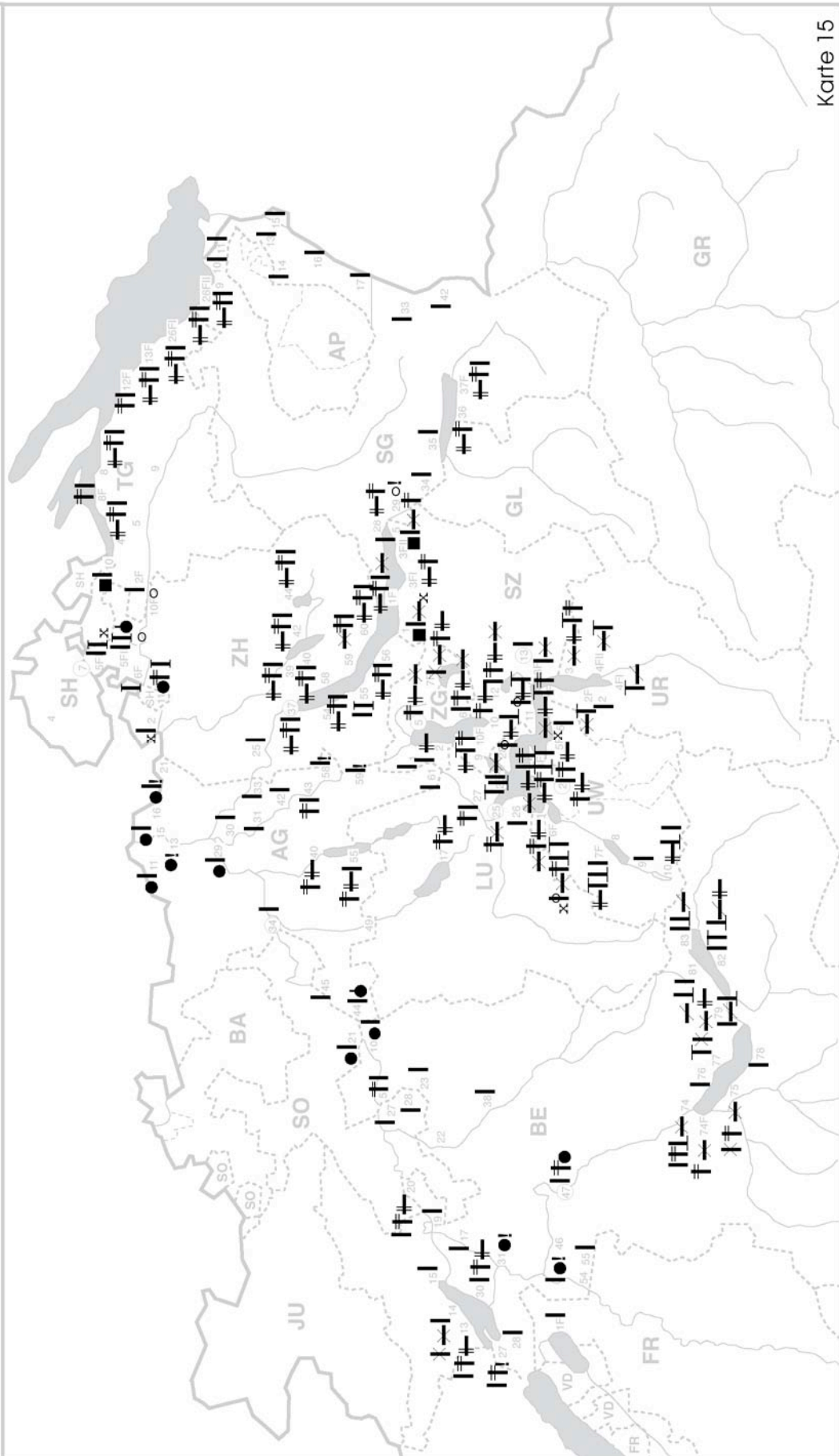
Auch die Ruder selbst können, davon war bereits im Kapitel über die Ruderbank die Rede, auf verschiedene Weise gehandhabt werden. Einmal muss zwischen sitzendem,



Frage 111.6

# Die Ruder

- |  |  |   |   |
|--|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>  Rueder</li> <li>† Steerueder</li> <li>† Faarrueder</li> <li>† Stoostrueder</li> <li>† Stüürueder</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>  Handrueder</li> <li>† Striichrueder/Striichi</li> <li>† Sitzrueder</li> <li>† Zierueder</li> <li>† Zugrueder</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>● Rieme</li> <li>● Handriemli</li> <li>■ Löffel</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>× Wort nur einmal belegt</li> <li>○ Sachlich unbekannt</li> <li>! Siehe Originalmaterial S. 445</li> </ul> |
|--|--|---|---|



Karte 15

rückwärts gewandtem und stehendem, vorausschauendem Rudern unterschieden werden. Weitere Unterscheidungen können aufgrund folgender Kriterien gemacht werden: Wird nur mit einem oder mit zwei Rudern gleichzeitig gerudert? Wie sind die Ruder befestigt? Wird allein oder zu mehreren gerudert? Oder auch: Sind die Stehruder vor der Brust des Rudernden gekreuzt? Diese Vielfalt der Rudertechniken wirkt sich natürlich auch auf die Sache selbst, die Ruder und ihre Form, aus. Wichtige sachliche Unterscheidungsmerkmale der Ruder sind ihre Gesamtlänge, die Anzahl der Einzelstücke, aus denen sie gefertigt wurden, und die Art, wie der Rudergriff gestaltet ist.

Um all diese Fragen einwandfrei zu klären, müsste bei der Aufnahme zuerst für jedes vorkommende Boot nach der üblichen Rudertechnik gefragt, dann müssten die Ruder sachlich beschrieben und mit den entsprechenden Benennungen versehen werden. Diese Aufgabe wird allerdings dadurch erschwert, dass einzelne Boote wahlweise mit Stehruder oder Sitzruder betrieben werden können, je nach Bedürfnis. Beim *Fischerweidli* in Ligerz zum Beispiel müssen dazu lediglich die *Ärml*, das sind die Ruderhalterungen, ausgetauscht werden.

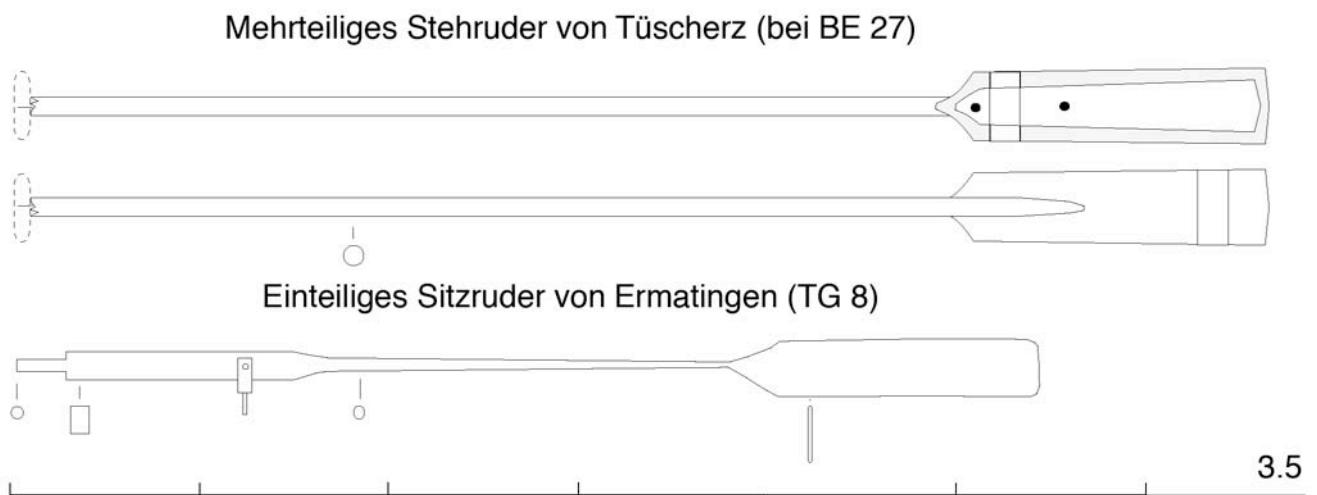


Abb. 50: Zeichnung eines alten Stehruders von Lüscherz (Nachbarort von BE 27) und eines heutigen, einteiligen Ziehruders von Ermatingen (TG 8). Das mehrteilige Stehruder ist länger und kräftiger gebaut. [Quelle: Bickel]

Im SDS-Material fehlen aber Angaben über Rudertechnik und sachliche Differenzierungen weitgehend. Es werden vorwiegend lediglich die einzelnen Bezeichnungen für die Ruder wiedergegeben. Es kann daher nicht immer eindeutig geklärt werden, auf welchen Rudertypus eine Aussage zutrifft.

Bereits im Kapitel über die Ruderbank war davon die Rede, dass beinahe überall in unserem Untersuchungsgebiet das Stehrudern die traditionelle Rudertechnik der Berufsfischer und -schiffer darstellt. Einzig am Bodensee gibt es Hinweise darauf, dass die Sitzrudertechnik seit mehreren hundert Jahren bekannt ist.<sup>337</sup> Die Situation im Berner Oberland scheint dagegen auf neueren Einfluss zurückzugehen, so dass bezweifelt werden darf, ob das Sitzrudern im 19. Jahrhundert in der deutschen Schweiz überhaupt heimisch war. Das Stehrudern ist also die bodenständige Ruderart in der deutschen Schweiz.

Es gibt aber auch innerhalb des Stehruderns sachliche Unterscheidungen. Die be-



Abb. 51: Der echte Einbaum in Ägeri wird stehend gerudert. Hinten links befindet sich das Faarrueder, vorne rechts das Zieruederli. Befindet sich nur ein Fischer im Boot, wird nur mit dem Faarrueder gerudert. [Quelle:

merkenwerteste Art des Stehruderns ist diejenige mit zwei vor der Brust gekreuzten Rudern. Diese Art des Ruderns wird deshalb angewandt, weil möglichst lange Ruder zum Einsatz kommen sollen, um die Hebelwirkung zu optimieren. Belege für diese Rudertechnik habe ich in der westlichen deutschen Schweiz sowie auf einem Bild aus der Innerschweiz gefunden. Der Einbaum in der Innerschweiz wird dagegen bei nur einem Mann Besatzung mit lediglich einem Stehruder hinten links gerudert. Über die Bordwand wird dann zusätzlich ein kurzes Ruder, das *Striichrueder*, gehängt, um das Boot am Abdriften zu hindern. Bei zwei Mann Besatzung wird zusätzlich vorne rechts ein weiteres Stehruder bedient. Auf dieselbe Weise wird auch der *Granse* des Zürichsees und der *Segner* des Bodensees gerudert. Andere Fischerboote des Bodensees, insbesondere die *Gondle*, werden dagegen sitzend gerudert. An Brienzer- und Thunersee überwog zur Zeit der SDS-Aufnahme die sitzende Rudertechnik, zum Teil wurden Fischerboote bei zwei Mann Besatzung jedoch auch gleichzeitig sitzend und stehend gerudert (vgl. Abb. 53).

Auf den Flüssen gab es zur Zeit der Aufnahme, falls die Boote nicht gestakt oder vom Ufer aus gezogen wurden, nur stehende Ruderweise. Häufig wurde aus freier Hand gerudert. Zum Teil konnte jedoch auch ein längliches Stück Holz in die Bordwand gesteckt werden, gegen welches das Ruder abgestemmt wurde. Auch die Befestigung des Ruders mit einem Strick ist belegt. Das Stehrudern auf Flüssen ist auch im süddeutschen Raum üblich. Fluck beschreibt die angewandte Technik folgendermaßen: "Nach süddeutschem

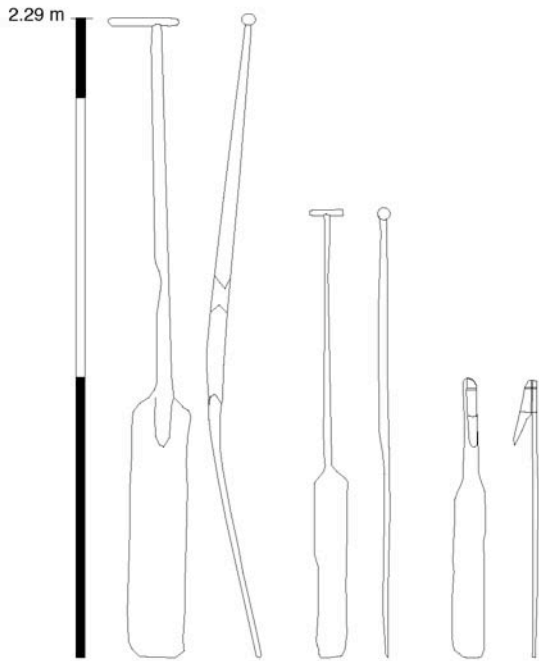


Abb. 52: Zeichnung der drei Ruder des Einbaums vom Ägerisee im Museum für Volkskunde Basel. Rechts die Striichi, die das Abdriften des Einbaums verhindert. In der Mitte das Zierueder, das vorne im Schiff gebraucht wird. Auf der linken Seite das Faarrueder, mit dem gleichzeitig gerudert und gesteuert wird. [Quelle: Bickel]

Brauch wird das Fischerboot im Aufnahmegebiet im Stehen gerudert. Dazu benutzt der Fischer ein Stossruder, den *Riemen*, der bei Worterklärungen auch mit *Ruder* und *Stachelruder* bezeichnet wird. Der *Riemen*, aus einem Stück gefertigt, besteht aus drei Teilen. (...). Mit dem *Riemen* wird aus freier Hand gerudert, dort wo das Wasser nicht zu stark treibt auf festem Untergrund gestakt (stachlen)“.<sup>338</sup>

Die Art der Rudertechnik hat sich nur teilweise in der Bezeichnung der Ruder niedergeschlagen. Bei *Steerueder* und *Sitzrueder* ergeben sich keine Zweifel über die Verwendung der Sache. Auch *Stüürrueder* kann eindeutig identifiziert werden, gesteuert wird nämlich stehend. Bei anderen Bezeichnungen ist die Zuordnung dagegen problematischer.

Eine sprachliche Unterteilung, die sich nicht in der Sache widerspiegelt, bildet die Unterscheidung zwischen *Rieme*, *Löffel* und *Rueder*. Die überwiegende Mehrzahl der Belege haben *Rueder* als Grundwort. *Rieme* und *Löffel* kommen nur an vereinzelt Orten vor, ohne dass eine sachliche Differenzierung erkennbar ist.



Abb. 53: Gemischte Ruderweise in der Fischergondle von Faulensee (BE 75): Vorne wird sitzend gerudert, hinten stehend. [Quelle: SDS]



Abb. 54: Die Fischerbarche in Erlach (BE 27) wird stehend gerudert. Bei einem Mann Besatzung werden zwei Stehruder eingesetzt, wobei die Ruder vor der Brust des Rudersers gekreuzt sind. Bei mehrköpfiger Besatzung wird pro Person nur ein Ruder bedient. [Quelle: SDS]

Sowohl Steh- wie Sitzruder können aus einem einzigen Stück Holz gefertigt sein. Ihre Herstellung ist relativ anspruchsvoll und verlangt geeignetes Hartholz ohne Verwachsungen. Dafür sind solche Ruder dann ziemlich stabil. Zu einer Zeit, als es noch schwierig war, starke Holzverbindungen zu konstruieren, dürften nur solche Ruder hergestellt worden sein. Es gibt aber auch Ruder, die aus drei Stücken zusammengesetzt werden, nämlich aus Ruderblatt, Ruderstange und Rudergriff. Die Gewährspersonen haben mehrmals darauf hingewiesen, dass solche dreiteiligen Ruder erst in neuester Zeit eingeführt worden seien. Es scheint also, dass es noch nicht seit langer Zeit möglich ist, genügend starke Verbindungen herzustellen, um solche Ruder mit der notwendigen Stabilität zu bauen. Wahrscheinlich sind sie daher in unserem Untersuchungsgebiet erst relativ kurz vor der SDS-Aufnahme aufgekommen.

Der augenfälligste Unterschied zwischen Steh- und Sitzrudern ist ihre Länge (Vgl. Abb. 50). Die Stehruder sind in jedem Fall länger als die Sitzruder, insbesondere wenn sie über Kreuz gerudert werden. Zudem ist der Griff bei den Stehrudern quer zur Längsachse ange-

bracht, während er bei den Sitzrudern eine Verlängerung der Ruderstange darstellt.

Im folgenden sollen die einzelnen Bezeichnungen einzeln erläutert werden.

### 2.3.10.1. "Rueder"

*Rueder*, mhd. *ruoder*, ahd. *ruoda*, *r* geht zurück auf ein germ. Wort *\*roþru-* und stammt von einer idg. Wurzel *\*ēre*, *\*ēr(e)-* 'rudern, Ruder' ab. Bereits sehr früh hat das Wort zwei Bedeutungen angenommen: Zum einen, in einer hauptsächlich für die Schifffahrt mit grösseren Schiffen auf dem Meer gebräuchlichen Variante, bezeichnet das Wort das Steuerruder, zum anderen wird das Wort, vorwiegend in der Binnenschifffahrt, auch für das paddelartige Ruder, das zum Fortbewegen des Bootes dient, gebraucht.<sup>339</sup>

Im Gegensatz zu *Rieme* ist es ein westgerm. Wort, verwandt mit engl. *rudder* 'Steuerruder' und nl. *roer* 'Steuerruder'. Im Niederdeutschen ist es in der Lautform *Rohr* verbreitet.<sup>340</sup> In der deutschen Schweiz ist das Wort *Rueder* überall bekannt und hat dieselbe Bedeutung wie nhd. *Ruder*. Das Idiotikon erläutert es denn auch mit den

folgenden Worten: “wie nhd, überall wo es Gewässer und Fahrzeuge gibt.”<sup>341</sup> Die überwiegende Mehrzahl der Belege für die Ruder enthalten als Grundwort *Rueder*. Da es in der Regel für die verschiedenen Bootstypen unterschiedliche Ruder gibt, werden diese meistens mit Komposita näher beschrieben, die Sitzrunder heissen dann etwa *Zierueder* oder *Sitzrueder*, die Stehruder *Stooss-* oder *Steerueder*. Jedoch nicht überall trifft man Komposita an. Vor allem auf Flüssen kommt *Rueder* als Simplex vor. Es gibt auf ihnen schliesslich in aller Regel nur eine einzige Art des Ruders, das Stehruder des *Weidligs*, eine weitere Abgrenzung zu andern Rudertypen ist daher nicht notwendig.

Auf dem Oberrhein wird laut Herbstler auch die *Stake* als Ruder bezeichnet: “Als Geschirr gehören in den *Waidlig* 2 *Rueder* (masc.), 2 *Rieme* und eine *Schuepfe* (...). Der *Rueder* ist eine Stange von 2.5 m Länge aus Eschen- oder Akazienholz, die in der oberen Hälfte rund, in der unteren flach ist. Das Ende des runden Teils hat oben ein Querholz als Handstütze, das *Chrückli*, am entgegengesetzten Ende ist ein zweizinkiges Eisen befestigt, die *Zinken*. Mit dem Ruder fährt man dem Ufer entlang stromaufwärts.”<sup>342</sup> Diese Bedeutung von *Rueder* ist in unserem Material nicht belegt.

### 2.3.10.2. “Steerueder”

*Steerueder* als Bezeichnung ist nur dann sinnvoll, wenn daneben auch andere Ruder existieren, die keine Stehruder sind. Häufiges Gegensatzpaar sind *Stee-* und *Sitzrueder*. Da, wie wir gesehen haben, in unserem Untersuchungsgebiet traditionell kaum Sitzrunder bekannt waren, handelt es sich bei diesem Wort wohl eher um eine neuere Bildung, vermutlich um eine Übertragung aus dem Hochdeutschen, Schweizerdeutsch müsste es wohl eher *Standrueder* heissen.<sup>342a</sup>

Das Wort kommt in allen Teilen der deutschen Schweiz vor, häufiger jedoch an Seen als an Flüssen. Dies bestätigt die These, wonach die Bezeichnung *Steerueder* nur dann einen Sinn hat, wenn daneben auch Sitzrunder vorkommen. Auf Flüssen ist letzteres meistens nicht der Fall.

### 2.3.10.3. “Faarrueder”

Das *Faarrueder* ist “(links) am Hinterteil des Schiffes angebrachtes Ruder, im Gegensatz zum Zieh-Ruder zum Lenken des Schiffes dienend.”<sup>343</sup>

Das Verbreitungsgebiet des *Faarrueders* liegt vor allem im Kanton Bern, es kommt jedoch auch im Einbaum des Ägerisees sowie als *Naafaarrueder* in Wollerau (SZ 1) vor. Auch Hans Hasler erwähnt das *Naafaarrueder*, es sei das hintere Ruder, das im *Granse* gebraucht werde.<sup>344</sup> In allen Fällen handelt es sich um ein Stehruder, und zwar um dasjenige hinten links, das gewöhnlich vom Schiffsmeister geführt wird. Das *Faarrueder* ist immer ein einzelnes Stehruder, es kommt vor allem auf den Lastschiffen vor.

Wenn ein Boot von mehreren Personen gerudert wird, so bedient gewöhnlich der Bootsführer das hintere Ruder. Die Ruder knechte, die weiter vorne plaziert sind, sorgen mit



Abb. 55: Lastschiffe um 1900 in Obermeilen am Zürichsee. Im vorderen Teil des Schiffes rudert der Schiffsknecht, hinten der Meister mit dem Naafaarrueder. Die Ruder waren ca. 10 m lang. [Quelle: WELTI, HILDE (HRSG.). 1974. Ledischiffe auf dem Zürichsee. Stäfa: Th. Gut, S.75]

ihren Rudern vor allem für den Vorwärtstrieb, während der Bootsführer besonders auf die Einhaltung des Kurses achten muss. Das *Faarrueder* ist daher zu einem grossen Teil ein Steuerruder. Offenbar wird diese Tätigkeit an den betreffenden Belegorten als ‘fahren’ empfunden, daher der Name dieses Ruders.

#### 2.3.10.4. “Stoossrueder”

*Stoossrueder* kommt nur in der Innerschweiz am Vierwaldstätter- und Sarnersee und mit zwei Ausläufern am Briener- und Thunersee vor. Das Originalmaterial liefert nicht in jedem Fall zusätzlich Erläuterungen, wo solche jedoch vorhanden sind, deuten sie in allen Fällen auf ein und dieselbe Sache hin: *Stoossrueder* ist ein Stehruder, und zwar dasjenige vorne rechts im Boot. Dies in Booten mit mindestens zwei Mann Besatzung, mit einem Schiffsführer hinten links und einem Schiffsknecht vorne rechts.

#### 2.3.10.5. “Stüürrueder”

*Stüürrueder* hat ein ganz ähnliches Verbreitungsgebiet wie *Stoossrueder*, es ist das Ruder hinten links im traditionellen Fischerboot, also das Ruder des Bootsführers, während

das *Stoossrueder* mit derselben Bedeutung eher auf dem Lastschiff vorkommt. Das *Stüürrueder* hat seinen Namen davon, dass das Steuern des Bootes ausschliesslich mit diesem Ruder bewerkstelligt wird. Während vorne mit dem *Stoossrueder* oder *Zierrueder* in erster Linie für die Vorwärtsbewegung gesorgt wird, versucht der Bootsführer hinten das Boot auf Kurs zu halten und das Abdriften, das durch einseitiges Rudern ausgelöst wird, auszugleichen. Zusätzlich wird das Boot auch von diesem Ruderer vorwärtsgetrieben, jedoch weniger stark als von demjenigen vorne im Boot. Es hat damit die gleiche Funktion wie das *Faarrueder*.

Die Herkunft von *Stüürrueder* bedarf keiner weiteren Erläuterung. Bezeichnet wird die Funktion des Ruders.

#### 2.3.10.6. "Handrueder"

*Handrueder* kommt mit einer Ausnahme nur auf Weidlingen an Flüssen vor, und zwar vorwiegend entlang des Rheins an den nördlichen Belegorten des Kantons Zürich sowie in Rüdlingen im Kanton Schaffhausen. Synonym dazu ist *Handriemli*<sup>345</sup>, das in Dachsen (ZH 5<sup>FII</sup>) und, viel weiter im Westen, in Riken (AG 44) belegt ist. Übereinstimmend heisst es, das *Handrueder* sei nicht mit einem Strick befestigt, werde also freihändig gehandhabt. Auf diese Weise zu rudern ist sehr ermüdend, mit dem Handrueder wird denn auch vor allem über den Fluss hinübersetzt. Um gegen den Strom zu fahren, kommen ohnehin nicht Ruder, sondern Staken in Betracht. Als Benennungsmotiv für dieses Ruder fungiert die Rudertechnik, das freihändige Rudern.

#### 2.3.10.7. "Striichrueder", "Striichi"

Das Bestimmungswort *Striich-* ist ein Abstraktum zu *streichen* und bedeutet in der Schifffahrtssprache 'Kielwasser' bzw. den "strich, den ein schiff im meer segelnd, mit dem untersten theil seines steuer-ruders im wasser machet".<sup>346</sup> Der Strich ist auch "die fahrtrichtung, der weg eines schiffes, sein kurs".<sup>347</sup> Es erstaunt denn auch nicht, dass das *Striichrueder* ein Steuerruder ist.

*Striichrueder* bzw. *Striichi* ist nur an vier Orten am Vierwaldstättersee belegt. Sachlich wird zum Teil ausgesagt, es sei das hintere linke Ruder, oder aber, es sei das Hilfsrueder, das beim Einbaum hinten links über die Bordwand gehängt werde, um das Abdriften des Bootes zu verhindern. Einzweifache Bedeutung wird auch vom Idiotikon bestätigt. Das *Striichrueder* sei eine "a) Ruderschaukel mit ganz kurzer Stange und Haken, die als Steuerruder bei Schiffen, die kein eigentliches Steuer haben (Fischergransen, Einbäumen), an der linken Seite angehängt wird, um das Wasser zu schneiden und die Arbeit des Steuerns zu erleichtern (VW und Zugersee); b) an grössern Fahrzeugen ein Ruder von 20-24' Länge, das in die Öffnung des Hintergransen gesteckt, dem Schiffe die Richtung gibt."<sup>348</sup>

Ob die Gewährspersonen mit *Striichrueder* in jedem Fall das über die Bordwand gehängte Steuerruder meinen oder teilweise das hintere Ruder, mit dem zwar auch ge-



steuert, jedoch zusätzlich gerudert wird, kann nicht mit absoluter Sicherheit entschieden werden. Es scheint jedoch, dass damit vor allem das über die Bordwand gehängte Steuerruder bezeichnet wird. Seine Funktion wird von Béat Arnold folgendermassen beschrieben: “On emploie, lorsqu’il y a du vent, un second type de rame qui sert de dérive. Cet élément en hêtre est composé d’une palette munie d’un court manche sur lequel est fixée une pièce de bois en forme de crochet. On maintient le tout au bateau en coinçant le sommet du bordage entre les 2 éléments constituant la dérive. Cette dernière est appelée *Striehe*, *Strie*, *Streicher*, *Streichruder*, *Knecht* (...). Elle est généralement posée sur babord, mais peut être changée de côté si les conditions météorologiques l’imposent.”<sup>348a</sup>

Da es sich bei dieser Art von *Striichrueder* nicht eigentlich um ein Ruder, sondern eher um ein Steuer handelt, ist es durchaus möglich, dass es an weiteren Belegorten gar nicht erwähnt wurde. Denn es ist unbestreitbar, dass es einmal in der ganzen Innerschweiz zusammen mit dem Einbaum gebräuchlich war, möglicherweise zusätzlich auch beim *Granse* am Zürichsee. In unserem Material taucht es jedoch nur gerade an vier Orten am Vierwaldstättersee auf.

#### 2.3.10.8. “Sitzrueder”

*Sitzrueder* ist das Gegenstück zu *Steerueder*. Eine solche Bezeichnung ist auch hier nur dann sinnvoll, wenn es auch Stehruder gibt.

Man findet das Wort in allen Regionen des Untersuchungsgebietes sehr häufig, jedoch ausschliesslich an Seen. Entlang der Flussläufe sind Sitzruder weder sachlich noch lexikalisch belegt.

Das Sitzrudern ist in der Schweiz wahrscheinlich eine verhältnismässig junge Erscheinung, die Bezeichnungen *Stee-* wie auch *Sitzrueder* sind wahrscheinlich nach dem gleichen Prinzip zu dem Zeitpunkt gebildet worden, als die Sitzruder aufkamen und damit das Bewusstsein für die beiden unterschiedlichen Techniken geweckt wurde.

#### 2.3.10.9. “Zierueder”, “Zugrueder”

*Zierueder* bzw. *Zugrueder* haben ihren Namen von der Rudertechnik erhalten. Es sind Ruder, die gezogen werden; der Bootsführer kehrt der Fahrtrichtung also den Rücken zu und zieht die Ruder gegen sich. Dies geschieht normalerweise im Sitzen. Zwar enthält das Originalmaterial nicht immer eine zusätzliche Erläuterung zu den *Zie-* bzw. *Zugrueder*, dort wo jedoch eine solche vorhanden ist, wird mit einer Ausnahme immer ausgesagt, es handle sich um Sitzruder. Die Ausnahme betrifft Nuolen. Hier wird das *Zierueder* als Stehruder identifiziert. Möglicherweise ist dies auf ein Missverständnis der Gewährsperson zurückzuführen. Denn man sagt am Zürichsee auch bei dem vorderen Stehruder des *Granse* und des *Ledischiffs*, es werde gezogen, man nennt es deswegen jedoch nicht *Zierueder*. Hans Hasler schreibt dazu: “*Im Hindergransen ischt s Nafahrrueder, vor em*

*Bhelter ais zum Zie, aber nüd öppen es Zierueder; au a däm wird gstosse. Aber wie bin Ledischiffe sait mer von Vorderruedere, sie ziehid.*”<sup>349</sup> Möglicherweise nennt der Gewährsmann von Nuolen aufgrund dieses Sachverhalts das Stehruder *Zierueder*, ansonsten muss es als idiolektale Bildung angesehen werden, denn auch an andern Orten entlang des Zürichsees werden die *Zierueder* als Sitzruder bezeichnet.

Entsprechend dem sachlichen Verbreitungsgebiet von Sitzrudern ist *Zierueder* ausschliesslich auf die Seen beschränkt. An Flüssen kommt diese Bezeichnung nirgends vor. Aber auch an den Seen ist es nur auf einen Teil des Untersuchungsgebiets beschränkt. Das Hauptverbreitungsgebiet liegt in der Innerschweiz, Ausläufer führen zu Briener- und Thunersee sowie zum Zürichsee. Etwas abseits liegt der Beleg von Ligerz (BE 13) am Bielersee. Am Bodensee dagegen fehlt es gänzlich.

Entsprechend dem Alter der Sitzrudertechnik in unserem Untersuchungsgebiet ist wohl auch die Bezeichnung *Zie-* bzw. *Zugrueder* eine relativ junge Bildung, entstanden als Umschreibung der entsprechenden Rudertechnik.

#### 2.3.10.10. “Rieme”, “Handriemli”

Die allermeisten Bezeichnungen für die Ruder werden in unserem Untersuchungsgebiet mit dem Grundwort *Rueder* gebildet. Es gibt jedoch Ausnahmen. Dazu gehört *Rieme*, ein Wort, das in weiten Teilen des deutschen Sprachgebiets verbreitet ist. *Rieme*, nhd. *Riemen* ‘Bootsruder zum Fortbewegen kleiner Fahrzeuge’, geht wie *Rueder* über eine Grundform *\*rēsno* auf die idg. Wurzel *\*ropru-* zurück, gelangt jedoch im 2./3. Jahrhundert als Entlehnung aus dem lat. Wort *rēmus* ‘Ruder’ ins Germanische.<sup>350</sup> Die ahd. Form war *riemo*, mhd. *rieme*, nhd. *Riemen*. Die Verbreitung des Wortes erfolgte ausgehend vom Niederrhein in Richtung Süden<sup>351</sup> und wird seit altdeutscher Zeit sowohl im Hoch- wie im Niederdeutschen regelmässig angetroffen.<sup>352</sup> Heute ist das Wort entlang des ganzen Rheins üblich, auch in Niederdeutschland in der Lautform *rēm*.<sup>353</sup> Allerdings ist es nach Kluge im ursprünglichen Entlehnungsgebiet am Niederrhein immer noch am festesten verankert.<sup>354</sup> Der Umstand, dass das Wort aus dem Lateinischen ins Deutsche übernommen wurde, deutet daraufhin, dass auch die Sache selbst aus der römischen Nautik übernommen wurde. Zwar waren zur Zeit der römischen Kolonisierung entlang des Rheins bereits Ruder im Gebrauch. Diese stellten aber möglicherweise eine erst noch wenig elaborierte Weiterentwicklung aus Paddeln dar. Das Reallexikon der Germanischen Altertumskunde schreibt zu dem archäologischen Fund eines germanischen Bootes: “Beim Nydamer Boot (ca. 300 n. Chr.) erweisen die Remen ihre Entstehung aus Paddeln noch dadurch, dass sie im Verhältnis zur Höhe des Stützpunktes über Wasser kürzer sind, als später die Regel war, nämlich 3.35 m bei 63 cm Höhe des Stützpunktes (jetzt würde man sie mindestens 5 m lang machen).”<sup>355</sup>

In der deutschen Schweiz ist *Rieme* nur sehr wenig verbreitet. Man findet das Wort ausschliesslich an Flüssen vorwiegend der nördlichen Schweiz, und zwar entlang dem Rhein bis gegen Schaffhausen, dazu an der Aare mit dem südlichsten Beleg in der Stadt Bern. Das Verbreitungsgebiet zeigt immer noch deutlich, dass das Wort von Norden her

dem Rhein entlang in die Schweiz gekommen ist.

Sachlich haben wir zu *Rieme* relativ wenige Angaben; die Gewährsleute sagen häufig, es sei ein Stehruder, was bei der Verbreitung entlang den Flüssen zu erwarten ist. Vereinzelt wird auch darauf hingewiesen, dass es sich um ein kleineres Ruder handle. Dies muss jedoch nicht unbedingt für alle Belegorte zutreffen. Weitere Aufschlüsse liefert die Erläuterung des Idiotikons: Ein *Rieme*“ sei ein “aus einem Stück bestehendes Ruder für die Flussschiffahrt, ‘Zugruder, bes. bei den Rheinschiffleuten’, Ausdruck der Rhein-, Aare-, und Limmat-Schiffer und -Fischer in den Kantonen Aargau, Basel, Bern, Solothurn, Zürich.”<sup>356</sup> Dass ein *Rieme* aus einem einzigen Stück gefertigt sei, wird in unserem Material nicht explizit erwähnt, es gibt jedoch auch keine entgegengesetzten Indizien. Auch das vom Idiotikon angegebene Verbreitungsgebiet stimmt exakt mit unserem Material überein.

Obwohl das Wort *Rieme* im Niederdeutschen aus dem Lateinischen entlehnt wurde und erst allmählich an den Oberrhein und die Aare gelangte, scheint es schon geraume Zeit an diesen genannten Flüssen heimisch zu sein. Mehrfach wird von den Gewährsleuten darauf hingewiesen, *Rieme* sei das alte, bodenständige Wort, während *Rueder* neuer sei. Offenbar haben Schiffer oder Flösser auf ihren Fahrten rheinabwärts schon vor langer Zeit dieses Wort angetroffen und sich zu eigen gemacht.

#### 2.3.10.11. “Löffel”

Eine weitere Bezeichnung, die nicht mit dem Grundwort *Rueder* gebildet wird, ist *Löffel*. Sie kommt nur dreimal vor, und zwar in Wollerau (SZ 1) und Nuolen (SZ 3<sup>FII</sup>) am Zürichsee sowie in Stein (SH 10) am Ausfluss des Bodensees. Ein weiterer Beleg stammt aus Erlach (BE 27), wo der Gewährsmann das aus einem Stück hergestellte Ruder als *Löffurueder* bezeichnet. Ausser in Erlach haben wir bei den *Löffel*-Belegen keine zusätzlichen Erläuterungen, es wird lediglich ausgesagt, dass die Ruder als *Rueder* oder *Löffel* bezeichnet werden. Offenbar handelt es sich daher um Synonyme. Weder bei Grimm noch im Idiotikon ist diese Bedeutung von *Löffel* verzeichnet. Dennoch ist die Verwendung von *Löffel* zur Bezeichnung von Rudern nicht aussergewöhnlich, da Ruder in ihrer Form und Verwendung tatsächlich an Löffel erinnern können. Solche Übertragungen kommen häufig vor, und bei Grimm heisst es denn auch: “löffel heissen löffelartig geformte geräthe”.<sup>357</sup>

Ob die wenigen *Löffel*-Belege in einem Zusammenhang stehen oder ob sie unabhängig von einander entstanden sind, kann nicht entschieden werden. Ihr spärliches Vorkommen deutet jedoch eher auf die zweite Möglichkeit hin.

#### 2.3.10.12. Einzelfälle

Einen Einzelfall bildet die Bezeichnung *Schlagrueder*, die vom Gewährsmann in Wangen an der Aare (BE 5) genannt wird. Es handelt sich beim *Schlagrueder* um ein Sitzruder,

also um einen Rudertypus, der in Wangen kaum bodenständig war. *Schlag* nennt man in der Seemannssprache “das Einschlagen eines Riemens ins Wasser um zu rojen”.<sup>358</sup> Eine Bildung wie *Schlagrueder* wäre also durchaus vorstellbar. Da sie aber sonst nirgends belegt ist, muss eine idiolektale Bildung vermutet werden.

## 2.3.11. Die Teile des Ruders

### 2.3.11.1. Der Schaft

[Vgl. Karte 16]

Bei allen Rudern liegt zwischen Griff und Blatt ein Ruderschaft. Dieser Schaft kann als selbständige Stange mittels Nägeln oder Schrauben mit Blatt und Griff verbunden sein, oder er kann, bei einem aus einem einzigen Stück Holz hergestellten Ruder, ein fester Bestandteil eines einteiligen Ruders sein. Die Ruderschaften unterschiedlicher Rudertypen sind verschieden lang, und sie können entweder ganz gerade sein oder eine leichte Biegung aufweisen. Im ganzen gesehen gibt es aber nur wenige sachliche Differenzierungen. Das Originalmaterial enthält denn auch wenige sachliche Erläuterungen. Mehrmals wird darauf hingewiesen, die Antwort beziehe sich auf ein mehrteiliges Stehruder, während beim einteiligen Sitzruder häufig kein Name genannt werden konnte, da bei diesem der Schaft nicht klar von den übrigen Ruderbestandteilen getrennt ist. Dies trifft jedoch nicht überall zu. Zum Teil wird auch ausdrücklich darauf verwiesen, dass eine bestimmte Bezeichnung sowohl für Steh- wie auch für Sitzruder gelte. In der überwiegenden Mehrzahl der Fälle kann jedoch nicht entschieden werden, auf welchen Rudertypus sich eine Antwort bezieht. Bei mehrteiligen Rudern ist die separate Benennung des Schaftes sicher naheliegender als bei einteiligen Rudern. Dennoch beziehen sich die Antworten wahrscheinlich häufig auch auf diese.

#### 2.3.11.1.1. “Stange”, “Stangli”, “Ruederstange”, “Ruederstangli”

*Stange* f., mhd. *stange*, ahd. as. *stanga* stammt aus germ. \**stangō* f. ‘Stange’.<sup>359</sup> Schweizerdeutsch und neuhochdeutsch hat das Wort eine weitgehend parallele Bedeutung. Es tritt in einer Vielzahl von Zusammenhängen zur Bezeichnung von Geräten und Teilen von solchen auf, so auch mit der Bedeutung ‘Ruderschaft’.<sup>360</sup> *Stange* stammt nicht aus der Fachsprache der Fischer und Schiffer, sondern gehört dem gemeinsprachlichen Wortschatz nicht nur des Schweizerdeutschen, sondern des Deutschen generell an. Entsprechend hat das Wort auch in der Bedeutung des Ruderschafts eine Verbreitung, die sich über das gesamte Untersuchungsgebiet erstreckt. Dennoch gibt es auch ein Kerngebiet seiner Verbreitung, nämlich die Innerschweiz und die westliche deutsche Schweiz. In der gesamten Innerschweiz sind *Stange/Stangli* und damit gebildete Kom-



posita die ausschliesslichen Bezeichnungen für den Ruderschaft. Auch im Kanton Bern gibt es mit ganz wenigen Ausnahmen nur diese Bezeichnungen. Gegen Osten, Richtung Zürich- und Bodensee, werden sie jedoch seltener und treten nur noch an vereinzelt Belegorten auf, im Norden entlang des Rheins fehlen sie ganz.

Die Konzentration der *Stange*-Belege auf die Innerschweiz und den Kanton Bern kann sicher nicht mit sachlichen Übereinstimmungen erklärt werden. Zu verschieden sind die Sachlandschaften dieser Gebiete. Wir haben es lediglich mit einer uniformen Sprachlandschaft zu tun. Möglicherweise ist *Stange* in diesen Regionen auch in der allgemeinen Mundart viel stärker vertreten. Darauf deuten auch die Angaben zur Segelstange und zum Ankerstab hin, wo die Belegorte in der Innerschweiz und dem Kanton Bern häufig als Antwort ebenfalls *Stange* aufweisen.

#### 2.3.11.1.2. "Chängel", "Ruederchängel", "Riemechängel"

Für *Chängel*, mhd. *kengel* 'Röhre, Stengel', gibt es zwei Entstehungsmöglichkeiten: Das Wort könnte als mundartliche Nebenform zu mhd. *kenel*, ahd. *kanil* aus lat. *canalis* 'Röhre, Rinne'<sup>361</sup> oder aber direkt aus lat. *cannula/cannella* 'Röhre' hervorgegangen sein.<sup>362</sup> Für die erste Variante sprechen die vielen begrifflichen Übereinstimmungen zwischen mhd. *kengel* und *kenel*; *kengel* könnte sich stärker in Richtung 'Stiel, Röhre' entwickelt haben, *kenel* eher Richtung 'Rinne'. Die lautliche Spaltung wäre dann eine Folge der Bedeutungs-differenzierung. Aber auch die zweite Variante ist denkbar, Umlautung und Umwandlung in maskulines Geschlecht würde dann auf Beeinflussung durch *Chännel* zurückgehen.<sup>363</sup>

Im heutigen Schweizerdeutschen gibt es vielfältige Berührungspunkte zwischen *Chängel* und *Chännel*. Trotzdem sind die beiden Ausdrücke nicht identisch, man findet bei *Chängel* in der älteren Sprache nie die Bedeutung 'Rinne', die für *Chännel* charakteristisch ist. Die Bedeutungs-differenzierung muss also schon vor langer Zeit eingetreten sein. Das Idiotikon liefert für *Chängel* unter anderem die folgenden Bedeutungen: 'röhrenförmige Fortsetzung der Dachrinne', 'Wasserröhre', 'Röhrknochen', 'Federkiel', 'Stengel', 'Blumenstiel', 'Schlüsselblume', 'Stiel eines Gerätes' usw.<sup>364</sup> Die Bedeutungs-vielfalt vom *Chängel* zeigt schon, dass wir es nicht mit einem spezialisierten Wort aus der Fachsprache zu tun haben, sondern einem mundartlichen Wort, das in vielen Bedeutungszusammenhängen gebraucht wird.

In der Bedeutung der Ruderstange ist das Verbreitungsgebiet von *Chängel* ausschliesslich auf die nördliche und östliche Schweiz beschränkt. Belege finden sich am Zürich- und Bodensee, entlang dem Rhein zwischen Bodensee und der Aare einmündung sowie am nördlichen Ende der Aare. Aber auch nördlich der Schweiz im oberdeutschen Raum ist das Wort in der Bedeutung der Ruderstange belegt.<sup>365</sup>

#### 2.3.11.1.3. "Stiil", "Ruederstiil"

Ähnlich wie *Stange* tritt auch *Stiil* in einer Vielzahl von Zusammenhängen auf. Es bezeichnet vor allem 'Handhabe' oder 'Griff' von Gegenständen und Geräten, ist jedoch

nicht speziellen Geräten oder einer Berufssprache zuzuordnen, sondern gehört zum Gemeinwortschatz.<sup>366</sup> Schwdt. *Stiil*, nhd. *Stiel*, ahd. as. *stil* wurde wahrscheinlich aus lat. *stilus* entlehnt, das ebenfalls den Pflanzenstiel und den Stiel von Gartengeräten bezeichnete. Bedenkenswert ist jedoch auch die lautliche Nähe zu ae. *steola* ‘Stengel’, das anderen Ursprungs sein muss.<sup>367</sup>

Entsprechend der allgemeinen Gültigkeit des Wortes kommt es in weiten Teilen unseres Untersuchungsgebietes vor. Das Verbreitungsgebiet reicht vom Walensee über den Zürichsee durch das Mittelland bis nach Thun. Die Belege sind insgesamt sehr dünn gesät. Es fehlt gänzlich in der Innerschweiz sowie an Boden- und Bielersee. Am häufigsten trifft man es an Zürich- und Walensee, aber auch hier nur durchsetzt mit anderen Bezeichnungen.

#### 2.3.11.1.4. “Schaft”

*Schaft*, mhd. *schaft*, ahd. *schaft*, as. *schaft*, geht zurück auf die germ. Wurzel *\*skafta-* m. ‘Schaft, Stange, Speer’.<sup>368</sup> Das Wort kommt ausser im Gotischen in allen germanischen Sprachen vor. Grimm belegt es ausdrücklich auch als Wort der Schifffersprache und zwar “in mehrfachem sinne: die holzverstärkung an der vorderseite des vorderstevens (...), das längste gerade stück des steuers; die gerade dicke eisenstange am anker (...); schaft als teil eines taues”.<sup>369</sup> Das Idiotikon belegt es für die Schifffersprache zusätzlich in der Bedeutung der Stange am Bootshaken.<sup>370</sup> In unserem Material ist *Schaft* lediglich an zwei Aufnahmeorten noch als ‘Ankerstab’ belegt. Weitere Bedeutungen sind jedoch nicht auszuschliessen, denn bei der Schalte oder dem Steuer zum Beispiel wurde nur nach dem Gerät als Ganzem und nicht nach seinen Einzelteilen gefragt. Es ist deshalb durchaus möglich, dass *Schaft* in der Schifffersprache noch in anderen Zusammenhängen gebräuchlich ist. Dennoch kann das Wort nicht als eigentliches Wort der Schiffer- und Fischersprache gelten, denn es taucht auch in anderen Zusammenhängen häufig auf, so beispielsweise bei Waffen (Spieß, Gewehr), aber auch bei Säulen oder Gräsern.<sup>371</sup>

*Schaft* in der Bedeutung ‘Ruderstange’ ist in unserem Material insgesamt achtmal belegt und zwar einerseits am unteren Ende des Bodensees sowie an Rhein und Thur, andererseits im Kanton Aargau. Alle Belege liegen also in der nördlichen oder östlichen Schweiz und ergeben insgesamt ein relativ klar begrenztes Gebiet, das sich deutlich von den eher südlichen und westlichen *Stange*-Belegen abhebt.

#### 2.3.11.1.5. Einzelfälle

An drei weit auseinanderliegenden Belegorten wird die Ruderstange als *Halm* (SO 21), *Holme* (ZH 60) bzw. *Ruederhalm* (SH 10) bezeichnet. *Halm*, mhd. ahd. *halm*, stammt aus germ. *\*halma-* m. ‘Halm’ und ist auch im Neuhochdeutschen gebräuchlich.<sup>372</sup> Im Schweizerdeutschen wird das Wort in einer Vielzahl von Zusammenhängen gebraucht, unter anderem bezeichnet es auch Stiel oder Schaft von Geräten wie Axt oder Hacke.<sup>373</sup>

Die grosse geographische Distanz zwischen den drei Belegorten spricht gegen einen inneren Zusammenhang der Belege. Da *Halm* auch bei anderen Geräten vorkommt, ist eher zu vermuten, dass die Übertragung unabhängig voneinander entstanden ist.

Der Gewährsmann von Leuzigen (BE 20) bezeichnet die Ruderstange als *Arm*. Die Übertragung dieser Bezeichnung vom menschlichen Körperteil auf Teile von Geräten und Werkzeugen ist vielfach belegt.<sup>374</sup> In der Schifffahrtsterminologie werden etwa die Ankerschaukeln als *Arme* bezeichnet. In der Bedeutung der Ruderstange ist das Wort jedoch nur an diesem einzigen Belegort bezeugt und dürfte daher wohl eher idiolektalen Ursprungs sein.

Der Gewährsmann von Bremgarten (AG 43) sagt neben *Schaft* auch *Chnebel* zur Ruderstange. Im Schweizerdeutschen bezeichnet *Chnebel* in der Regel ein derbes Stück Holz, meist ein Aststück oder ein dünnes Stammholz. Bearbeitete Holzteile von Geräten werden kaum so genannt, lediglich der Stange der Hellebarde sagt man manchmal *Chnebel*, jedoch in spöttischer Absicht.<sup>375</sup> Ob die Antwort der Gewährsperson in unserem Fall ganz ernsthaft gemeint war, kann nicht eruiert werden. Jedenfalls haben wir es mit einer ungewöhnlichen und wahrscheinlich individuellen Benennung zu tun.

In Nuolen (SZ 3<sup>FII</sup>) nennt der Gewährsmann neben *Stange* auch *Stab* als Bezeichnung der Ruderstange. Das Wort verhält sich im Schweizerdeutschen weitgehend parallel zum nhd. *Stab* (z.B. in *Baselstab*), ist aber wenig volkstümlich. In der Schifffahrtsterminologie kommt es auch noch im Zusammenhang mit dem Anker vor, es wird an einzelnen Belegorten zur Bezeichnung der Ankerstange verwendet. In der Bedeutung 'Ruderstange' ist es jedoch nur dieses eine Mal belegt und dürfte daher ebenfalls idiolektalen Ursprungs sein.

In Pfäffikon (ZH 44) wird die Ruderstange vom Gewährsmann als *Rueder* bezeichnet. Wenn nicht ein Missverständnis vorliegt, so ist in diesem Fall die Bezeichnung des Ganzen auf diesen Einzelteil übertragen worden. Die Einmaligkeit des Beleges verbietet aber weitergehende Interpretationen.

### 2.3.11.2. Das Blatt

[Vgl. Karte 17]

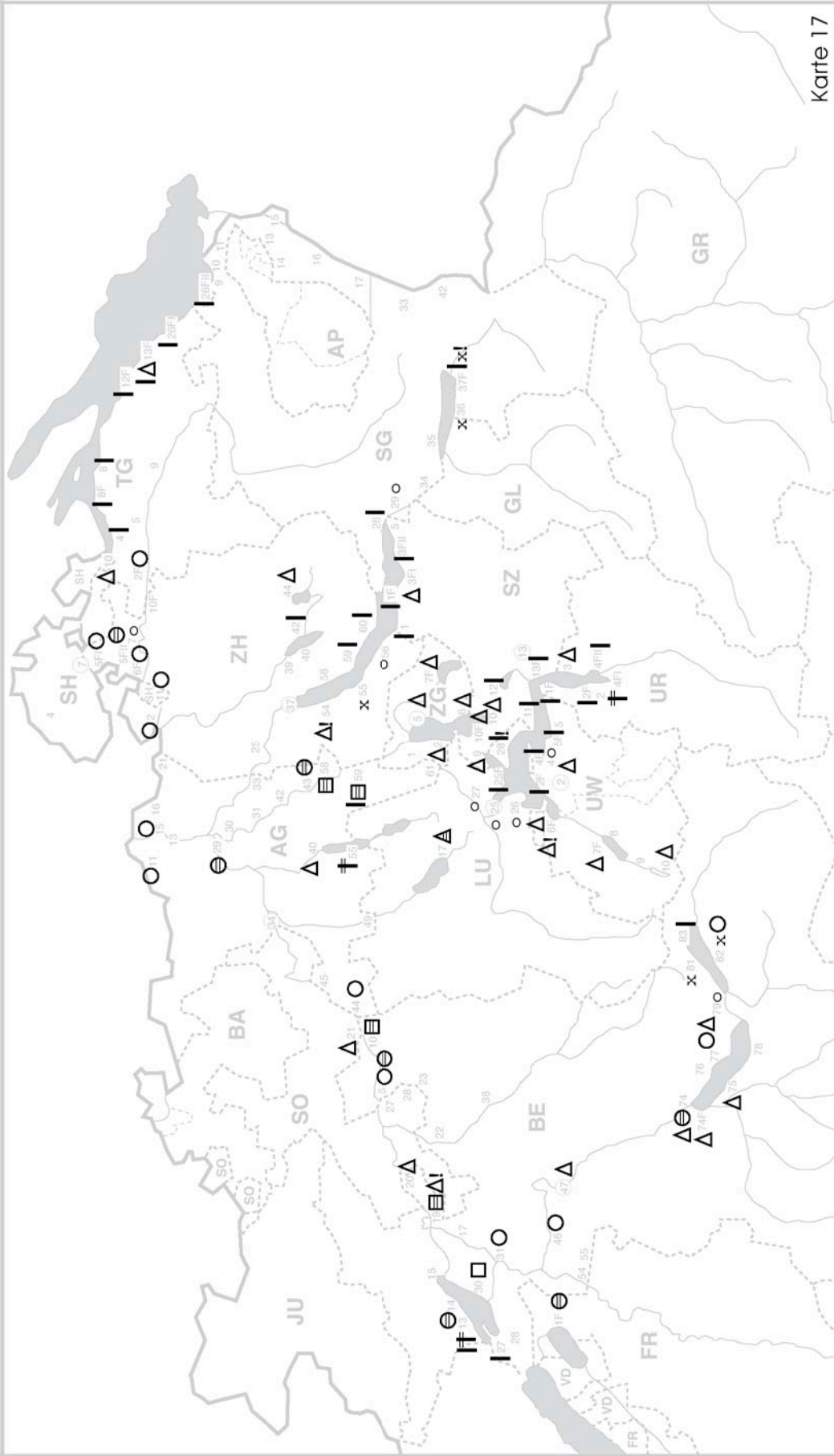
Für das Ruderblatt gilt wie bereits bei der Ruderstange als wichtigstes sachliches Unterscheidungsmerkmal die Differenzierung zwischen einteiligem und mehrteiligem Ruder. An einem Belegort, in Büren (BE 19), wird bei der Benennung der Ruderschaukel explizit zwischen diesen beiden Typen unterschieden, beim mehrteiligen Ruder wird die Schaukel als *Ruederbrättli* bezeichnet, beim einteiligen als *Schuuffle*. Hinweise auf solche Unterscheidungen an anderen Belegorten fehlen im Originalmaterial, sie können aber nicht ausgeschlossen werden.



Frage 111.10

# Die Teile des Ruders: Das Blatt

- |   |                |   |             |   |                                   |
|---|----------------|---|-------------|---|-----------------------------------|
|   | Laffe          | ○ | Blatt       | ○ | Wort oder Sache ist nicht bekannt |
| † | Ruederlaffe    | ⊖ | Ruederblatt | x | Grundwort ist nur einmal belegt   |
| △ | Schuufle       | □ | Brätt       | ! | Siehe Originalmaterial S. 447     |
| ▲ | Ruederschuufle | ▣ | Ruederbrätt |   |                                   |



Karte 17

### 2.3.11.2.1. “Laffe”, “Ruederlaffe”

Die häufigste Bezeichnung für das Ruderblatt ist *Laffe*, mhd. *laffe*, ahd. *laffa* ‘flache Hand, Ruderblatt’.<sup>376</sup> Laut Grimm findet sich *Laffe* “im deutschen in verschiedenen bedeutungen, die von der vorstellung eines schöpfgefässes abgeleitet sind oder mit *löffel* oder dem verwandten verbum *laffen* zusammenhängen”.<sup>377</sup> In *Laffe* steckt also in einem gewissen Sinn die Vorstellung vom Ruder als einem grossen Löffel, eine Vorstellung, die wir bereits im Kapitel über die Bezeichnungen des gesamten Ruders angetroffen haben.

Im Schweizerdeutschen hat *Laffe* zweifache Bedeutung, auf der einen Seite bezeichnet es das Schulterstück von geschlachteten Tieren, auf der anderen Seite das Ruderblatt.<sup>378</sup>

Das Verbreitungsgebiet von *Laffe* erstreckt sich vom äussersten Westen bis in den äussersten Osten der deutschen Schweiz. Einzig an den nördlichen Belegorten entlang von Rhein und Aare fehlt diese Bezeichnung. Dies ist jedoch wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass *Laffe* vor allem bei den Rudern für die Seeschiffe gebräuchlich ist. Entlang der Flüsse ist es nämlich nur an einem einzigen Ort belegt, nämlich in Merschwand (AG 59).

Sachliche Präzisierungen zu *Laffe* liegen im Originalmaterial nicht vor. Die Anlehnung an *Löffel* weckt jedoch die Vorstellung, dass diese Art des Ruderblattes möglicherweise eine leicht geschwungene Form aufweist und entsprechend zusammen mit der Ruderstange aus einem Stück geschnitzt ist. Die Verbreitung des Wortes an den Seen, wo einteilige Ruder stärker verbreitet sind als entlang den Flüssen, unterstützt diese These.

In der Regel wird *Laffe* in der simplexen Form gebraucht. Nur gerade an zwei Belegorten, in Uri (UR 4<sup>F1</sup>) und am Bielersee (BE 13), wird vom Gewährsmann das Kompositum *Ruederlaffe* genannt.

### 2.3.11.2.2. “Schuufle”, “Ruederschuufle”

*Schuufle*, nhd. *Schaufel*, mhd. *schüvel(e)*, *schüfel(e)*, ahd. *scūvala* (*scūfla*), ist eine Instrumentalbildung zum Verbum *schieben*.<sup>379</sup> Im Schweizerdeutschen bezeichnet das Wort wie nhd. vor allem das entsprechende Werkzeug ganz allgemein. Im Diminutiv hat es auch die Bedeutung des Schulterblattes eines Schlachtieres, besonders des Schweines.<sup>380</sup> Eine Übertragung vom Werkzeug auf das Ruderblatt wird wohl aufgrund der äusserlichen Ähnlichkeit der beiden Gegenstände stattgefunden haben.

Das Verbreitungsgebiet von *Schuufle* in dieser Bedeutung erstreckt sich beinahe über das gesamte Gebiet der deutschen Schweiz, das Schwergewicht bilden jedoch die Seen der Innerschweiz und des Berner Oberlandes. In einzelnen Fällen kommt das Wort auch an Flüssen vor und zwar ausschliesslich entlang der Aare. In Büren (BE 19) wird, wie bereits oben dargelegt, nur das Ruderblatt des einteiligen, aus dem vollen Holz geschnitzten Ruders als *Schuufle* bezeichnet. In Leuzigen (BE 20) dagegen werden beide Ruderarten *Schuufle* genannt. Eine sachliche Differenzierung scheint das Wort daher nur in einzelnen Fällen auszudrücken. Von der Bezeichnung her deutet *Schuufle* eher

auf ein leicht gebogenes und damit vorzugsweise aus einem einzigen Stück geschnitztes Ruderblatt hin. Auch das Verbreitungsgebiet stützt diese Aussage. *Schuufle* würde somit komplementär zu *Laffe* vorwiegend das mit der Ruderstange aus einem Stück hergestellte, leicht geschwungene Ruderblatt bezeichnen. Das Beispiel Leuzigen hat gezeigt, dass dies nicht durchgehend zutrifft. Für viele Belegorte könnte es jedoch gelten.

*Schuufle* wird von den Gewährspersonen praktisch ausschliesslich in der simplexen Form genannt. Nur gerade in Sempach (LU 17) kommt das Kompositum *Ruederschuffle* vor. Da in der Befragungssituation der Kontext 'Ruder' vorgegeben war, ist vermutlich das Kompositum weniger häufig genannt worden, als dies in Situationen ausserhalb dieses Kontextes der Fall wäre.

### 2.3.11.2.3. "Blatt", "Ruederblatt"

*Blatt*, mhd. ahd. *blat*, stammt aus germ. \**blada-* n. 'Blatt' und geht vermutlich auf eine idg. Grundbedeutung 'sprossen, hervorbrechen' zurück.<sup>381</sup> Das Wort wurde auf viele, vorwiegend flache Gegenstände übertragen, so eben auch auf das Ruderblatt. Die Übertragung hat sowohl im Schweizerdeutschen wie auch im Neuhochdeutschen stattgefunden.<sup>382</sup>

Die sachlichen Angaben sind auch bei *Blatt* uneinheitlich. Zweimal (AG 29, ZH 6<sup>F</sup>) wird darauf hingewiesen, dass es sich um mehrteilige Ruder handle, einmal (AG 15) wird ausgesagt, *Blatt* gelte sowohl für ein- wie für mehrteilige Ruder.

Das Verbreitungsgebiet von *Blatt* erstreckt sich von Osten bis nach Westen hauptsächlich entlang den Flüssen. Zusätzlich finden wir Belege an Murten-, Thuner- und Bielersee. An allen anderen Seen fehlt es gänzlich. Gewöhnlich wird das Simplex genannt. In einer Reihe von Fällen, verstreut über das ganze Verbreitungsgebiet, wird auch das Kompositum *Ruederblatt* angegeben.

### 2.3.11.2.4. "Brätt", "Ruederbrätt"

*Brätt*, nhd. *Brett*, mhd. ahd. *bret*, stammt aus westgerm. \**breda-* n. 'Brett', die zugrundeliegende Bedeutung könnte 'Geschnittenes' sein.<sup>383</sup> Im Schweizerdeutschen hat *Brätt* weitgehend dieselbe Bedeutung wie nhd. *Brett*.<sup>384</sup>

*Brätt* bzw. *Ruederbrätt* ist insgesamt nur fünfmal belegt und zwar ausschliesslich in den Kantonen Bern und Aargau. Ein Beleg bezieht sich auf den Bielersee (BE 17), die restlichen stammen aus Belegorten entlang von Aare und Reuss. Als sachliche Angabe besitzen wir den bereits zitierten Beleg aus Büren (BE 19), wo *Ruederbrätt* nur beim mehrteiligen Ruder gilt, während beim einteiligen *Schuufle* gebraucht wird. In Täuffelen (BE 17) wurde vom Explorator eine Skizze beigelegt, die ebenfalls auf ein mehrteiliges Stehruder hinweist.

In vier Fällen wurde von den Gewährspersonen das Kompositum *Ruederbrätt* genannt, in einem Fall lediglich das Simplex. Offenbar ist *Brätt* als Simplex zu allgemein gebräuchlich, so dass es in diesem Zusammenhang durch ein Bestimmungswort stärker spezifiziert wird.

### 2.3.11.2.5. Einzelfälle

*Löffel* haben wir bereits als Bezeichnung des gesamten Ruders besprochen. In Wädenswil (ZH 55) wird vom Gewährsmann lediglich das Ruderblatt als *Löffel* bezeichnet. Die Übertragung des Wortes vom Schöpfgefäss auf das Ruderblatt hat sicherlich aufgrund der äusserlichen Ähnlichkeit der beiden Gegenstände stattgefunden. Nur wird in diesem Fall nicht der gesamte Gegenstand inklusive Stiel, sondern nur sein charakteristischer Teil, das zum Schöpfen benutzte ausgehöhlte Ende, als Merkmal des Löffels angesehen und auf den entsprechenden Teil des Ruders übertragen.

An zwei Belegorten am Walensee, in Murg (SG 36) und in Quarten (SG 37<sup>FI</sup>), wird das Ruderblatt als *Chelle* bzw. als *Ruederchelle* bezeichnet. *Chelle* hat im Schweizerdeutschen weitgehend die gleiche Bedeutung wie nhd. *Kelle*, bezeichnet also hauptsächlich ein Gerät, das beim Kochen zum Rühren verwendet wird oder ein Schöpfgefäss.<sup>385</sup> Wie bei *Löffel* wird auch bei *Chelle* die äusserliche Ähnlichkeit zum Ruder den Ausschlag für die Übertragung gegeben haben. Dass das Wort an zwei benachbarten Orten am Walensee genannt wird, deutet darauf hin, dass es sich nicht um eine idiolektale Variante einer einzigen Gewährsperson, sondern um eine kleinräumige regionale Variante handelt.

Einen einmaligen Beleg nennt der Gewährsmann von Iseltwald (BE 82). Er bezeichnet das Ruderblatt als *Ruederblake*. *Blake* bedeutet im Schweizerdeutschen in erster Linie 'Pflanzenblatt', häufig wird es gebraucht zur Bezeichnung von grossen, breiten, mastigen Pflanzenblättern, in spezieller Anwendung auch als Name von grossblättrigen Krautgewächsen.<sup>386</sup> Eine Übertragung des Wortes auf das Ruderblatt ist aufgrund der Ähnlichkeit von Pflanzen- und Ruderblatt durchaus plausibel, ist aber nur gerade in Iseltwald belegt. Zudem nennt eine weitere Gewährsperson in Iseltwald auch *Blatt* als Bezeichnung des Ruderblattes. Es ist daher möglich, dass wir es bei *Ruederblake* mit einer idiolektalen Bildung zu tun haben. Wir können aber auch nicht ganz ausschliessen, dass es sich um ein sprachliches Relikt handelt.

In Oberried am Brienersee (BE 81) bezeichnet der Gewährsmann das Ruderblatt als *Lade*. Dieses Wort wurde bereits im Kapitel über die Ruderbank besprochen. Im Schweizerdeutschen bedeutet das Wort unter anderem '(langes) Brett'. Man kann daraus schliessen, dass es sich beim so bezeichneten Ruderblatt um ein längliches Brett handelt, das an der Ruderstange mit Nägeln oder Schrauben befestigt wird. Die Einmaligkeit des Belegs lässt eine idiolektale Bildung vermuten.

### 2.3.11.3. Der Griff

[Vgl. Karte 18]

Grundsätzlich existieren für alle Ruder zwei verschiedene Arten des Griffs: Beim Sitzruder bildet eine verjüngte Fortsetzung der Ruderstange den Griff und besteht somit mit dieser aus einem Stück. Beim Stehruder dagegen ist der Griff T-förmig, er ist quer zur Ruderstange befestigt und wird nie zusammen mit dieser aus einem Stück hergestellt.

Wie in der Sache zeigt sich auch in der Sprachlandschaft weitgehend eine Zweiteilung. Der Rudergriff wird fast ausnahmslos entweder als *Grif* oder als *Schwible/Schwirble* o.ä. bezeichnet. Dabei wird mehrfach, vor allem an den Belegorten entlang den Seen, darauf hingewiesen, dass der *Grif* für den Rudergriff des Sitzruders, *Schwible/Schwirble* für denjenigen des Stehruders gebraucht wird. Dies ist jedoch nicht durchgehend der Fall. An einzelnen Orten wird *Grif* ausdrücklich für beide Arten des Griffs verwendet. Auch das Bild, das uns die Karte liefert, legt die Deutung nahe, dass *Grif* nicht ausschliesslich bei Sitzrudern vorkommt. Denn einige Belegorte an der Aare, die kaum über Boote mit Sitzrudern verfügen dürften, kennen ausschliesslich die Bezeichnung *Grif*. Diesen Sachverhalt zu erklären, ist nicht ganz leicht. Es scheint jedoch, dass *Schwible/Schwirble* der ältere, bodenständigere Ausdruck ist, der entsprechend mit dem traditionellen Stehruder verbunden ist. Der Gewährsmann in Horgen (ZH 55) bezeichnet denn auch *Schwible/Schwirble* ausdrücklich als den älteren Ausdruck. *Grif* dagegen scheint erst in jüngerer Zeit aufgekommen und auch zum grossen Teil mit dem aus dem Norden in das Gebiet der Schweiz importierten Sitzruder verbunden zu sein. An einzelnen Orten, hauptsächlich entlang der Aare, scheint nun *Grif* auch beim Stehruder die ältere Bezeichnung verdrängt zu haben, so dass keine sachliche Differenzierung gemacht wird. *Schwible/Schwirble* dagegen scheint ausschliesslich für den Griff der Stehruder verwendet zu werden. Es gibt keine Hinweise darauf, dass er auch den Rudergriff bei Sitzrudern bezeichnen könnte.

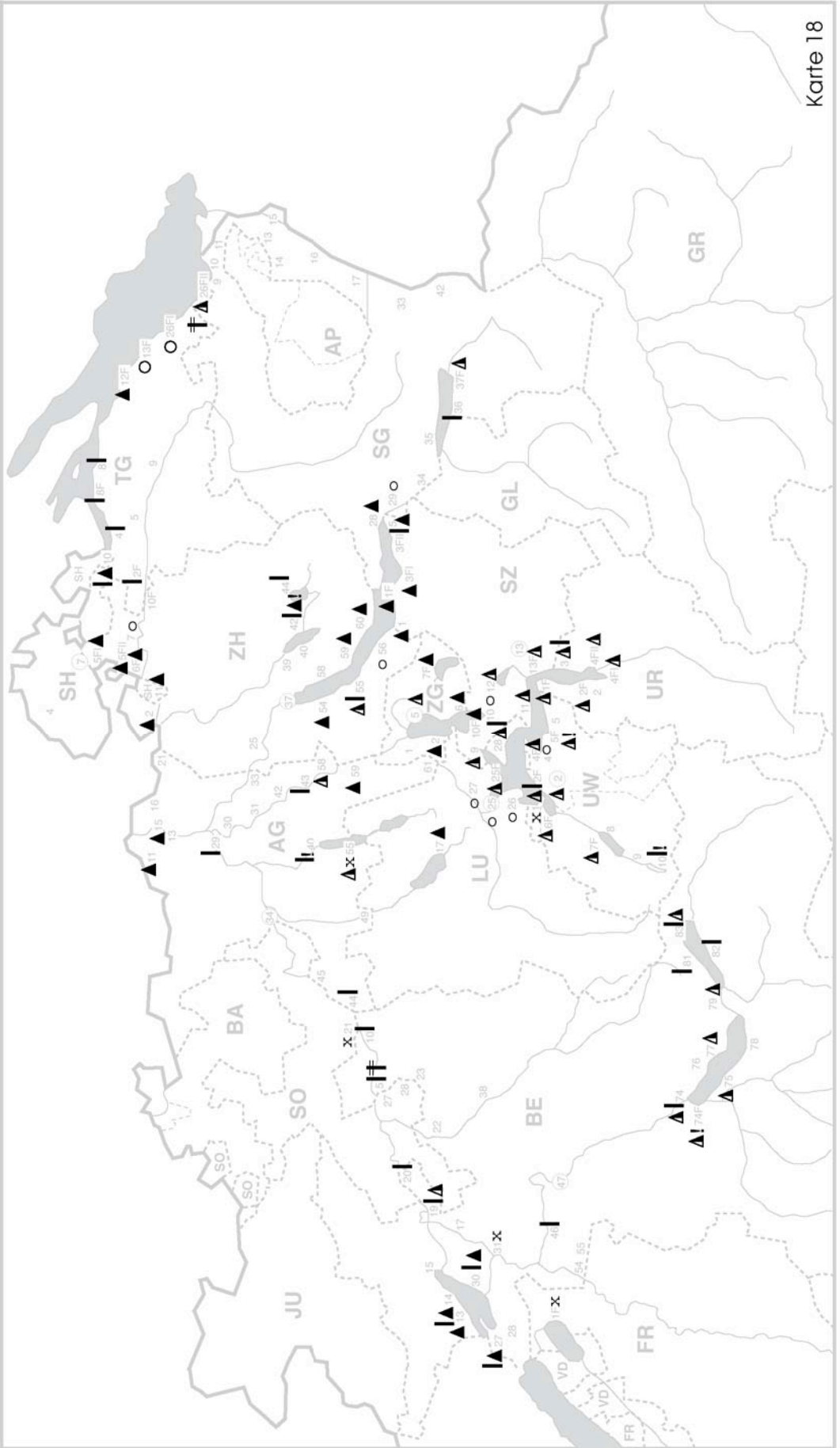
#### 2.3.11.3.1. "Schwi(r)bel", "Schwi(r)ble", "Schwi(r)beli"

Die etymologische Herleitung von *Schwibel* bzw. *Schwirbel* ist problematisch. Das Verbreitungsgebiet legt nahe, dass wir es mit Varianten des gleichen Wortes zu tun haben, eine eher südliche Variante mit, eine eher nördliche ohne *-r*-Einschub. Aber sowohl Grimm wie auch das Idiotikon leiten die beiden Ausdrücke von verschiedenen Stämmen her. *Schwirbel* entstammt demnach einem ausgestorbenen mhd. *swërben*, ahd. *swërban* 'fegen, abwischen, abtrocknen', zurückgehend auf ein gemeingerm. st. Verbum.<sup>387</sup> *Schwibel* dagegen wäre abgeleitet von mhd. *swëben* 'sich in Luft oder Wasser ruhend verhalten oder hin- und her bewegen', ahd. *swëbēn*, *-ōn* aus westgerm. \**swib-* swV. 'schweben'.<sup>388</sup> Beide Wörter verhalten sich jedoch im Schweizerdeutschen weitgehend synonym, sie bezeichnen in erster Linie einen (meist drehbaren) hölzernen Griff an verschiedenen Geräten, z.B. an der Sense, dem Bootshaken oder eben dem Stehruder.

Frage 111.10

## Die Teile des Ruders: Der Griff

- ▲ Schwirbel, Schwirble, Schwirbeli u.ä.
- △ Schwible, Schwible, Schwibeli u.ä.
- ! Griff
- † Ruedergrif
- Hebi
- Wort oder Sache ist nicht bekannt
- x Grundwort ist nur einmal belegt
- ! Siehe Originalmaterial S. 448



Karte 18

Und so führt sie auch Schwarzenbach in seinem Wörterbuch lediglich als lautliche Varianten mit der Definition: “aufgesteckter Quergriff eines Stehruders oder eines *Starkels*. Beim Schalten unter die Achsel genommen.”<sup>389</sup> Ein gemeinsamer Ursprung der beiden Ausdrücke scheint mir daher eher wahrscheinlich.

Das Verbreitungsgebiet von *Schwibel* und seinen Varianten erstreckt sich beinahe über das gesamte Gebiet der deutschen Schweiz. Lediglich entlang der Aare zwischen Leuzigen (BE 20) und Brugg (AG 29) ist es in der Bedeutung des Rudergriffs kein einziges Mal belegt. Vom Verbreitungsgebiet her darf jedoch geschlossen werden, dass das Wort höchstwahrscheinlich früher in allen Regionen der deutschen Schweiz gebräuchlich war, möglicherweise durch den Einfluss von *Grif* von Norden her etwas zurückgedrängt wurde.

### 2.3.11.3.2. “Grif”, “Ruedergrif”

*Grif*, nhd. *Griff*, mhd. *grif*, stammt aus westgerm. \**gripi-* m. ‘Griff’ und ist eine Abstraktbildung zum Verbum *greifen*.<sup>390</sup> Das Wort ist sowohl im Schweizerdeutschen wie im Neuhochdeutschen gebräuchlich und gehört dem Gemeinwortschatz an. Im Schweizerdeutschen bezeichnet es unter anderem ‘Akt oder Art des Greifens, Greifbarkeit, Festigkeit, Halt’ aber auch ‘Gerät bzw. Teil eines Gerätes zum Greifen’.<sup>391</sup> Die Anwendung von *Grif* auf den Rudergriff ist daher nicht aussergewöhnlich.

Dennoch scheint *Grif* in unserem Zusammenhang gegenüber *Schwirbel/Schwibel* jünger zu sein. Denn dort, wo *Grif* und *Schwirbel/Schwibel* nebeneinanderstehen, bezieht sich *Grif* in jedem Fall auf den Rudergriff des Sitzruders und damit auf den sachlich jüngeren Rudertypus. Zudem gibt es mit Ausnahme eines Abschnittes entlang der Aare kein eigentlich geschlossenes *Grif*-Gebiet, es scheint also nicht, dass die Bezeichnung als regionale Variante ausgestrahlt hat, sondern vielmehr, dass sie zusammen mit dem Sitzruder aus dem nördlichen Raum importiert wurde. Entsprechend dehnt sich das Verbreitungsgebiet analog zur Ausbreitung der Sache, dem Sitzruder, über das gesamte Gebiet der deutschen Schweiz aus.

### 2.3.11.3.3. Einzelfälle

Wir haben bisher ausschliesslich vom Gegensatz zwischen *Schwirbel/Schwibel* und *Grif* gesprochen. Diese beiden Ausdrücke prägen auch weitgehend das Kartenbild. Es gibt aber auch Ausnahmen. An zwei Belegorten am Bodensee, in Uttwil (TG 13<sup>F</sup>) und Egnach (TG 26<sup>F1</sup>) wird *Hebi* als Bezeichnung des Rudergriffs genannt. *Hebi* ist vom Verb *heben* (*haben*) abgeleitet.<sup>392</sup> Im Schweizerdeutschen bedeutet es auf der einen Seite ‘Halt, Festigkeit’, auf der andern ‘Handhabe, Henkel, Griff’.<sup>393</sup> Die zweite Bedeutung des Wortes legt die Anwendung des Wortes auf den Rudergriff nahe. Offenbar ist dies jedoch nur gerade an diesen zwei Belegorten geschehen. Beide Gewährsmänner erläutern, dass damit der Rudergriff sowohl von Sitz- wie vom Stehruder bezeichnet wird.

Ob wir es hier mit einer bereits älteren regionalen Variante zu tun haben oder ob *Hebi* in der Bedeutung des Rudergriffs eine neuere, nur zufällig an zwei benachbarten Orten genannte Bezeichnung ist, kann nicht beurteilt werden.

*Ööri* nennt der Gewährsmann von Aarberg (BE 31) den Rudergriff. *Ööri* wird vom Idiotikon folgendermassen definiert: “1. Handhabe an Körben, Gefässen; Henkel; von der einem Ohrläppchen ähnlichen Gestalt (...). 2. an Werkzeugen wie Axt, Sense, Hacke, die (des Ohres ähnliche) Öffnung, in die der Halm oder Griff eingefügt wird, und der betr. Teil des Werkzeuges im Gegs. zur Schneide, z.B. an der Axt der Rücken, mit dem geschlagen (nicht gehauen) wird (...).”<sup>394</sup> *Ööri* gehört nach dieser Definition durchaus in das Bedeutungsumfeld von ‘Griff’, es hat jedoch aufgrund seiner Etymologie mit Teilen von Gegenständen zu tun, die in ihrer Form an ein menschliches Ohr oder Ohrläppchen erinnern. Dies ist beim Rudergriff mit Sicherheit nicht der Fall. Offenbar ist sich der Gewährsmann des Zusammenhangs mit dem Ohr nicht mehr bewusst gewesen und hat die Bedeutung von ‘Handhabe, Henkel’ auch auf ‘Griff’ ausgeweitet. Da dies nur einmal belegt ist, muss von einem idiolektalen Gebrauch ausgegangen werden.

In Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) nennt der Gewährsmann den Rudergriff *Wirbu*. Das Wort bezeichnet in verschiedenen schweizerdeutschen Dialekten auch den Griff anderer Werkzeuge, z.B. den Mittelgriff der Sense oder die Kurbel am Schleifstein.<sup>394a</sup> Für den Rudergriff ist das Wort jedoch nur dieses eine Mal belegt.

*Hampfele* bedeutet im Schweizerdeutschen entweder ‘eine Hand voll’ oder aber ‘Griff, Handhabe’. Für die zweite Bedeutung führt das Idiotikon beispielsweise den Griff bzw. die Handhabe am Degen, an einer Bahre und an einem Schubkarren an.<sup>395</sup> Die Bezeichnung des Rudergriffs als *Hampfele* ist also nichts Aussergewöhnliches. Dennoch ist eine solche Bezeichnung in unserem Material nur ein einziges Mal belegt, nämlich in Hergiswil (UW 1). *Hampfele* gehört damit ganz offensichtlich nicht zur Schifffahrtsterminologie. Seine Nennung in Hergiswil muss auf idiolektalen Gebrauch zurückgehen.

Ein ähnlicher Fall wie bei *Hampfele* liegt bei *Hefti* vor. Das Wort bedeutet im Schweizerdeutschen vor allem “Griff, Heft, bes. eines Messers; allg.; an einer Waffe (...), auch etwa einer Säge, einer Hippe (...).”<sup>396</sup> *Hefti* bedeutet demnach zwar ‘Griff’, in der Bedeutung des Rudergriff ist das Wort jedoch nur in Wolfwil (SO 21) und in Birrwil (AG 55) belegt.

### **2.3.12. Die Befestigungsvorrichtung, -stelle für die Ruder**

[Vgl. Karte 19]

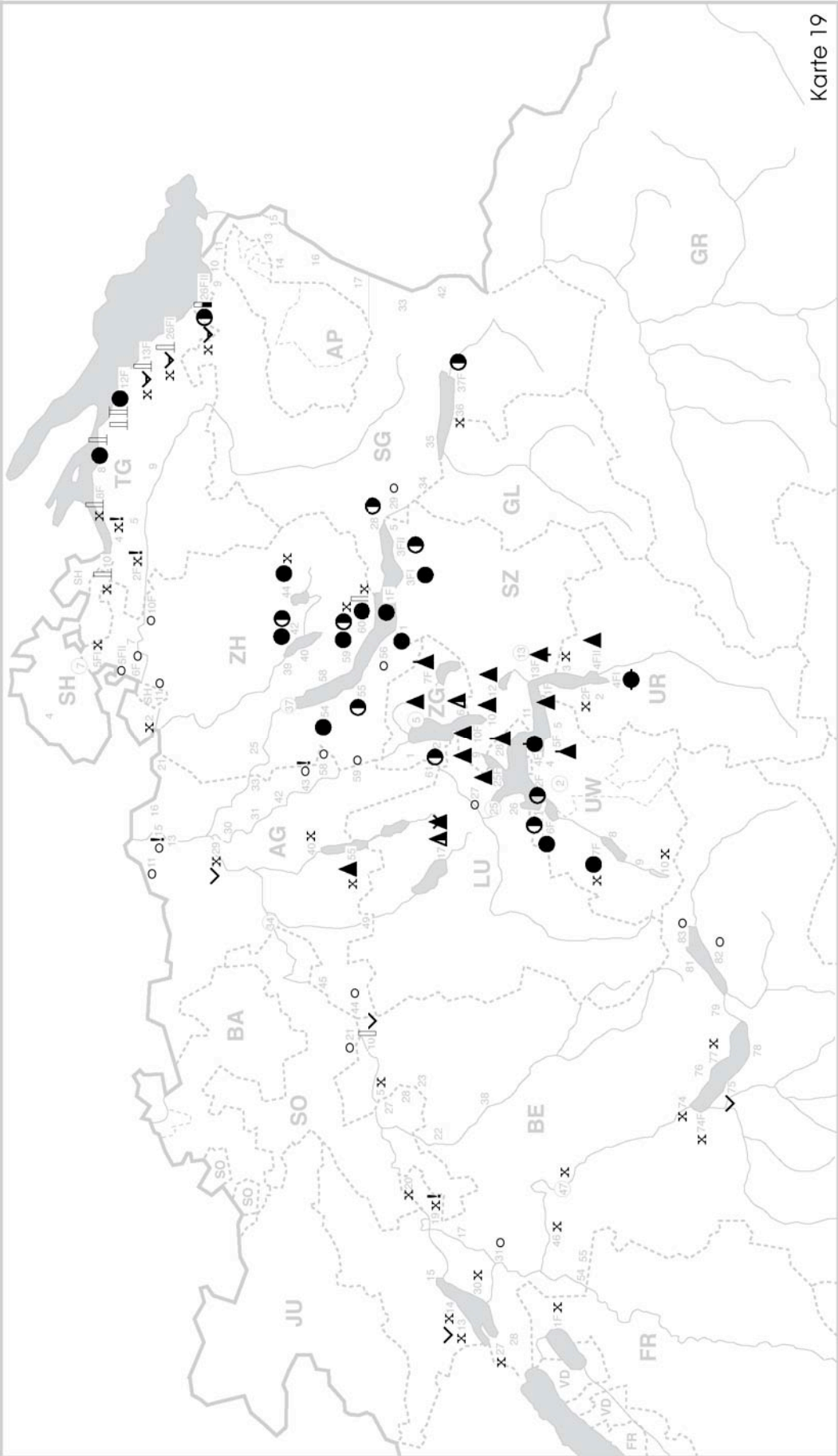
Bei dieser Frage handelt es sich um eine Doppelfrage. Und zwar werden die Gewährspersonen aufgefordert, sowohl die Art der Befestigungsvorrichtung zu beschreiben, wie



Frage 112.1

# Die Befestigungsvorrichtung, -stelle für die Ruder

- |   |              |   |             |   |                               |
|---|--------------|---|-------------|---|-------------------------------|
| ● | Leist        | ▲ | Faarhängst  | ■ | Ruedernagel                   |
| ○ | Ruederleist  | ▲ | Stooshängst | ▮ | Feernagel                     |
| ● | Faarleist    | ▲ | Gablehängst | ▮ | Schiffsnagel                  |
| ● | Zieleist     | ▼ | Gable       | x | Einzelfälle                   |
| ▲ | Hängst       | ▼ | Ruedergable | ○ | Wort oder Sache fehlt         |
| ▲ | Ruederhängst | ▮ | Nagel       | ! | Siehe Originalmaterial S. 448 |



auch die Bezeichnung für die Befestigungsstelle zu nennen. Schon die Beschreibung der Befestigungsvorrichtung ist nicht immer ganz einfach, da sie häufig aus mehreren Teilen besteht. Auch wurden in diesem Jahrhundert vielfach Neuerungen eingeführt, so dass vielerorts alte und neue Sachkultur nebeneinander bestehen. Zudem haben an einem Belegort die verschiedenen Bootstypen unterschiedliche Befestigungsvorrichtungen, je nachdem mit welcher Rudertechnik die Boote angetrieben werden. Ja, es kann gar sein, dass ein einziges Boot mehr als eine Befestigungsvorrichtung besitzt. So kann der *Weidli* von Ligerz (BE 13) je nach Bedürfnis mit sogenannten *Ruederärml*i entweder für sitzende oder stehende Ruderweise ausgerüstet werden.

Da häufig nicht zwischen den unterschiedlichen Bootsarten unterschieden wurde, ergeben die Antworten der Gewährspersonen eine sachliche Vielfalt, die nicht ohne weiteres systematisiert werden kann.

Entsprechend der sachlichen Vielfalt der Befestigungsvorrichtungen ist es für die Gewährspersonen nicht immer ganz einfach, die Befestigungsstelle eindeutig zu benennen. Teilweise ist es auch fraglich, was genau mit der Befestigungsstelle gemeint ist. Ist es der Ort, wo das Ruder aufliegt? Oder ist es, wenn das Ruder auf einer Ruderstütze aufliegt, der Ort, wo diese am Boot befestigt ist?

Die genannte Vielfalt in der sachlichen Grundlage hat auch zu einer Vielfalt der Benennungen geführt. Wir werden im folgenden versuchen, die verschiedenen Befestigungsmöglichkeiten zu beschreiben und die Antworten der Gewährspersonen auf die sachliche Grundlage hin zu deuten.

Die primäre sachliche Unterscheidung besteht zwischen solchen Booten, die überhaupt eine Befestigungsvorrichtung für die Ruder besitzen, und solchen, die freihändig gerudert werden. Es ist nicht selbstverständlich, dass die Ruder an der Bordwand befestigt werden.



Abb. 56: Ein Stecklig im Weidlig von AG 29 (Brugg/Stilli). Er wird nur beim Übersetzen von einem Ufer zum andern gebraucht, sonst wird freihändig gerudert. [Quelle: SDS]

Wenn nur über sehr kurze Distanzen gerudert wird, wie dies in erster Linie auf Flüssen der Fall ist, wo gegen die Strömung gestakt werden muss und die Fahrt flussabwärts häufig nur sehr kurz dauert, kann das Ruder auch ohne Befestigung am Boot geführt werden. Mitzka belegt freihändiges Rudern vor allem im Süden des deutschen Sprachgebiets, so für die mit Stehrudern ausgerüsteten Boote in der Kleinfischerei, wo nur über kurze Strecken gerudert wird, bei der Talfahrt auf reissenden Strömen, und zum Teil gar auch für einzelne Boote mit Sitzrudern.<sup>397</sup>

Der überwiegende Teil der Boote, namentlich auf Seen, teilweise aber auch auf Flüssen, verfügt jedoch über eine Befestigungsvorrichtung für die Ruder. Häufig muss wegen der Kraftentfaltung durch die Hebelwirkung, die beim Rudern entsteht, die Bordwand des

Bootes an der Befestigungsstelle verstärkt werden. Zudem reiben die Ruder stark auf der Bordwand, so dass diese ohne Verstärkung zu fest angegriffen würde.

Die einfachste Art einer Befestigungsstelle, im folgenden Typus 1 genannt, finden wir im *Weidlig* von Brugg/Stilli (AG 29). Hier kann, wenn nicht freihändig gerudert wird, was laut Angaben der Gewährsperson nur beim Übersetzen von einem Ufer zum andern vorkommt, ein Stück Holz, *Stecklig* genannt, in die verstärkte Bordwand gesteckt werden, woran das Ruder abgestützt werden kann. Das Ruder ist nicht zusätzlich festgebunden. Mit dem *Stecklig* kann die Hebelwirkung stark erhöht werden. Eine solche Rudertechnik wird von Mitzka auch für den Norden Deutschlands belegt. Eine Variante dazu, die ebenfalls in Norddeutschland belegt ist, besteht darin, dass das Ruder zwischen zwei solche Holzpflocke gelegt wird.<sup>398</sup> Dies hat den Vorteil, dass das Ruder in beide Richtungen fixiert ist, während bei nur einem Holzpflock das Ruder immer auf die richtige Seite des Pflocks gelegt werden muss. Für das System mit zwei Holzpflocken gibt es jedoch in unserem Untersuchungsgebiet keine Hinweise.



Abb. 57: Die Ruderbefestigung eines aufgestockten Einbaums im Fischereimuseum in Zug. Der Ring, durch den das Ruder gesteckt wird, ist aus Weidenruten gebildet. Hinter der Ruderstange des eigentlichen Ruders ist das an der Bordwand eingehängte Strichrueder zu sehen. [Quelle: Bickel]

Bei den meisten Booten sind die Ruder jedoch in der Regel in irgendeiner Weise zusätzlich befestigt. Dies hat den Vorteil, dass der Bootsführer, beispielsweise um mit den Fischereigerätschaften zu arbeiten, die Ruder loslassen kann, ohne dass diese ins Wasser fallen.

Der Einbaum und auch seine Nachfolgeboote in der Innerschweiz besitzen in der Regel eine durch ein längliches Brett gebildete Erhöhung der Bordwand mit einem oder zwei Löchern. Durch das Loch wurde ein aus einer Weidenrute, aus Leder oder einem

Seil gebildeter Ring gezogen, mit dem das Ruder befestigt wurde. Das Brett selbst hat eine kleine Vertiefung, in welcher das Ruder aufgestützt wird. Diese Art der Ruderbefestigung (im folgenden Typus 2 genannt), die wir vorwiegend auf den Seen der Innerschweiz finden, wird in der Regel als *Hängscht*, *Faarhängscht*, *Ruederhängscht* oder *Stoosshängscht*, teilweise jedoch auch als *Leischt* bezeichnet.



Abb. 58: Vom Explorator angefertigte Zeichnung des Ruederleischt eines Granse in Horgen (ZH 55). [Quelle:

Eine sehr ähnliche Ruderbefestigung finden wir im *Granse* an Zürich- und Walensee. Der *Granse* ist, wie wir weiter vorne gesehen haben, offensichtlich eine Weiterentwicklung des Einbaums und eng mit den Booten der Zentralschweiz verwandt. So finden wir z. T. in beiden Booten eine identische Ruderbefestigung. An manchen Orten auf dem Zürich- und Walensee ist sie jedoch auch leicht anders. Sie wird zwar ebenfalls durch ein auf die Bordwand aufgesetztes Brett gebildet, dieses hat jedoch eine leicht andere Form. Es ist nämlich oben etwas länger

als unten, so dass an beiden Enden eine rundliche Öffnung entsteht (vgl. Zeichnung). Diese Art der Befestigung wird in aller Regel als *Leischt*, *Ruederleischt*, *Faarleischt* oder *Zieleischt* bezeichnet. Auf einer Abbildung eines *Granse* aus Kilchberg (ZH 54) findet sich jedoch auch eine mit dem innerschweizerischen Typus identische Ruderbefestigung. Es ist daher nicht ganz sicher, dass sich beide Formen tatsächlich soweit unterscheiden, dass sie sachlich verschiedenen Typen zugerechnet werden müssen. Wir werden diese Variante daher unter Typus 2 subsumieren.

Ein Nachteil dieser Befestigungsart ist, dass der Ring aus Weide, Leder etc. einer sehr starken Beanspruchung ausgesetzt ist und daher häufig ersetzt werden muss. Friedli<sup>399</sup> schreibt dazu: Als Ruderbefestigung "diente früher deraus *Wiide* oder aus Waldrebe, *Niele*, *Schlingbaum* (...) gedrehte (...) *Wäidliging*, *Ring*. Dieses kleine Kunstwerk war aber raschem Verderb ausgesetzt: es ist *duurg' ripset* worden, *het gäärn lo goo*, *isch verrisse*, und setzte damit den Schiffer in bittere Verlegenheit. Es musste daher stets in beträchtlicher Anzahl zur Hand sein. Jede Musseminute diente zum Anfertigen eines Ringes. *Bueb, mache Ring!* hiesses, wenn einer müssig herumstand. Die Vorräte wurden im *Fischchachte* geborgen, wenn nicht im *Brunnetrog* vor *emuustrechne* bewahrt. Ein Kunstgriff war es auch, das Ruder regelrecht *i' n Ring z' due*, kürzer: *es iiz' due*. (...). Einfacher machte sich die Sache, wenn zum Notbehelf statt des Ringes ein *Säili* durch das *Loch* im Schiffsrand gezogen wurde."



Abb. 59: Die Ruderbefestigung aus dem Flachbodenboot von Lüscherz am Bielersee (Nachbarort von BE 27). Sie wird in die Bordwand eingesteckt. Da die Bordwand relativ niedrig ist, wird der Auflagepunkt für die Stehruder durch diese relativ langen Reibstöcke erhöht.

Aufgrund des raschen Verschleisses der geflochtenen Ringe wurde vielerorts, vorab auf den meisten Booten der westlichen deutschen Schweiz, namentlich auf den Seen des Kantons Bern sowie auf dem Murtensee, eine stabilere Ruderbefestigung eingeführt. Die Fischerboote dieser Regionen haben häufig relativ tiefe Seitenwände, so dass



Abb. 60: Vom Explorator angefertigte Zeichnung des Leischts mit Zapfe zur Befestigung eines Sitzruders in Uster (ZH 42). [Quelle: SDS]

für das Stehrudern erhöhte Befestigungsstelle eingesetzt werden. Diese bestehen aus einem länglichen Stück Holz, an dessen oberen Ende sich eine drehbare Gabel aus Metall befindet, die das Ruder trägt. Die ganze Vorrichtung wird in der Seitenwand eingesteckt und kann bei Bedarf einfach entfernt werden. Die Bezeichnungen für diese Art der Ruderbefestigung variieren sehr stark. Belegt sind die Bezeichnungen *Brüschтли*, *(Rueder-)Gable*, *Ärmli*, *Gablehängscht*, *Bojole*, *Ruederhalter*, wobei möglicherweise

bei *Gable* nur der obere Teil benannt wird, während mit den anderen Ausdrücken das Ganze gemeint ist. Wir werden diese Art der Ruderbefestigung im folgenden Typus 3 nennen.

Bisher war ausschliesslich von Ruderbefestigungen für die Stehruder die Rede. Es gibt jedoch auch Befestigungstechniken für die Sitzruder. Diese unterscheiden sich grundsätzlich von denjenigen für die Stehruder. Denn die beiden Rudertechniken sind fundamental verschieden. Während der Ruderer beim Stehrudern seine Position leicht verändern kann und daher auf eine relativ flexible Ruderbefestigung angewiesen ist, bleibt beim Sitzrudern die Position des Ruderers immer exakt die gleiche. Deshalb werden die Sitzruder an einem bestimmten Punkt befestigt und können in ihrer Länge nicht bewegt werden.

Sachlich gibt es zwei relativ ähnliche Varianten zur Befestigung der Sitzruder. Im SDS-Material ist nur die eine explizit beschrieben, die andere ist jedoch aufgrund von Fotos zu erschliessen. Bei der beschriebenen Variante handelt es sich um eine Verstärkung der Bootswand, meist aus Holz, an deren oberen Ende ein Dorn aus Eisen herausragt. Das entsprechende Ruder hat an der Stelle, wo es befestigt werden soll, eine Vorrichtung aus Metall, in welche dieser Dorn aus Eisen gesteckt werden kann. Bei der zweiten Variante befindet sich das Loch in der verstärkten Bordwand, ein eiserner Dorn ist dagegen am Ruder befestigt. Beide Varianten werden zu Typus 4 zusammengefasst. Trotz der relativ einheitlichen Sachlage gibt es eine Reihe von Benennungen für diese Art der Ruderbefestigung. Dies ist auch darauf zurückzuführen, dass zum Teil die ganze Vorrichtung benannt wird, zum Teil aber auch nur der hervorstehende Dorn. Für diesen finden wir Bezeichnungen wie *Nagel*, *Feernagel*, *Schiffsnagel*, *Ruedernagel*, *Ruederzapfe*, *Iisestab* oder *Dorn*. Die gesamte Vorrichtung wird als *Chlobe*, *Bock* oder *Ruederleischt* bezeichnet. Dazu kommen noch Bezeichnungen wie *Bügu* und *Ständer*, von denen nicht klar ist, auf welchen Teil dieser Rudervorrichtung sie sich beziehen.

Im folgenden werden wir nun die einzelnen Bezeichnungen für die Ruderbefestigung noch etwas ausführlicher beleuchten.

### 2.3.12.1. "Leischt", "Ruederleischt", "Faarleischt", "Zieleischt"

*Leischt*, nhd. *Leist(en)*, stammt aus mhd. ahd. *leist* aus germ. *\*laista-* m. 'Fuss, Spur', wovon auch das Verb *leisten* abgeleitet wird.<sup>400</sup> Zu dieser Bedeutung gehört auch der *Leist* des Schusters, auf dem die Schuhe geformt werden.<sup>401</sup> Vom *Leist* des Schusters

wurde das Wort auch auf Gegenstände übertragen, die diesem mehr oder weniger ähnlich waren.<sup>402</sup> Dazu gehört die oben als Typus 2 definierte Befestigungsstelle der Ruder. Die Abbildung hat gezeigt, dass die Form des aufgesetzten Brettes tatsächlich vergleichbar ist mit der Form eines Schuhleisten.

Aus der Definition von Schwarzenbach können wir auch Angaben über das verwendete Material entnehmen: “*Ruederläischt* m. = zur Verstärkung und Erhöhung des Schiffsrandes angebrachtes Brettchen aus Apfelbaumholz, auf dessen Kante die Ruder drehen und an dem der *Zaum* befestigt ist.”<sup>403</sup> Ob tatsächlich der *Leischt* immer aus Apfelbaumholz hergestellt war, ist eher zweifelhaft. Mit Sicherheit war es von Vorteil, diesen aus einem harten Holz herzustellen, da er durch Hebelwirkung und Abrieb der Ruder äusserst stark belastet war. Dazu sind aber auch andere Holzarten als Apfelbaumholz denkbar. In unserem Material sind jedoch keine konkreten Hinweise auf das verwendete Material enthalten.

Wo im SDS-Material sachliche Angaben enthalten sind, beziehen sich *Leischt* und die zugehörigen Komposita fast ausschliesslich auf den Sachtypus 2. An zwei Orten in der Ostschweiz ist das Wort jedoch auch als Bezeichnung von Sachtypus 4, also für die mit einem Dorn versehene Ruderbefestigung für die Sitzruder, bezeugt. Dies ist durchaus verständlich, da auch diese Ruderbefestigung mit einem auf die Bordwand aufgesetzten Brett gebildet werden kann, das in seiner Form an einen Schuhleisten erinnern kann.

Das Verbreitungsgebiet von *Leischt* und Komposita reicht von der Zentralschweiz bis in die Ostschweiz. Das Schwergewicht liegt eindeutig im Gebiet von Zürich- und Walensee, Ausläufer reichen im Osten jedoch bis an den Bodensee, im Westen an den Vierwaldstättersee. Weiter westlich ist das Wort in dieser Bedeutung nirgends belegt. In der Innerschweiz steht es in Konkurrenz zu *Hängscht*, das den gleichen Sachtypus bezeichnet. Es gibt keine Hinweise darauf, dass die beiden Begriffe in diesem Gebiet auf sachlichen Differenzierungen basieren. Wahrscheinlich können sie als synonym gelten.

Gewöhnlich wird von den Gewährspersonen das Simplex *Leischt* genannt. Zum Teil wird jedoch auch ein Kompositum gebildet. *Ruederleischt* verdeutlicht, dass es sich um einen *Leischt* im Zusammenhang mit den Rudern handelt. Im Gegensatz etwa zum *Leischt*, der an der Landungsstelle zur Schonung des Schiffsbodens angebracht ist, *Faar-* und *Zieleischt*, beides Ausdrücke, die nur ganz vereinzelt genannt wurden, beziehen sich dagegen auf die entsprechenden Ruder, das *Faar-* bzw. *Zierueder*.

### 2.3.12.2. “Hängscht”, “Ruederhängscht”, “Faarhängscht”, “Stoosshängscht”, “Gablehängscht”

*Hängscht* bezeichnet zunächst wie nhd. *Hengst* das männliche Pferd, hat aber durch Übertragung auch eine Reihe anderer Bedeutungen angenommen. So dient es ähnlich wie die Tiernamen *Esel*, *Hund*, *Bock* und *Geiss* auch als Bezeichnung verschiedener Geräte und Vorrichtungen.<sup>404</sup> Als Befestigungsstelle für die Ruder wird *Hängscht* vom Idiotikon folgendermassen definiert: “Auf dem Schiffsrande angebrachter Pflöck oder Brettchen

mit einem Ring aus Weidenruten, dem Ruder beim Wälzen zum Stützpunkte dienend (Zürich); auch dieser Ring selber, in kleineren Kähnen für das Stossruder angebracht (Luzern). In Zug unterschieden als *Faar-* und *Zieh-Hengst*. Jener im Hinterteil auf der linken Schiffswand für das Ruder des das Fahrzeug Lenkenden ('Nachhin-Fahrender'), dieser im Vorderteil auf der rechten Wand für einen 'Ziehenden', d. i. das Schiff Befördernden, angebracht."<sup>405</sup> Der Hinweis aus dem Idiotikon, dass nicht nur die gesamte Vorrichtung zur Ruderbefestigung, sondern auch nur der Ring, der das Ruder hält, als *Hängscht* bezeichnet werden kann, wird von unserem Material nicht bestätigt.

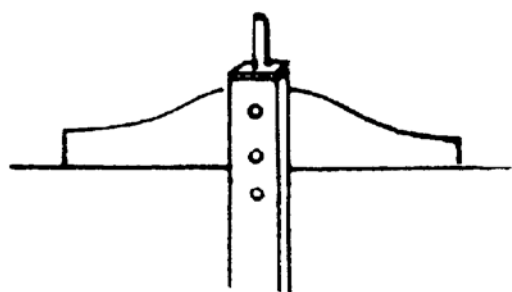
*Hängscht* in der Bedeutung der Ruderbefestigung ist ausschliesslich auf die Innerschweiz beschränkt. Am Zürichsee, wie vom Idiotikon angegeben, ist das Wort nicht oder nicht mehr belegt. Der nördlichste Beleg liegt in Birrwil am Hallwilersee (AG 55). Die übrigen Belege liegen an den Seen der Innerschweiz inklusive Sempachersee.

Sachlich wird mit *Hängscht* in aller Regel der auch vom Idiotikon beschriebene Typus 2 bezeichnet. Nur in Sempach (LU 17) kann neben Typus 2, dem *Ruederhängscht*, auch die mit einer Gabel gebildete Vorrichtung für die Sitzruder, also Typus 3, als *Gablehängscht* bezeichnet werden. Typus 2 ist auch an Zürich- und Walensee weit verbreitet, wird aber dort meist und vereinzelt auch in der Innerschweiz *Leischt* genannt. Es kann davon ausgegangen werden, dass die beiden Bezeichnungen weitgehend synonym sind, dass *Leischt* aber stärker im Osten, *Hängscht* stärker in der Innerschweiz, verwurzelt ist.

Gewöhnlich wurde von den Gewährspersonen das Simplex *Hängscht* genannt, vereinzelt kommen auch die Komposita *Faarhängscht*, *Ruederhängscht* oder *Stoosshängscht* vor. *Ziehhängscht* ist nirgends belegt. *Stooss-* und *Faarhängscht* haben ihren Namen vom entsprechenden Ruder erhalten, *Ruederhängscht* dient zur Eingrenzung und näheren Situierung des Wortes als Bestandteil der Schifffersprache.

### 2.3.12.3. "Nagel", "Ruedernagel", "Feernagel", "Schiffsnagel"

*Nagel* hat im Schweizerdeutschen zunächst die gleiche Bedeutung wie nhd. *Nagel*, das Wort wurde jedoch auf verschiedene Gegenstände übertragen, die einem Nagel ähnlich



sind, in unserem Fall auf die Ruderbefestigung des Typus 4. Es handelt sich hierbei um eine Ruderbefestigung für Sitzruder, die gegenüber den Befestigungen für die Stehruder jünger ist. Wahrscheinlich ist dieser Sachtypus zusammen mit der entsprechenden Rudertechnik von Norden her in der Schweiz eingeführt worden.

Für diese These spricht auch die Tatsache, dass sich Belege mit dem Grundwort *Nagel* in erster Linie am Bodensee finden. Nur zwei Belege finden sich westlich davon, einer in Stäfa (ZH 60), der zweite in Aarwangen (BE 10). Diese beiden Belege liegen

isoliert. Am Bodensee dagegen wird *Nagel* mehrfach genannt. Es kann deshalb davon ausgegangen werden, dass dort sowohl Sache wie Bezeichnung allgemein verbreitet sind.

Die beiden westlich des Bodensees gelegenen Belege bestehen nur aus dem Simplex *Nagel*. Am Bodensee nennen die Gewährspersonen jedoch durchgehend Komposita mit dem Grundwort *Nagel*. Viermal wird *Feer(i)nagel* genannt, je einmal *Ruedernagel* und *Schiffsnagel*.

Das Bestimmungswort *Feer(i)* geht wie auch das nhd. *Fähre* zurück auf mhd. *ver*, *vere*, *verje*, *verge*, ahd. *ferien*, *ferren* und ist abgeleitet aus germ. \**far-eja-* ‘übersetzen’.<sup>406</sup> Dazu gehört das schwdt. Verb *feren* ‘rudern’. Der *Feer(i)nagel* ist also der Eisenstift, mit dem man das Ruder zum *Feeren* befestigt, sofern nicht genügend Wind zum Segeln vorhanden ist. Laut Möking kann die Ruderbefestigung als Ganzes am Bodensee auch einfach als *Fehre* bezeichnet werden. Er beschreibt diese Vorrichtung folgendermassen: “Dem Ruder hinter jeder Querbank als Angel dienend sitzt auf beiden Seiten des Schiffsrandes ein hölzerner Aufsatz, die *Fehre*. (...). In der vorderen (hinteren) *Fehre* bezeichnet dem Fischer auch den vorderen oder hinteren Ruderplatz. Wenn kein Segelwind geht und der Fischer rudern muss, braucht er das Ztw. *fehren* für rudern. (...). Aus der *Fehre* ragt ein eiserner Stift empor, der *Fehrennagel*, in dem der Ruderschlüssel eingreift.”<sup>407</sup> Offenbar ist diese Art der Ruderbefestigung schon seit relativ langer Zeit am Bodensee üblich. Das Idiotikon führt einen Beleg von 1662 an: “Ein fery, der nagel, daran man das ruoder welzt”. Es muss daher vermutet werden, dass die Sitzrudertechnik, für die diese Art der Ruderbefestigung geeignet ist, mindestens schon im 17. Jahrhundert auf dem Bodensee üblich war, während auf den Gewässern westlich davon bis in dieses Jahrhundert hinein vermutlich ausschliesslich stehend gerudert wurde.

Das Kompositum *Ruedernagel* ist gleich gebildet wie *Feer(i)nagel*, nur ist das Bestimmungswort von *Rueder* und nicht von *feere* abgeleitet. *Schiffsnagel* präzisiert, dass es sich um einen Nagel innerhalb der Schifferterminologie handelt.

#### 2.3.12.4. “Gable”, “Ruedergable”

*Gable*, nhd. *Gabel*, ist ein allgemein gebräuchliches Wort. Es bezeichnet neben der Gabel im eigentlichen Sinn eine Vielzahl gabelähnlicher Geräte.<sup>408</sup> Im Fall hier handelt es sich um eine aus Eisen hergestellte, auf Holz montierte, gabelförmige Ruderstütze. Wir haben sie weiter vorne als Sachtypus 3 definiert. Die *Gable* dient als Stütze für die Stehruder, sie ist drehbar und verhindert das seitliche Abrutschen der Ruder. Die Ruder werden nur in die *Gable* hineingelegt, weitere Fixierungen, z.B. mit einem Strick, werden nicht gemacht.

Die Tatsache, dass die *Gable* aus Eisen hergestellt wird, ist bereits ein Hinweis darauf, dass wir es mit einer relativ jungen Erscheinung zu tun haben. Wir haben bereits bei der Sachtypenbeschreibung weiter vorn Emanuel Friedli zitiert, der darauf hinwies, dass diese Art der Ruderbefestigung als Ersatz für Typus 2 eingeführt wurde, da bei diesem die eigentliche Befestigung, d. h. der Ring aus Weide oder ähnlichen Materialien, immer wieder riss. Die Gabel aus Metall ist dagegen praktisch verschleissfrei.



*Gable* finden wir als Wort und als Sache verstreut in allen Regionen unseres Untersuchungsgebietes. Häufig tritt es vor allem an Bieler- und Bodensee auf. Es gibt jedoch auch einzelne Belege in der Innerschweiz, am Zürichsee und einen gar entlang der Aare.

Dass dieser Sachtypus eine Weiterentwicklung von Typus 2 ist, wird an den Belegen in Sempach (LU 17) und in Wollerau (SZ 1) ersichtlich. In Sempach nennt der Gewährsmann Typ 2 *Ruederhängscht*, Typ 3 dagegen *Gablehängscht*. Die Ruderbefestigung wird also in beiden Fällen mit dem selben Grundwort bezeichnet, nur das Bestimmungswort ändert. Ähnlich in Wollerau. Dort wird Typus 3 als *Leischt* mit *Gable* bezeichnet, während Typus 2, der auf den traditionellen Fischer- und Ledischiffen vorkommt, nur *Leischt* heisst.

Dies zeigt auch, dass *Gable* in der Regel eigentlich nur den oberen Teil dieser Ruderbefestigung benennt, der untere Teil aus Holz heisst noch gleich wie bei der älteren Befestigungsart.

### 2.3.12.5. Einzelfälle

Wie bereits ausgeführt wurde, ist es nicht immer ganz einfach, die Antworten der Gewährspersonen der bezeichneten Sache zuzuordnen. Bei der Ruderbefestigung, die meist aus mehreren Teilen besteht, wird dies besonders deutlich. Wir haben daher eine Vielzahl von Antworten, die nur einzelne Teile der Ruderbefestigung bezeichnen. Da diese jedoch nicht einwandfrei von den Antworten zu trennen sind, die auf die Ruderbefestigung als Ganzes zutreffen, werden hier alle Antworten wiedergeben und erläutert, auch wenn sie nicht immer auf der gleichen Bezeichnungsebene angesiedelt sind.

*Chlobe* ist insgesamt dreimal belegt, zwei Belege liegen im Kanton Bern, ein weiterer am Zürichsee. *Chlobe* wird vom Idiotikon folgendermassen definiert: "Name verschiedener, vorwiegend hölzerner Geräte zum Einklemmen, Festhalten, -haken, Verpflocken, allg., z.B. Klammern, Türriegel, usw. (...). Etym. mhd. *klobe* (zu *klieben*), gespaltenes Holzstück zum Klemmen, Festhalten."<sup>409</sup> Sachlich handelt es sich in allen drei Fällen um Typus 4, d. h. um eine Befestigung mit einem eisernen Dorn, auf welchen die Sitzruder aufgesetzt werden können. Dieser Dorn ist gewöhnlich an einem Stück Holz befestigt, das in oder auf die Bordwand gesetzt wird und der ganzen Einrichtung den Namen gegeben hat.

*Rieme* wird dreimal genannt, zweimal am Hallwilersee, einmal in Nohl (ZH 5<sup>F1</sup>). Alle Antworten beziehen sich auf den Typus 2, bei dem das Ruder durch ein Loch in der Bordwand festgebunden wird. Hier wird das Ruder mit einem Riemen, wahrscheinlich aus Leder, wie dies an zwei Orten gesagt wird, festgebunden. An einem Ort haben wir keine Materialangabe. *Rieme* bezieht sich nicht auf die gesamte Ruderbefestigung sondern nur auf den zur Befestigung gebrauchten Riemen.

Bei *Strick* haben wir es mit einem ähnlichen Fall wie bei *Rieme* zu tun. Diese Bezeichnung ist ebenfalls dreimal belegt und zwar im südlichen Aargau und in der Innerschweiz. Auch hier haben wir sachlich von Typ 2 auszugehen, nur wird das Ruder eben mit einem Strick befestigt.

*Feeri*, *Feerbolder*, *Ruederbolder*, *Feerpfolbe* sind Bezeichnung, die ausschliesslich an Belegorten des Bodensees genannt wurden. Das Bestimmungswort *Feer-* haben wir bereits unter Kap. 2.3.12.3. unter *Nagel* und zugehörige Komposita besprochen. Das Wort ist verwandt mit schwdt. *feere* ‘rudern’. In einem Fall wird es auch als Simplex verwendet: In Mammern (TG 4) nennt der Gewährsmann nach einigen Zögern die Ruderbefestigung *Feeri*. Dies wird auch von Möking für die Insel Reichenau bestätigt.<sup>410</sup> In Uttwil (TG 13<sup>F</sup>) nennt der Gewährsmann zwei weitere Komposita mit *Feer-*, nämlich *Feerbolder* bzw. *Feerpfolbe*. Beide Bezeichnungen seien noch vom Vater des Sujets gebraucht worden, das Sujet selbst braucht sie nicht mehr aktiv. Offenbar handelt es sich um lautliche Varianten, sie werden direkt nacheinander genannt. Möglicherweise ist *Feerpolder* eine Korrektur zu *Feerpfolbe*. *Polder* bzw. *Bolder* ist, soweit ich sehe, in den schweizerdeutschen Wörterbüchern nicht verzeichnet. Hinweise auf diese Lautgruppe gibt jedoch Kluge<sup>411</sup> unter dem Lemma *Poller*: “*Poller* ‘auf Deck befestigter, schmiede- oder gusseiserner oder metallener Doppel- oder Einzelzylinder, der zum Belegen von Trossen und Ketten dient’ ... *Polder*, *Pöller* ‘die noch über dem Schandeck hervorragenden Enden der Inhölzer oder verkehrten Auflanger, um welche das Tauwerk belegt wird’ ...”. Und das Bremische Wörterbuch liefert die folgende Ergänzung: *Bolder* “ein auf dem Bord kleinerer Schiffe hervorstehender, rundlicher Balkenkopf oder Balkenstumpf bzw. das abgestutzte Ende der Inhölzer, soweit es über dem sog. Schandeckel hervorragt, um welchen das Tau beim Anlegen geschlagen und befestigt wird”<sup>412</sup>. Im Vorarlbergischen dagegen ist *Polder* definiert als “Pfahl im Seehafen, woran die Fischerboote befestigt werden”.<sup>413</sup> Offenbar handelt es sich also um ein Wort, das in der deutschen Schifffahrtssprache ausserhalb der Schweiz gebräuchlich ist, in der Schweiz jedoch nur gerade am Bodensee in Erscheinung tritt. Allen Definitionen ist gemeinsam, dass es sich um ein hervorstehendes Objekt aus Eisen oder Holz handelt, an dem ein Seil befestigt werden kann. Es ist daher durchaus denkbar, dass es sich bei den *Bolder* am Bodensee um Erhöhungen der Bordwand handelt, an denen das Ruder mit Hilfe eines Strickes festgebunden wird.

An zwei Belegorten des Bielersees sowie in Stäfa (ZH 60) wird die Befestigung für die Sitzruder (*Rueder-*)*Höögge* (Pl.) genannt. *Haagge*, nhd. *Haken* bedeutet im eigentlichen Sinn ‘gekrümmter Körper(teil)’, z.B. allgemein von Geräten.<sup>414</sup> An beiden Belegorten des Bielersees hat der Explorator eine Zeichnung angefertigt, die zeigt, dass es sich um Sachtypus 4 handelt, d.h. um eine Befestigung mit einem Dorn aus Eisen, auf welchen das Ruder gesteckt werden kann. Da es sich bei diesem Dorn in aller Regel um ein gerades Eisenstück handelt, ist nicht ganz klar, wie die Bezeichnung *Haagge* zustande gekommen ist. Der Beleg aus Stäfa kann hier auch zu keiner weiteren Aufklärung beitragen. Dort heisst es lediglich, die Befestigung werde so genannt, wenn es sich um ein “Drehruder [Art Sitzruder]” handle. Die Motivation für diese Bezeichnung muss daher offengelassen werden.

An drei Belegorten des Kantons Aargau wurden von den Gewährspersonen drei lautlich ähnliche Bezeichnungen genannt, und zwar *Weetätsch* m. in Grossdöttingen (AG 15), *Witäsche* in Brugg/Stilli (AG 29) und *Wintäsche* f. in Bremgarten (AG 43). In allen Fällen handelt es sich um eine hölzerne Verstärkung der Bordwand mit einem Loch, durch welches das Ruder angebunden werden konnte oder in welches das Steckholz gesteckt wurde. Wir haben es also mit Sachtypus 1 und 2 zu tun. Das Idiotikon gibt unter dem Lemma *Windtätsch* die folgende Definition: “Brettchen mit Loch aussen am Schiffsrand”<sup>415</sup> Die Bezeichnung kommt nach der Quelle des Idiotikons daher, “weil man an dieser Platte das etwa entglitschende Ruder fängt oder wieder einwindet.” Diese Etymologie scheint mir äusserst zweifelhaft. Zum einen haben wir lautliche Varianten, die dieser Deutung widersprechen, zum andern äussert der Gewährsmann von Brugg/Stilli eine Herleitung, die viel wahrscheinlicher klingt: “*Witäsche* kommt noch von der *Wiid* her, mit der man früher die Ruder befestigte anstelle der heutigen Stricke”. Auch die Beschreibung aus Grossdöttingen stützt diese Aussage, dort wurde das Ruder mit einem Stück Weide befestigt: “*Weetätsch* = ein Stück Holz ca. 40 cm lang und 20 – 25 cm hoch, ca. 3 cm dick, ist vorn rechts im Schiff und links hinten im Schiff angebracht; wird an Schiffswand ange-nagelt und ein Loch durch dieses Stück Holz [wie auch durch die anliegende Schiffswand] geschlagen, zum Durchziehen der Weide.” Als Bestimmungswort unseres Kompositums wäre demnach schwdt. *Wiid* bzw. *Wid*,<sup>415a</sup> und nicht das wenig plausible *Wind* aus dem Idiotikon anzusetzen. Schwieriger dagegen ist die Deutung des Grundwortes. Hier sind mehrere Möglichkeiten denkbar. Ein Grundwort *Täsch*, entstanden aus vorrom. \**dajisja*, bezeichnet neben ‘Astbürde’ eine “primitive Transportschleife aus zähen, bis 3 m langen Tannenästen, die durch Querhölzer verbunden oder mit Seilen zusammengebunden sind”.<sup>416</sup> Möglich ist aber auch die Herleitung von schwdt. *Täsche*, mhd. *tasche*, *tesche*, ahd. *tasca*, ein Wort, das auch die Spezialbedeutung ‘Vertiefung u. ä. im Holz (infolge Krebs, Verwundung durch Werkzeug)’ annehmen kann.<sup>417</sup> Als dritte Herleitung kommt schliesslich schwdt. *Tätsch* in Frage, das ausgehend von der Vorstellung des Zerquetschens bzw. Plattdrückens u.a. ‘flacher Gegenstand’ bedeuten kann.<sup>418</sup> Welche der drei Deutungen zutrifft, muss offengelassen werden.

Mit sachlich etwas ähnlichem haben wir es beim *Schiffringloch* in Birrwil (AG 55) zu tun. Laut Sujet ist es “das Loch, wodurch der Riemen gezogen wird. Stelle etwas erhöht, ein Aufsatz [der gewöhnlich durch Eisenblättlein mit Schrauben an der Wand befestigt wird = *Hängscht*]”. Auf diese Art werden die Stehruder befestigt. Das *Schiffringloch* ist also ein Teil des *Hängscht* (siehe weiter oben), nämlich das Loch durch welches zur Zeit der Aufnahme ein Riemen gezogen wurde. *Ring* ist gewöhnlich die Bezeichnung für einen aus Weide gefestigten Ring. Wahrscheinlich hat sich der Name gehalten, obwohl mit dem Riemen kein eigentlicher Ring mehr gebildet wurde.

Etwas ganz ähnliches haben wir auch in Üsslingen (TG 2<sup>F</sup>), nämlich ein *Ruederloch* für den *Ruederstrick*. Es handelt sich um eine leicht verstärkte Wand mit einem Loch, durch welches ein Strick zur Befestigung der Ruder gezogen wird, also ebenfalls um Sachtypus 2. Die gesamte Einrichtung hat offenbar keinen eigenen Namen, nur das Loch wird benannt.

*Sattel* ist zweimal belegt, einmal in Eglisau (ZH 2), ein zweites Mal in Oberwilen (UW 7<sup>F</sup>). Beide Belege liegen soweit auseinander, dass kein innerer Zusammenhang vermutet werden kann. *Sattel* meint zunächst natürlich wie nhd. den Sattel des Pferdes, ist aber auch auf andere Gegenstände übertragen worden und kann auch ‘Träger, Unterlage’ bedeuten. Laut Idiotikon ist der *Sattel* in “der Schiffferspr. der mittlere der drei durch Ruten zusammengeflochtenen Pflöcke, auf denen das Flossruder ruht und arbeitet”.<sup>419</sup>

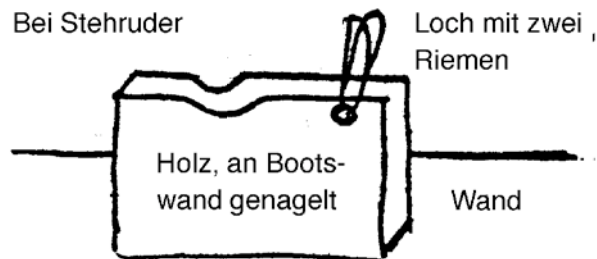


Abb. 62: Die Ruderbefestigung in Eglisau (ZH 2), die von der Gewährsperson *Sattel* genannt wird. [Quelle:

Offenbar handelt es sich um eine Bezeichnung, die aus der Flösserei stammt. Der Gewährsmann von Eglisau sagt denn auch, dass es sich um eine neuere Erscheinung handle: “Früher gänzlich unbekannt; früher wurde einfach ein Loch gemacht und darauf die Ruderschnur befestigt; es kam dann vor, dass man bald ein zweites und drittes Loch bohren musste. Und beim Stehruder wurde früher auch kein *Sattel* gebraucht, da das Ruder frei war, nicht an Ruderstrick angebunden.” Nach der Zeichnung zu schliessen, handelt es sich um eine Ruderbefestigung vom Typus 2, die aber in Eglisau erst seit kurzem eingeführt wurde und daher wahrscheinlich mit einem Namen aus der Flösserei versehen wurde. Aus Oberwilen haben wir keine zusätzlichen Erläuterungen zu dieser Benennung.

*Ärmli* nennt der Gewährsmann von Ligerz (BE 13) die Ruderbefestigung vom Typus 3. Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass es sich bei diesen *Ärmli* um längliche Holzstücke handelt, die an ihrem oberen Ende eine eiserne Gabel haben (vgl. Abb. 59). Es ist nicht unüblich, dass *Arm* auch zur Bezeichnung von Teilen von Geräten und Werkzeugen gebraucht wird.<sup>420</sup> Da das Wort in der Bedeutung der Ruderbefestigung jedoch nur in Ligerz belegt ist, muss idiolektale Bildung angenommen werden.

Am Walensee in Murg (SG 36) nennt der Gewährsmann die Ruderbefestigung *Ufsatz*. Weitere Erläuterungen fehlen. Ganz offenbar handelt es sich um eine Befestigung, die auf die Bordwand aufgesetzt wird, daher dieser Name. Es muss aber auch hier idiolektale Bildung angenommen werden.

*Bock* bzw. *Ruederbock* heisst die Ruderbefestigung beim Gewährsmann aus Pfäffikon (ZH 44). *Bock* taucht in der Schifffersprache mehrfach auf, vor allem als Bezeichnung eines Lastschiffes, aber auch die Ruderbank wird in einem Fall als *Bock* bezeichnet. Das Wort wird allgemein nicht nur für Tiere und Menschen gebraucht, sondern auch für eine Vielzahl von Geräten.<sup>421</sup> Es ist daher naheliegend, dass der Gewährsmann das Wort aus einer anderen Domäne kennt und auf die Ruderbefestigung übertragen hat.

*Esel* wird die Ruderbefestigung vom Typus 4 in Stein (SH 10) genannt. *Esel* bezeichnet im Schwdt. neben dem Tier u.a. "gewisse Gerätschaften und Vorrichtungen, die namentlich als Träger und Unterlagen zu dienen haben: Träger unter einer Bank, Querholz auf welchem das Ende des waagrecht liegenden Kelterbaumes zwischen zwei Pfeilern ruht. (...), eine Art Bank, auf welche Küfer, Wagner u.A. sich rittlings setzen"<sup>422</sup> usw. In diesem Fall dient der *Esel* als Träger und Unterlage für die Sitzruder. Wie bei *Bock* ist eine Übertragung aus einem anderen Sachgebiet anzunehmen.

*Bügel* finden wir als Bezeichnung für die Ruderbefestigung vom Typus 4 in Wangen (BE 5). Das Wort ist Schwdt. weitgehend identisch mit nhd. *Bügel*, jedoch "nicht recht volkstümlich".<sup>423</sup> *Bügel* müsste also etwas Gebogenes sein. Ob dies bei Sachtypus 4 tatsächlich vorliegt, ist unklar. Das Benennungsmotiv muss deshalb offengelassen werden.

In Birrwil (AG 55) wird das Sitzruder auf einen *Dorn* aus Eisen gesteckt. Die Ruderbefestigung ist nicht erhöht, dieser Dorn sitzt ganz offenbar auf der Bordwand. *Dorn* bezeichnet wie nhd. den Stachel von Pflanzen, übertragen auf Geräte auch einen Bolzen, um den sich ein anderer Gegenstand dreht, z.B. die Spulen beim Webstuhl.<sup>424</sup> Benannt wir hier also nur der aus der Bordwand hervorragende eiserne Stift, die gesamte Befestigung scheint keinen Namen zu haben.

Eine ähnliche Benennung liegt in Frauenkappelen (BE 46) vor, nämlich *Iisestab*. Der Gewährsmann sagt aus, das Sitzruder sei an einem *Iisestab* befestigt. Ganz offenbar handelt es sich dabei um den Sachtypus 4. *Iisestab* scheint mir eher eine Umschreibung als eine tatsächliche Bezeichnung der Befestigungsvorrichtung zu sein. Der Gewährsmann ist auch kein Fischer, es könnte sich daher auch um eine spontane Bildung handeln.

Insgesamt dreimal ist das Grundwort *Chnächt* belegt. In Faulensee als Simplex *Chnächt* mit der Erläuterung, dass es sich um eine Erhöhung der Bordwand handle, die nur früher üblich gewesen sei und durch die Gabel abgelöst wurde. Wahrscheinlich handelte es sich dabei um Typus 2. In Thun (BE 74) wird das Kompositum *Stüürchnächt* ohne jede weitere Erläuterung genannt. In Lungern (UW 10) schliesslich ist der *Ruederchnächt* die Drehvorrichtung der Sitzruder, früher aus Holz, zur Zeit der Aufnahme aus Eisen. Es handelt sich also klar um Typus 4. Der Hinweis, dass die Vorrichtung früher aus Holz bestanden habe, könnte jedoch bedeuten, dass früher damit ebenfalls Typus 2 bezeichnet wurde. Ein Stift aus Holz wäre kaum stark genug, um der Belastung standzuhalten. Die drei Belege stammen zwar nicht aus unmittelbarer Nachbarschaft, sie liegen jedoch in einem Raum, der sprachgeographisch viele gegenseitige Beziehungen aufweist. Wir haben mehrfach gesehen, dass über den Brünig hinweg sowohl ein sachlicher wie auch ein sprachlicher Austausch zwischen den Seen des Berner Oberlandes und der Innerschweiz stattgefunden hat. Es ist also durchaus möglich, dass *Chnächt* die ursprüngliche Bezeichnung von Typus 2 in dieser Region darstellte, die aber durch

die relative frühe Einführung der Sitzrudertechnik nur noch relikthhaft vorhanden ist. *Chnächt*, nhd. *Knecht* ist nicht nur eine "Person männl. Geschlechts von jüngerm Alter", sondern wurde mehrfach übertragen auf Geräte, "welche als Halter, Träger, Unterlage zu dienen haben".<sup>425</sup>

*Bruscht* bzw. *Brüschтли* kommt an zwei Belegorten am Bielersee, in Erlach (BE 27) und in Täuffelen (BE 30), vor. Es ist die Bezeichnung für die Ruderbefestigung der Stehruder vom Typus 3, also für längliche Hölzer mit einer Gabel darauf, die an der Bordwand befestigt werden können (Vgl. Abb. 59). Dabei bezeichnet das Wort die gesamte Vorrichtung, also sowohl die Gabel aus Eisen wie die Unterlage aus Holz. In Täuffelen fügt der Gewährsmann hinzu, diese Vorrichtung sei veraltet, heute nehme man *Stüdtli*, d. h. Gabeln aus Eisen, die offenbar direkt in die Bordwand gesteckt werden können. Dass *Bruscht* bzw. *Brüschтли* zweimal in relativer Nachbarschaft vorkommt, zeigt, dass es sich nicht um eine Zufallsbildung handeln kann. Wie sie zustande gekommen ist, ist jedoch unklar. Im Idiotikon ist *Bruscht* zwar auch als Teil von Gegenständen, beispielsweise des Pfluges oder einer Nabe belegt.<sup>426</sup> Ob sachliche Zusammenhänge zu der Ruderbefestigung bestehen, muss aber offenbleiben.

Einen Hinweis auf *Stüdtli* haben wir bereits im vorangehenden Abschnitt erhalten. Die neuere Art der Ruderbefestigung in Täuffelen (BE 30), eine Befestigung des Typus 3, wird so bezeichnet. Es handelt sich also um eine Gabel für Stehruder, die aber nicht auf einem länglichen Holzstück sitzt, sondern direkt in die Bordwand gesteckt wird. Ausserhalb von Täuffelen ist diese Bezeichnung nirgends belegt. Es stellt sich daher die Frage, ob wir es mit einer idiolektalen Bildung zu tun haben. Sie ist wie die bezeichnete Sache selbst auf jeden Fall neu entstanden und gehört nicht der traditionellen Schiffersprache an. Wahrscheinlich gehört das Wort zu *Stüdi* 'stützendes Bauglied', ein Wort, das auch als Bezeichnung für Teile von Geräten belegt ist.<sup>427</sup>

In Wolfwil (SO 21) wird das Ruder auf dem *Weidlig* mit einer *Ruederstütze* befestigt. Es handelt sich um Sachtypus 1, also um ein in die Bordwand gestecktes Stück Holz, gegen welches das Ruder gestemmt werden kann. Dieses Holz wird eingefettet, um die Reibung und damit die Abnützung zu vermindern. *Stütze* ist im Schweizerdeutschen vielfach belegt, in seinem eigentlichen Sinn bedeutet es 'Stecken, Pfahl, Stange'. Das Idiotikon definiert es aber auch als "fester Teil einer Vorrichtung, um den sich etwas dreht z.B. Tür- und Fensterangel; Unterstützungspunkt einer Hebeleinrichtung".<sup>428</sup> Die Benennung der vorliegenden Ruderbefestigung als *Ruederstütze* entspricht absolut dem Sinn des Grundwortes *Stütze*, wie er auch in anderen Zusammenhängen belegt ist. Ausserhalb von Wolfwil ist diese Benennung jedoch nirgends belegt.

*Steewändli* oder *Stüürwändli* habe man früher die Ruderbefestigung in Gwatt (BE 74<sup>F</sup>) genannt. Welchem Typus diese Befestigung entsprochen hat, wird nicht ausgeführt. Zur Zeit der Aufnahme bildete Typus 3 mit einer Gabel, *Angle* genannt, die ortsübliche Be-

festigung. Nach meiner Einschätzung war früher auch auf dem Thuner- und Brienersee Typus 2 verbreitet, *Steewändli* oder *Stüürwändli* haben vermutlich zu diesem gehört. Konkrete Belege für diese Vermutungen existieren jedoch nicht. Eine Herleitung der Bezeichnungen ohne sachliche Angaben wäre rein spekulativ.

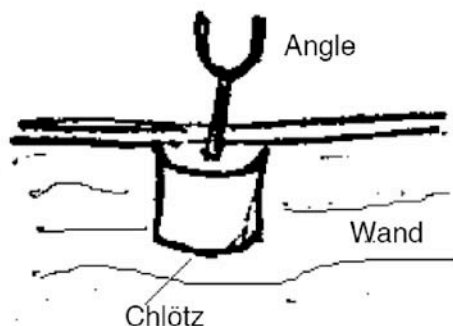


Abb. 63: Die Ruderbefestigung neueren Typs in Gwatt (BE 74<sup>F</sup>). [Quelle: SDS]

Anstelle von *Steewändli* oder *Stüürwändli* wurden in Gwatt (BE 74<sup>F</sup>) zur Zeit der Aufnahme *Angle* und *Chlötz* benutzt. Sachlich handelt es sich dabei um Typus 3, die *Angle* ist nichts anderes als eine Gabel, die auf einer Verstärkung aus Holz, dem *Chlötz*, sitzt. *Angle*, nhd. *Angel*, ist in der Bedeutung von 'Gabel' nicht belegt, gewöhnlich bedeutet das Wort 'Haken', etwa in der Zusammensetzung 'Fischangel' oder 'Türangel'.<sup>429</sup> Es könnte sich daher hier um eine idiolektale Bildung handeln. *Chlötz* dagegen bedeutet allg. 'Klumpen', ist aber auch in der Spezialbedeutung 'Holzblock' belegt.<sup>430</sup>

*Faarring* ist der Ring, der das Stehruder am *Faarhängsch* des echten Einbaums in Eierhals (ZG 7<sup>F</sup>) festhält. Dieser Ring besteht aus einer baumartigen Pflanze. Er ist nur Teil der gesamten Befestigungsvorrichtung.

Der Gewährsmann von Leuzigen (BE 20) nennt den Dorn der Ruderbefestigung vom Typus 4 *Ständer*. Das Wort hat die gleiche Bedeutung wie das nhd. *Ständer*, es wird gewöhnlich eher für grössere Bauteile verwendet und kaum für einen eisernen Dorn.<sup>431</sup> Es ist daher mit einer idiolektalen Bildung zu rechnen.

In Merligen (BE 77) nennt der Gewährsmann als Bezeichnung der Ruderbefestigung *Chüssi* ohne jede weitere Erläuterung. Im Idiotikon ist nur die Bedeutung 'Kissen, Polster' belegt.<sup>432</sup> Bei Grimm findet sich jedoch ein Hinweis, der unseren Beleg erklären kann: *Kissen* wird im Schiffbau für Stücke "weichen holzes als unterlage, zum schutz gegen reibung u.ä."<sup>433</sup> gebraucht. Die Ruderbefestigung vom Typus 2 besteht aus Holz, auf welchem die Ruder reiben. Ihre Bezeichnung als *Kissen* bzw. *Chüssi* entspricht genau dieser Definition. Allerdings ist diese Verwendung von *Chüssi* in unserem Untersuchungsgebiet nur gerade in Merligen belegt. Möglicherweise hat der Gewährsmann das Wort von einem Schiffbauer erfahren, in der Sprache der anderen Fischer kommt es sonst nicht vor.

*Bojole* wird die Ruderbefestigung im *Logettli* von Muntelier (FR 1F) genannt.<sup>434</sup> Sachlich ist die Ruderbefestigung identisch mit derjenigen auf den Fischerbooten des Bielersees, in die Bordwand werden längliche Hölzer mit einer Gabel an der Spitze gesteckt. Die Bezeichnung dagegen ist nur in Muntelier belegt. Nach mündlicher Auskunft des *Glossaire des patois de la Suisse romande* stammt das Wort aus dem lokalen französischen

Dialekt der Gegend um den Murtensee, dort ist es als *bojale* (phonetisch *bojalə*) belegt. Die weitere Herkunft ist unklar.<sup>435</sup>

Die Ruderbefestigung im *Fischerweidlig* von Bremgarten (AG 43) heisst *Steckholz*. Es handelt sich um Sachtypus 1, also um ein längliches Stück Holz, das in die *Wintäsche* eingesteckt wird, damit das Ruder dagegen gestemmt werden kann. In Brugg/Stilli (AG 29) wird dieselbe Vorrichtung dagegen *Stecklig* genannt. Beide Bezeichnungen sind sehr ähnlich. Als Benennungsmotiv liegt die Vorstellung zugrunde, dass ein längliches Stück Holz in die Bordwand bzw. *Wiintäsche* gesteckt wird.

*Zügi* ist die Ruderbefestigung vom Typus 2 in Nohl (ZH 5<sup>Fl</sup>). Die Befestigung ist nicht erhöht, es handelt lediglich um eine mit einem Brett gebildete Verstärkung der Bordwand, die mit einem Loch versehen ist. Durch dieses Loch wird ein *Rieme* aus Leder gezogen und damit das hintere Stehruder, *Rueder* genannt, festgebunden. Das Brett wird *Zügi* genannt. Das Wort könnte eine Ableitung zum Verb *ziehen* sein.

Auf alten Ruderbooten in Büren (BE 19) hat nach Auskunft der Gewährsperson die Ruderbefestigung aus einer Erhöhung mit einem Dorn und Ringen aus Holz bestanden. Diese Befestigungsvorrichtung hat *Keil* geheissen. Die Beschreibung ist zu wenig präzise, um sie in unsere Sachtypologie einordnen zu können. Daher wird auch auf Herleitung der Bezeichnung verzichtet.

### 2.3.12.6. Zusammenfassung

Die Frage nach der Befestigungsvorrichtung und der Befestigungsstelle ist komplex. Häufig besteht die Befestigungsvorrichtung aus mehreren Teilen, beispielsweise aus einer Bordwandverstärkung, einem Loch und einem Strick. Die Antworten der Gewährspersonen sind denn auch nicht alle auf derselben Ebene, zum Teil wird eine Bezeichnung für die gesamte Vorrichtung gegeben, zum Teil nur für Einzelteile davon. Daher ist ein relativ heterogenes Wortmaterial zusammengekommen, vorab im Westen des Untersuchungsgebietes treten viele Einzelfälle auf. Wesentlich einheitlicher sind die Antworten in der Zentral- und Ostschweiz.

Häufigste Bezeichnungen der Rudervorrichtung sind *Leischt* und damit gebildete Komposita. Sie sind vor allem am Zürichsee vertreten, strahlen aber gegen Westen in die Innerschweiz bis an den Sarnersee, im Osten bis an den Bodensee aus. In der Zentralschweiz wird die Befestigungsvorrichtung dagegen meist *Hängscht*, *Ruederhängscht* usw. genannt. Am Bodensee sind in erster Linie Komposita mit dem Grundwort *Nagel* belegt.

Sachlich haben wir vier Typen unterschieden, drei davon beziehen sich auf die in unserem Gebiet ältere Stehrudertechnik, der vierte auf die Sitzrudertechnik.



### 2.3.13. Das Steuer

[Vgl. Karte 20]

Die Mehrzahl der von uns behandelten Boote wird nicht mit einem eigentlichen Steuer gesteuert, denn Ruderboote werden in aller Regel mit den Rudern selbst gesteuert.<sup>436</sup> Ein Steuer wird erst notwendig, wenn die Boote auf andere Art angetrieben werden, d.h. ursprünglich also durch Segel, später auch durch Motoren. Diese Voraussetzung hat eine geographische Differenzierung zur Folge: Segelantrieb kommt nur in Booten auf Seen vor. Entsprechend war das Steuer vermutlich vor der Einführung von Motoren auf Flüssen gänzlich unbekannt.

Auf allen grösseren Seen waren Boote mit Segelantrieb üblich. Insbesondere die Lastschiffe, aber auch einzelne Fischerboote haben über Segel verfügt. Die Fischerboote mussten jedoch eine gewisse Grösse und vor allem genügend seitliche Stabilität besitzen, damit der Einsatz von Segeln möglich war. Für den Einbaum und seine direkten Nachfolgeboote, den mehrteiligen *Eibaum* der Innerschweiz und den *Granse* des Zürich- und Walensees, habe ich keine Hinweise auf Segelantrieb gefunden. Wahrscheinlich hatten diese Boote zu wenig Stabilität, um bei seitlicher Einwirkung des Windes nicht zu kentern. Dagegen gibt es viele Belege, dass auf Booten der Juraseen und des Bodensees auch für die Fischerboote Segelantrieb und damit ein Steuer vorhanden waren. Dabei wurde die Segelvorrichtung nur bei günstigem Wind aufgebaut, ansonsten wurde gerudert. Bei Mitzka heisst es dazu: "Überhaupt ist das Steuer an unsern Kleinschiffen nur bei wenigen Arten ständige Einrichtung, eigentlich nur bei Seglern. An den Ruderschiffen ist es zu entbehren und da meist ein Zugeständnis an Fremdenverkehr oder Sport. Auf den Fischerbooten ist es bequem auszuhängen und an Bord zu bergen, denn bei mancher Fischereiart, wie beim Treiben quer zum Wind vor dem Schleppnetz, ist es unnötig: durch Hin- und Herschlagen des Griffes sogar störend."<sup>437</sup>

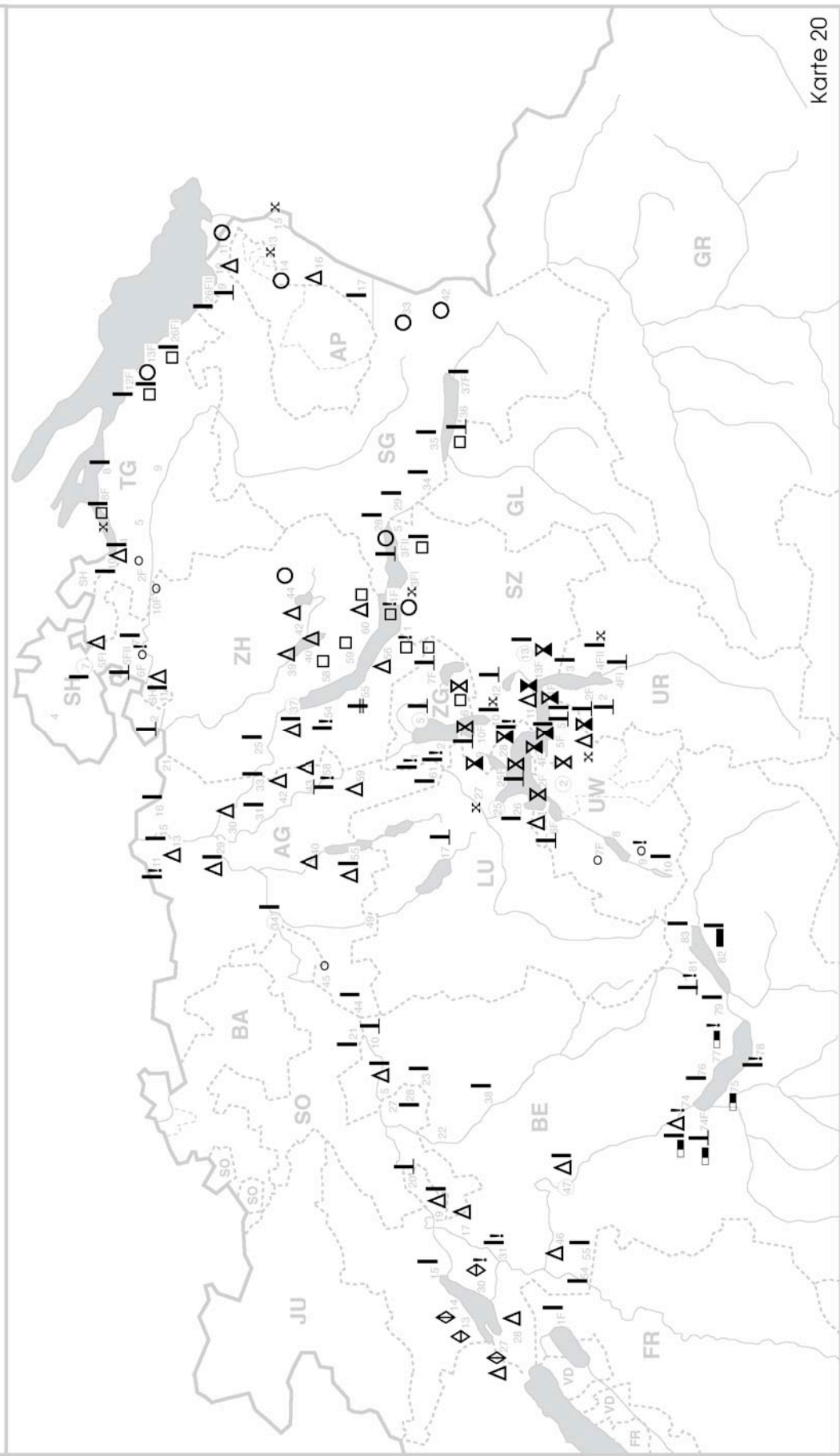
Sachlich ist das Steuer aus dem Ruder abgeleitet. Das Reallexikon des Germanischen Altertums schreibt dazu: "Die Notwendigkeit zu dessen Einführung in den Schiffbau ergab sich erst, seitdem man vom Fortbewegungsmittel der Paddeln zu dem der Remen überging. Alle Steuerruder des germ. Altertums sind Seitensteuer und erweisen durch ihre Form noch deutlich ihren ursprünglichen Zusammenhang mit dem Remen (d. h. dem vulgär, aber unseemännisch sogenannten 'Ruder'), ein Zusammenhang, der sich auch aus dem Namen ergibt."<sup>438</sup> Am Anfang wurde wahrscheinlich ein gewöhnliches Ruder eingesetzt, das anstelle der Vorwärtsbewegung der Steuerung diente.<sup>439</sup> Später wurden eigentliche Steuer entwickelt, die im Unterschied zu den gewöhnlichen Rudern meistens ein grösseres Blatt und eine abgewinkelte Stange besaßen.

Das Steuer kann an zwei verschiedenen Orten im Schiff befestigt werden: Entweder ist es hinten in der Mitte des Hecks oder, was vor allem bei den Lastschiffen des Bodensees vorkommt, seitlich an einem quer über die Bordwände gelegten Balken angebracht. In diesem Fall verläuft der Griff quer zur Längsachse des Steuerruders.

In unserem Material finden wir relativ wenig sachliche Hinweise auf das Steuer und die dafür eingerichteten Boote. Die Frage wurde auch an Orten des erweiterten Be-

Frage 112.2  
*Das Steuer*

- |  |  |  |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>— Stüür</li> <li>— Stüür(g)</li> <li>— Stüürer</li> <li>— Handstüür</li> <li>— Stüürueder</li> <li>— Stüürtüür</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Stüürad</li> <li>× Lande</li> <li>× Landi</li> <li>× Stüürlande</li> <li>◇ Pränggu</li> <li>◇ Pränggur</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>□ Balke</li> <li>— Stüürbalke</li> <li>○ Wort oder Sache ist nicht bekannt</li> <li>× Einzelfälle</li> <li>! Siehe Originalmaterial S. 450</li> </ul> |
|--|--|--|



Karte 20

legortsnetzes gestellt, sie wurde daher auch von vielen Gewährspersonen beantwortet, die nicht direkt mit Schifffahrt und Fischerei zu tun hatten. Entsprechend wurden auch Antworten an Orten gegeben, wo das Steuer sachlich gar nicht bodenständig war, so an den allermeisten Belegorten entlang der Flüsse. Aus dem Vorhandensein eines Belegs kann daher nicht unbedingt geschlossen werden, dass auch die Sache vorhanden war.

Zu den Antworten der Gewährspersonen im einzelnen:

### 2.3.13.1. “Stüür”, “Stüürig”, “Stüürer”, “Handstüür”

*Stüür* ist die häufigste Bezeichnung für das Steuer. Sie kommt in allen Teilen der deutschen Schweiz vor, sowohl an Flüssen wie auch an Seen. Man kann sie als Standardbezeichnung für das Steuer ansehen. *Stüür* n., nhd. *Steuer*, mhd. *stiur(e)*, ahd. *stiura*, geht wie *Steuer* im Sinn von ‘Abgabe’ zurück auf die Grundbedeutung ‘Pfahl’.<sup>440</sup> Laut Kluge ist das Neutrum ausgehend von Norddeutschland erst in spätmittelhochdeutscher Zeit belegt. Sowohl die Etymologie als auch der Zusammenhang mit der femininen Form sind nicht ausreichend klar.<sup>441</sup> Die Etymologie wird von Günther folgendermassen gedeutet: “Das Steuerruder bestand ursprünglich aus einer Stange, mit der ein Schiff oder Boot sowohl fortbewegt als auch gelenkt wurde. Auf diese Weise konnte sich aus der Bedeutung ‘Pfahl’ die Bedeutung ‘Einrichtung zum Steuern eines Schiffes’ entwickeln.”<sup>442</sup> Laut Kluge finden sich wenig Belege für das Simplex *Steuer*, viel häufiger wird das Steuer einfach *Ruder* genannt. *Steuer* könnte eine Verkürzung des Kompositums *Steuerruder* sein, das im Angelsächsischen bereits sehr früh als *stéorróder* belegt ist.<sup>443</sup>

Nach dem Idiotikon ist das Wort in unserem Untersuchungsgebiet nicht bodenständig.<sup>444</sup> Es ist relativ spät von Norden her in die Schweiz vorgedrungen. Offenbar hat es sich ausserhalb der Fachsprache zur Standardbezeichnung entwickelt und ist heute in allen Gebieten bekannt und gebräuchlich. Auch im Nhd. gehört das Wort nicht zur Fachsprache: “In der sprache des seemanns wird steuer heute nicht gebraucht. es heisst hier *runder*, das seit ahd. und mhd. zeit in dieser bed. bezeugt ist. (...). in der gemein- und literatursprache herrscht jedoch *steuer* ... gegenüber *runder* ..., soweit nicht anpassung an die fachsprache bewusst erstrebt wird.”<sup>445</sup>

*Stüürig* f. kommt etwas weniger häufig als *Stüür*, aber ebenso in allen Teilen des Untersuchungsgebietes vor. Es gibt keine sprachgeographische Differenzierung zu *Stüür*. *Stüür* und *Stüürig* gehören eng zusammen und kommen auch im Hochdeutschen nebeneinander vor. Während *Stüür* in der Regel ganz konkret den für die Steuerung notwendigen Teil bezeichnet, umfasst *Stüürig* die Steuervorrichtung als Ganzes. Nhd. *Steuerung* wird vom Duden denn auch als “Gesamtheit der technischen Bestandteile eines Fahrzeuges, die für das Steuern notwendig sind” definiert.<sup>446</sup> Es ist deshalb wahrscheinlich, dass die Gewährsleute beide Bezeichnungen kennen und brauchen, dass die einen aber konkreter, die andern etwas abstrakter geantwortet haben.

*Stüürer* ist nur einmal belegt, in Unterlunkhofen (AG 58). Gewöhnlich ist der *Stüürer* derjenige der steuert, also eine Person, die aktiv das Steuer bedient. Der Gewährsmann hat hier die Fähigkeit des aktiven Steuerns auf das Steuer selbst übertragen. Da er hinzu-

fügt, sachlich sei das Steuer in Unterlunkhofen unbekannt, kann von einer idiolektalen, eventuell gar spontanen Bildung ausgegangen werden.

*Handstüür* ist ebenfalls nur einmal belegt, nämlich in Horgen (ZH 55). Auch hier führt der Gewährsmann an, das Steuer sei sachlich kaum bekannt, es komme nur auf Segelschiffen vor. Möglicherweise will er hervorheben, das Steuer werde direkt von Hand bedient im Gegensatz zur hydraulischen Steuerung bei modernen Lastschiffen oder zur Steuerung mit Steuerrad und Seilzügen bei Motorbooten. Das Wort gehört jedenfalls nicht zur Fachsprache der Fischer.

### 2.3.13.2. "Stüürrueder"

Wir haben bereits im vorhergehenden Kapitel dargelegt, das *Stüürrueder* wahrscheinlich die sprachliche Ausgangsform für das verkürzte *Stüür* darstellt. Denn sachlich ist das Steuer aus einem Ruder entwickelt worden.

In unserem Material kommt das Kompositum *Stüürrueder* etwas weniger häufig vor als das Simplex *Stüür*, jedoch ebenfalls in praktisch allen Regionen des Untersuchungsgebietes. Laut Günther ist das Wort erst relativ spät, im 17. Jh., im Niederdeutschen belegt und wurde von da gar erst im 18. Jh. ins Hochdeutsche entlehnt.<sup>447</sup> Es kann in der Schweiz also kaum bodenständig sein. Es wurde jedoch sowohl im Nhd. wie auch im Schwdt. zur technischen Bezeichnung des Steuers, so dass es, wo keine andere eigenständige Bezeichnung bekannt ist, übernommen wurde. Dass *Stüürrueder* stärker an Belegorten entlang der Flüsse vertreten ist, also in Ortschaften, wo ein traditionelles Boot in der Regel kein Steuerruder besitzt, stützt die These, dass das Wort nicht der bodenständigen Fachsprache angehört.

Im Kompositum *Stüürrueder* ist die Herkunft des Steuers in den Schiffen noch enthalten. Ruder und Steuer waren am Anfang dasselbe, erst später ist eine Differenzierung eingetreten. So gilt *Rueder*, nhd. *Ruder*, immer noch für das Antriebs- wie das Steuergerät.

### 2.3.13.3. "Stüürtür"

*Stüürtür* f. kommt als Bezeichnung des Steuers in erster Linie an den Seen der Ostschweiz vor, namentlich an Zürich-, Walen- und Bodensee. Zwei Ausläufer reichen in die Innerschweiz, an den Zuger- und den Ägerisee.

Laut Idiotikon basiert das Wort auf *Türe* in der Bedeutung von 'Türflügel'.<sup>448</sup> Ausgehend von der äusserlichen Ähnlichkeit wurde es auch auf das Steuer des Schiffes, vornehmlich des Lastsegelschiffes, übertragen, welches auch eine dieser Bezeichnung entsprechende Grösse besitzt. Im Material wird auch mehrmals ausgesagt, die Antwort beziehe sich auf das Lastschiff. Dass dieselbe Bezeichnung auch für besegelte Fischerboote gebraucht wird, kann nicht ganz ausgeschlossen werden, ausdrückliche Belege gibt es jedoch keine.

Bei Schwarzenbach findet sich ein Hinweis auf das Material, aus dem die *Stüürtür* besteht: “Steuerblatt (ursprünglich aus Holz, schon früh auch aus Eisen); wurde beim Rudern aufgezogen.”<sup>449</sup>

#### 2.3.13.4. “Stüürrad”

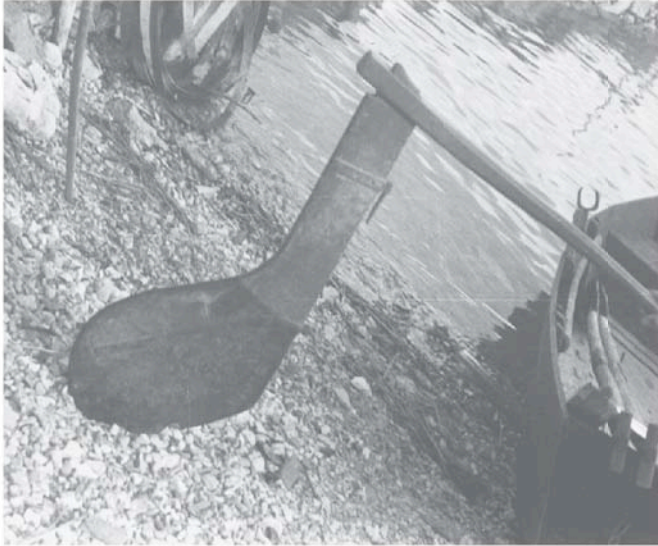
*Stüürrad* ist insgesamt achtmal belegt, alle Belege liegen ausschliesslich in der Ostschweiz, z.B. im St. Galler Rheintal, aber auch an Zürich- und Bodensee. In keinem einzigen Fall wird eine sachliche Erklärung beigefügt. Aus dem Wort kann jedoch erschlossen werden, dass in Booten mit einem *Stüürrad*, ähnlich wie bei einem Auto, das Steuer mit einem Rad bedient wird, das heisst, dass durch Drehung des Rades das Steuer bewegt werden kann. Diese Art der Steuerung kommt ausserhalb der Hochseeschifffahrt nur auf modernen Last- oder Motorbooten vor. In der Hochseeschifffahrt ist das Steuerrad bereits in der zweiten Hälfte des 18. Jh. aufgekommen.<sup>450</sup> Es fehlen jedoch alle Hinweise darauf, dass auch die traditionellen Lastschiffe der Binnenschifffahrt in unserem Untersuchungsgebiet ein Steuerrad besaßen. Es ist daher kaum weiter erstaunlich, dass viele Belege aus dem St. Galler Rheintal stammen, wo es kaum Schifffahrt gibt und die Gewährspersonen das Steuer eines Schiffes kaum aus eigener Erfahrung kennen. *Stüürrad* gehört jedenfalls nicht dem traditionellen Fachwortschatz der Schiffer und Fischer an.

#### 2.3.13.5. “Lande”, “Landi”, “Stüürlande”

*Lande* bzw. *Landi*, in einem Fall *Stüürlande*, ist insgesamt vierzehnmal belegt. Die Belege liegen allesamt in der Innerschweiz, an Vierwaldstätter- und Zugersee. *Lande* f. bedeutet im Schweizerdeutschen ‘Stange zu bestimmtem Zweck’, z.B. ‘Deichselstange, Verbindungsstange zwischen Vorder- und Hinterwagen’, in Schwyz auch ‘Ruderstange’<sup>451</sup> und in der Sprache der Schiffer ‘das in Angeln laufende Steuerruder am Hinterteil des Schiffes’.<sup>452</sup> *Lande* in der Bezeichnung des Steuerruders stammt laut Idiotikon aus der Zeit, als die Steuerung mit einem langen Ruder bewerkstelligt wurde. Möglicherweise ist *Lande* jedoch auch die Bezeichnung der Steuerstange und ein pars pro toto für die gesamte Steuerung.

#### 2.3.13.6. “Pränggu”, “Ruederpränggu”, “Pränggur”

*Pränggu(r)* m. ist eine Bezeichnung des Bielersees. Das Wort entstammt dem französischen oder, wie es im Idiotikon heisst, dem “Barkenwelsch” der Schiffer. Seine Entstehung wird im Idiotikon wie folgt beschrieben: “Ohne Zweifel entstellt aus frz. *prends (le) cours*, wohl eigentl. als Zuruf an den Steuermann gebraucht, dann als Bezeichnung seiner Tätigkeit und weiterhin auch seines Werkzeuges gefasst. Im benachbarten rom. Sprachgebiet findest sich das W. nur am Neuenburgersee in den Formen *Brinlgou*,



*Brinlgo, Brilgo*".<sup>453</sup> Laut B at Arnold heisst das Steuerruder der *barque*, einem Transportschiff des Neuenburgersees, *le praingou*.<sup>454</sup>

Emanuel Friedli<sup>455</sup> beschreibt den *Pränggu* folgendermassen: "An Segelschiffen wird solches *Br nggu haa* mittelst des Steuerruders ersetzt durch die Wendungen eines ungefähr Quadratmeter grossen Brettes, das an zwei *Chl obe* an der fast oder ganz senkrechten Hinterwand hängt und so *i d's Wasser abe langet*.  ber die Wand hinauf ragt die eiserne *Spindle*, in welche die meterlange Stange zum *dr aie* eingreift. Diese Steuervorrichtung heisst *das* oder (häufiger) *der Br nggu*; auch

etwa der *Brengu*, welches *u* als labialisiertes *el* aufgefasst wurde, so dass man 'richtiger' und 'schöner' *Br ngel* spreche. Um  gerten *spricht ma Bringuu*. Die Variante *pr mguur* erinnert leise an die holländischen *bram* oder das *bramzeil (...)*".

Der *Pränggu* kommt, wie obige Abbildung zeigt, ausdrücklich nicht nur auf Lastschiffen vor, sondern auch auf besegelten Fischerbooten.

### 2.3.13.7. "Balke", "St urbalke"

Nach einhelliger Aussage der Gewährspersonen soll es an Briener- und Thunersee auch früher auf den Fischerbooten kein Steuerruder gegeben haben. In Merligen (BE 77) wird vermerkt, man habe die Fischerboote und auch die Lastschiffe nur mit dem *Faarrueder* gesteuert. Beim *Bock* jedoch, einem Lastschiff mit Segel, war ein Steuerruder vorhanden. Dieses heisst *Balke* bzw. *St urbalke*. *Balke* m., mhd. *balke*, ahd. *balcho*, *balco*, hat im Schweizerdeutschen einerseits dieselbe Bedeutung wie nhd. *Balken*, andererseits ist es auch synonym zu *Lade* und bedeutet laut Idiotikon u. a. "dert. nach altem Brauch zum Aufziehen und Hinunterlassen eingerichtete, t. in Angeln hängende Fensterladen" oder auch etwa 'Falltür'.<sup>456</sup> Die Bedeutung 'Steuerruder' ist im Idiotikon nicht verzeichnet. Fensterladen oder Falltür haben jedoch äusserlich einige Ähnlichkeit zum Steuerruder. Dieses hat auf Lastschiffen häufig eine quadratische Form, ist aus Holz gefertigt und möglicherweise auch dazu eingerichtet, in seichtem Wasser oder beim Anlanden heraufgezogen zu werden.

*Balke* in der Bedeutung des Steuerruders ist ausschliesslich auf Briener- und Thunersee beschränkt, scheint aber dort fest verankert zu sein. Das Wort wird nur gebraucht für das Steuerruder des alten Lastschiffes, des *Bocks*, beim moderneren Dampfschiff heisst es *St ur* oder *St urig*. Offenbar haben wir es deshalb mit einer alten, bodenständigen Variante zu tun, die sich nur in diesem Gebiet herausgebildet und nicht in die anderen Regionen ausgestrahlt hat.

### 2.3.13.8. Einzelfälle

In Lachen (SZ 3<sup>F1</sup>) besteht das Steuer laut Gewährsmann aus *Stüürrad* und *Stüürflosse*. *Flosse* f., mhd. *vlozze*, ahd. *flozza*, ist eine Bildung zum Verb *fliessen* in der Bedeutung ‘schwimmen’.<sup>457</sup> Gewöhnlich wird es für die Schwimmeinrichtungen des Fisches gebraucht. In der Sprache der Fischer werden damit auch Schwimm- oder Flotthölzchen an Fischernetzen bezeichnet.<sup>458</sup> In der Bedeutung ‘Steuerruder’ ist das Wort jedoch nur an diesem einen Ort belegt. Dass es zusammen mit *Stüürrad* genannt wird, deutet darauf hin, dass es sich höchstwahrscheinlich nicht auf ein traditionelles Boot bezieht, sondern auf eines mit Motorenantrieb. *Stüürflosse* gehört damit nicht zum bodenständigen Wortschatz der Schiffer und Fischer.

*Stüürsparre* wird in Hurden (SZ 1<sup>F</sup>) genannt. Dabei handelt es sich jedoch nicht um das Steuerruder selbst, sondern lediglich um die Pinne, mit der das Steuer bedient wird. Das Steuerruder selbst heisst in Hurden *Stüürtür*. *Sparre* m., mhd. *sparre*, ahd. *sparro*, bezeichnet “meist ein Stück Rundholz von ungefähr 4-10 cm Dicke und 1-3 m (selten mehr) Länge, (kurze) Stange, Prügel, auch Latte, (behauener) Balken”.<sup>459</sup>

Das Dampfschiff wird laut Angaben der Gewährsperson von Oberried am Brienersee (BE 81) mit dem *Leiter* m. gesteuert. Das Wort ist zum Verbum *leiten* im eigentlichen Sinn gebildet. Der *Leiter* ist derjenige, der etwas leitet bzw. steuert, z.B. ein Fuhrmann, ein Dirigent usw.<sup>460</sup> *Leiter* kann man aber auch von Dingen sagen, z.B. von Metallen, die Strom leiten. Belege dafür, dass auch eine Steuervorrichtung als *Leiter* bezeichnet werden kann, liegen ausserhalb von Oberried keine vor. Es handelt sich daher möglicherweise um eine idiolektale Bildung.

*Schuufle* f. heisst der ins Wasser ragende Teil des Steuers in Risch (ZG 2), der obere Teil des Steuers heisst *Lande*. *Schuufle* haben wir bereits im Kapitel über das Ruderblatt angetroffen. Da Ruder und Steuerruder sachliche und historische Gemeinsamkeiten aufweisen, ist es durchaus einleuchtend, dass Ruderblatt und Steuerruder gleich benannt werden. Dass dies jedoch nur an einem Belegort auftritt, macht skeptisch. Die Benennung könnte durchaus auch auf einer Verwechslung oder auf idiolektalem Gebrauch beruhen.

*Schwanzrueder* wird vom Gewährsmann aus Aarberg (BE 31) genannt. Das *Schwanzrueder* sei früher auf den Flössen vorhanden gewesen. *Schwanz* umfasst neben seiner eigentlichen Bedeutung in übertragenem Sinn auch allgemein schwanzähnliche Dinge und “in weiterm Sinn, übh. was einen Anhang, den Abschluss zu etwas bildet”.<sup>461</sup> Wahrscheinlich war das Steuer an den Flössen ganz hinten abgebracht und bildete somit den Abschluss bzw. den *Schwanz* des Flosses. Über die sachliche Ausgestaltung dieses Ruders liegen keine Angaben vor. Ob die Bezeichnung auch an anderen Orten üblich war, kann nicht beurteilt werden, da an den anderen Belegorten nirgends Bezug auf die Flösse genommen wird.

In Arth (SZ 10) nennt der Gewährsmann das Steuer *Stüür* oder *Striichi*. Mit *Striichi* ist nicht ein eigentliches Steuer gemeint, sondern entweder das zum Steuern gebrauchte hintere linke Stehruder, mit dem gleichzeitig gerudert und gesteuert wird, oder ein über die Bordwand gehängtes kleines Ruder, mit dem das Abdriften des Bootes verhindert wird.<sup>462</sup>

### 2.3.14. Die Segel

[Vgl. Karte 21]

Der Gebrauch von Segeln als Antriebsmittel für Bootsfahrzeuge ist sehr alt. Bereits bei den Kelten an der Westküste Galliens waren in vorrömischer Zeit Segel aus Häuten in Gebrauch. Die niederrheinischen Germanen haben sie spätestens von den Römern übernommen.<sup>463</sup> Auf römischen Einfluss geht auch die Ablösung der Ledersegel durch Leinsegel zurück. Nach Plinius haben die nordgallischen Stämme in der zweiten Hälfte des ersten Jahrhunderts n. Chr. begonnen, Leinsegel herzustellen. Von ihnen ist diese Technik zu den rechtsrheinischen Germanen gelangt.

Die Germanen haben ganz offenbar die Technik des Segels nicht direkt von den Römern, sondern durch Vermittlung der Gallier, übernommen.<sup>464</sup> Dafür gibt es auch sprachliche Hinweise. Denn das germanisch *Segel* ist nicht vom lateinischen *velum* entlehnt.

Das Wort *Sägel* kommt in allen germanischen Sprachen vor, seine Herkunft ist jedoch unklar. Kluge und Günther führen es auf eine indogermanische Wurzel *\*seq-* ‘schneiden’ in der Bedeutung von ‘abgeschnittenes Stück Tuch’ zurück. Daraus entstand germ. *\*segla-* ‘abgeschnittenes Stück’, ahd. *sēgal*, mhd. *segel*, nhd. *Segel*. Das lat. *Sagulum* ‘Kriegsmantel’ geht vermutlich auf dieselbe idg. Wurzel zurück und kann nicht als Ausgangspunkt für eine Entlehnung ins Germanische angesehen werden, da für *Segel* bereits gemein- und vorgermanische Formen existieren.<sup>465</sup> Ellmers<sup>466</sup> dagegen sieht in *Segel* eine keltische Entlehnung mit umstrittener Etymologie. Er nimmt als Ausgangspunkt kelt. *\*sjula* ‘Haut, Riemen’ an. Diese Etymologie setzt das Segel aus Leder an den Anfang der Entwicklung. Erst als dieses sachlich und sprachlich etabliert war, haben die Germanen das Leinsegel von den Galliern übernommen. Laut Ellmers wird diese Chronologie auch durch Ausgrabungsfunde gestützt: Der Fund eines keltischen Schiffes von Blakfriars zeigt viele Gemeinsamkeiten bis in die Details mit demjenigen eines germanischen Schiffes aus Brügge. Daher schliesst Ellmers: “Alle angeführten Hinweise lassen darauf schliessen dass die Germanen das Ledersegel und seine Bezeichnung von den Kelten übernommen haben, und zwar vor deren Romanisierung.”<sup>467</sup>

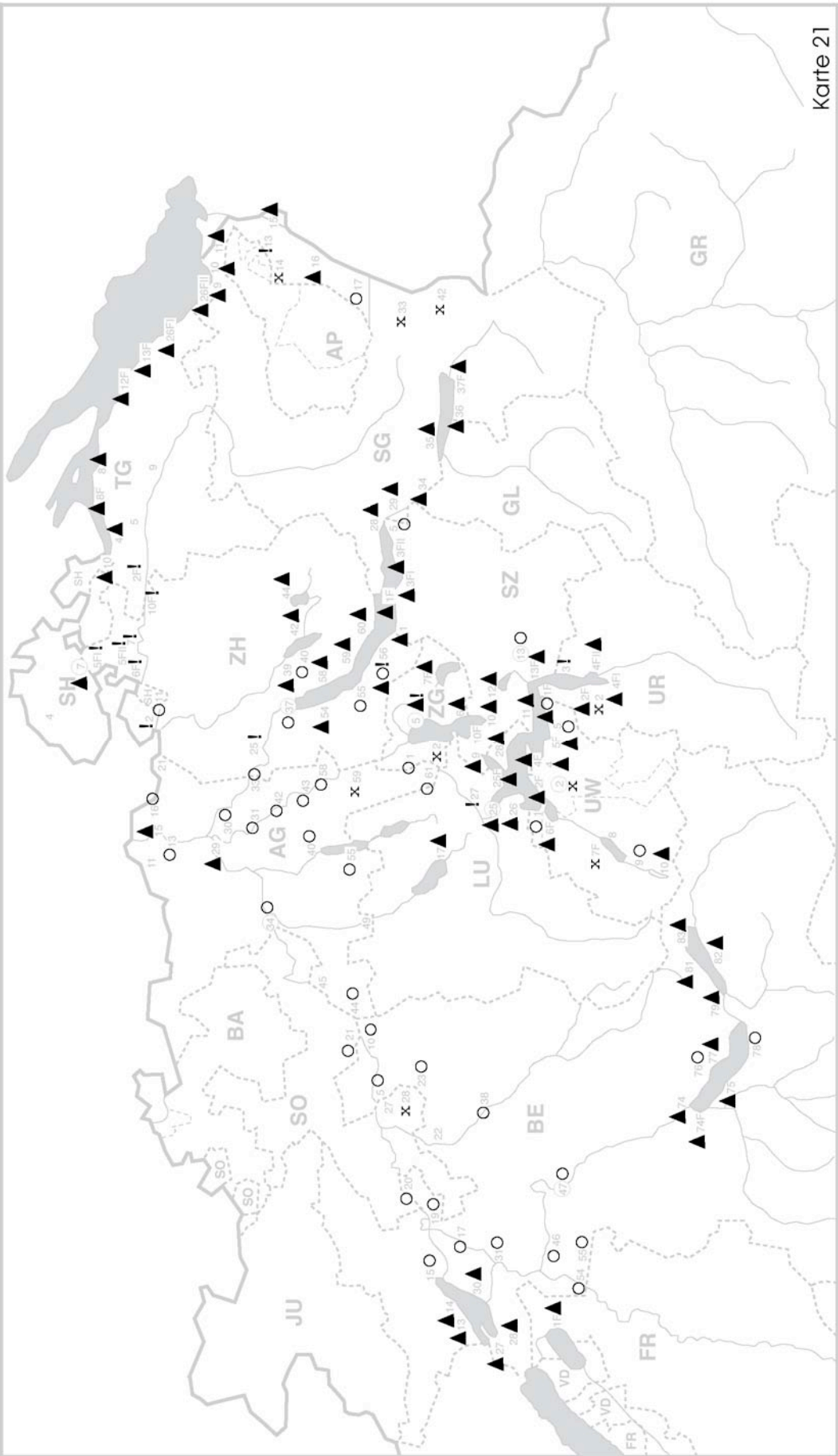
Auch in der Schweiz sind Segel zum Antrieb von Booten, vorwiegend von grossen Transportschiffen, seit alter Zeit belegt. Die 1970 gefundenen Überreste eines gallo-romanischen Bootes am Neuenburgersee weisen eine Befestigungsvorrichtung für einen Mast auf. Segel sind damit für die Zeit der römischen Herrschaft in der Schweiz belegt.<sup>468</sup> Auf Abbildungen der Jahrhundertwende sind auch Fischerboote mit Segelan-



Frage 112.3

## Das Segel (Genus)

- ▲ Maskulin
- Neutrum
- x Genus nicht genannt
- ! Siehe Originalmaterial S. 451



Karte 21

trieb bezeugt. Aber bereits 1930, als Mitzka die Feldforschung zu seinem Buch über Bauern- und Fischerboote durchführte, waren in der Schweiz kaum noch traditionelle Boote mit Segelantrieb vorhanden. Er schreibt dazu: “Die Schweiz bietet in noch stärkerem Masse als sonst der Süden eine bunte Vielfältigkeit in der Schiffsform und der Rudertechnik, aber die Segelbilder sind, abgesehen von dem ausserhalb unseres Fragekreises liegenden Genfer Sees, nirgends mehr eigenartig. Am heimischen Kleinschiff fehlt heute meist das Segel trotz der grossen Wasserflächen.”<sup>469</sup> Und an anderer Stelle: “Die Fischer haben im deutschen Süden so gut wie nie ein Segel auf ihrem Fahrzeug während der Fischerei aufgezogen, eher noch auf Spazierfahrten. (...). Im Süden ist es nur noch Hilfssegel neben dem Motor (auf dem Bodensee) und dem Ruderbetriebe. Auf dem ‘Ladeschiff’ des Bodensees wird es nur noch zur Heufracht aufgezogen (...), da der Motor feuergefährlich ist. Dabei ist dies Rahsegel in Deutschland noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts weit verbreitet gewesen, wie auf Lithographien und sonstigen Bildern immer wieder festzustellen ist.”<sup>470</sup>

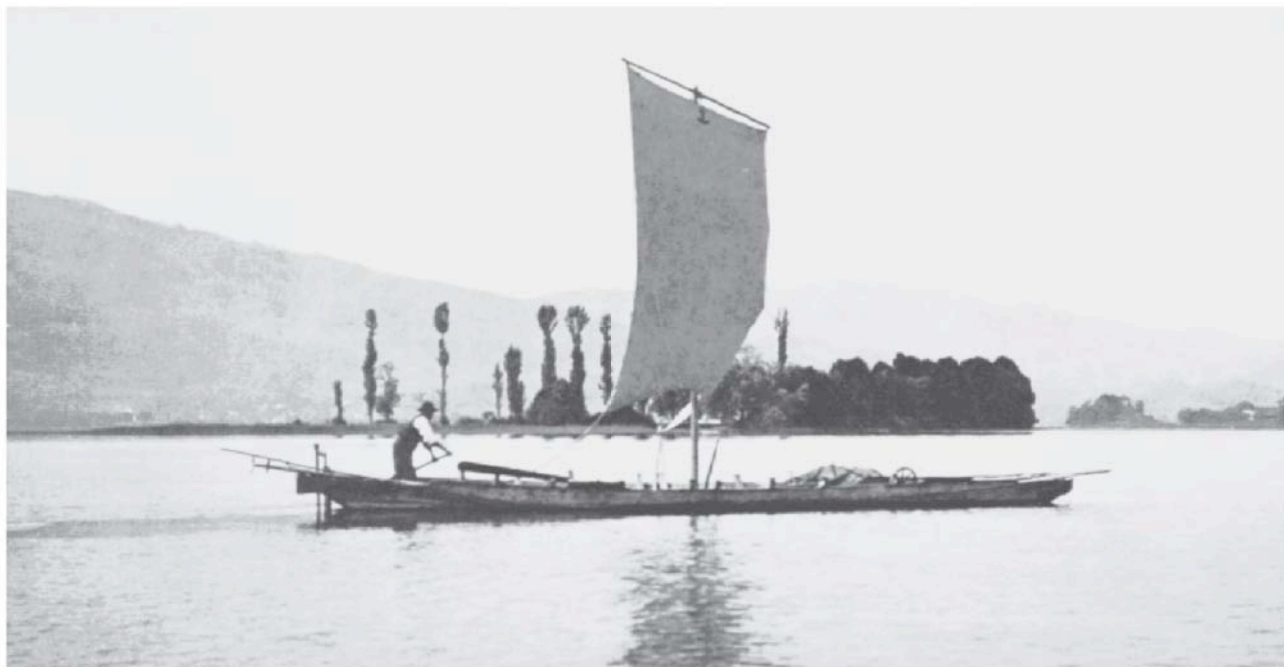
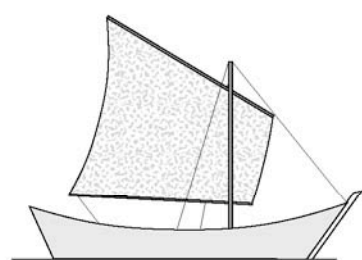


Abb. 65: Ein Ledischiff mit gehisstem Segel auf dem Zürichsee. Welti fügt dem Bild die folgende Legende bei: “Vater Hottinger mit seinem Schiff vor der Lützelau um die Jahrhundertwende”. [Quelle: WELTI, HILDE (HRSG.). 1974. Ledischiffe auf dem Zürichsee. Stäfa: Th. Gut, S. 56]

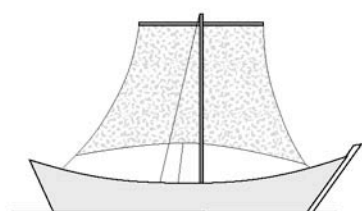
Da, wie Mitzka schreibt, bereits in den dreissiger Jahren kaum mehr Segel auf traditionellen Booten zu beobachten waren, lässt sich leicht erahnen, dass zur Zeit der SDS-Aufnahme, etwa fünfzehn bis zwanzig Jahre später, nur noch wenige Überreste dieser alten Antriebstechnik vorhanden waren. Nur auf Sportbooten haben die Segel neuen Auftrieb erlangt, sachlich haben sie aber mit den traditionellen Segeln in unserem Untersuchungsgebiet kaum mehr etwas zu tun.

Im SDS-Material sind denn auch wenig sachliche Hinweise vorhanden, Zeichnungen und Fotos von Booten mit aufgezogenen Segeln fehlen vollständig. Die Antworten der Gewährspersonen beruhen wahrscheinlich auch zum grossen Teil auf ihren Erinnerungen an früher, zum Teil stammen sie auch gar nicht aus eigener Anschauung. Denn nicht

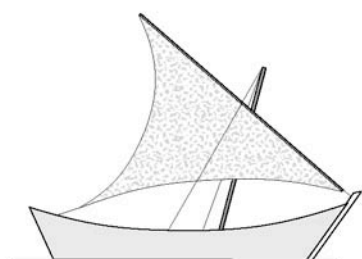
überall, auch nicht vor dem Aufkommen von Motorenantrieb, waren Fischerboote zum Segeln eingerichtet. Schliesslich eignet sich nicht jedes Boot für die Installation eines Segelantriebes. Beispielsweise gibt es keine Hinweise darauf, dass die Einbäume der Zentralschweiz mit Segeln bestückt waren. Dazu sind sie zu schmal, was die Gefahr des Kenterns wesentlich erhöht. Auch mehrteilige Fischerboote verfügen nicht immer über einen Segelantrieb oder wenn, dann meist über einen relativ einfachen, der nur bei idealen Windverhältnissen eingesetzt werden kann. Laut Arnold wurde das Segel auf der *barque* des Neuenburgersees, eines Fischerbootes mit vier Mann Besatzung, nur bei Rückenwind gehisst, sonst wurde gerudert. Häufig hatten die Fischer auch keine riesigen Strecken zu bewältigen zwischen ihrem Wohnort und dem Fanggebiet, Rudern war, zumal auf den kleinen Seen, in der Regel effektiv genug. Anders bei Transport- und Lastschiffen. Mit ihnen wurden mehrere Tonnen Material über grössere Strecken befördert. Die Zuhilfenahme des Windes hat hier gegenüber der Fortbewegung mit Rudern enorme Vorteile. Aber auch bei diesen Schiffen konnten nur bei günstigen Windverhältnissen die Segel gehisst werden, sonst wurde gerudert, gestakt oder vom Ufer aus von Hand oder mit Pferden gezogen. Nach dem Aufkommen von Motoren sind die Segel ziemlich schnell verschwunden.



Luggersegel



Rahsegel



Lateinsegel

Abb. 66: Die drei in der Schweiz vorkommenden traditionellen Segelformen.

Aufgrund von Fotos und Beschreibungen können für das Gebiet der Schweiz sachlich drei verschiedene Segelformen nachgewiesen werden: Das Lugger-, das Rah- und das Lateinsegel. Diese Bezeichnungen sind in der Berufssprache der Fischer nicht üblich, sie stammen vorwiegend aus dem Niederdeutschen Raum, haben sich aber wegen der dort vorkommenden Vielfalt an Segeln als technische Fachausdrücke etabliert. Für die Fischerei in unserem Untersuchungsgebiet wurde vermutlich, wo Besegelung üblich war, meist das Luggersegel eingesetzt. Hinweise für seinen Gebrauch gibt es sowohl für den Bodensee wie auch für die Juraseen. Die Lastschiffe auf allen grösseren Seen unseres Untersuchungsgebietes hatten dagegen die viereckigen Rahsegel. Entsprechende Abbildungen finden sich vom äussersten Osten über die Zentralschweiz bis an die Juraseen.<sup>471</sup> Das dreieckige Lateinsegel, das ursprünglich am Mittelmeer beheimatet war,<sup>472</sup> kommt dagegen am Genfersee, also ausserhalb unseres Untersuchungsgebietes, vor. Ob es auch ausgestrahlt hat Richtung Neuenburger- und Bielersee kann nicht mit absoluter Bestimmtheit ausgeschlossen werden. Konkrete Belege dafür habe ich jedoch nicht gefunden. Lediglich ein Hinweis bei Friedli könnte in diese Richtung deuten. Zum Aussehen der Segel des Bielersees sagt er: "Das Segel selbst oder vielmehr *der Sägel* (wie altdeutsch) ist entweder ein *Dreieck-* oder ein *G'viert-Segel*. Am Segelbaum (1829) oder *Mastbäumli*, welches im Sitzbrett aufgepflanzt wird, hängt

das Segel mittelst des *Sägelchnächt*: eines zwei bis drei Meter langen *Säili*, und wird an diesem mit dem kleinern *Sägelsäili* oder der *Limme aufgezogen*.<sup>473</sup>



Abb. 67: Ein Fischer der Insel Reichenau im Bodensee setzt das Segel in der Gondle. Es handelt sich um ein Luggersegl. Segelantrieb auf Fischerbooten war nicht auf allen Seen der deutschen Schweiz üblich. [Quelle: MÖKING]

Das Wort *Sägel* ist in der deutschen Schweiz überall bekannt und gebräuchlich. Andere Bezeichnungen für die Segel sind nicht belegt. Sachlich kommen oder kamen Segel aber nur an Seen vor, Flüsse sind für diese Antriebstechnik nicht geeignet. Den Gewährspersonen an Belegorten entlang der Flüsse sind dennoch Wort und Sache vertraut. Unterschiede tauchen jedoch im Genus des Wortes auf. Das alte oberdeutsche Segel ist maskulin, also *der Sägel*, aus dem Niederdeutschen dagegen stammt die neutrale Form *das Sägel*.<sup>474</sup> Karte 20 zeigt den Unterschied im Genus auf. In unserem Untersuchungsgebiet hat sich beinahe überall dort, wo traditionell Segelboote entweder zur Fischerei oder in der Lastschiffahrt verkehrten, das alte maskuline *Sägel* erhalten, während ausserhalb dieser Gebiete, namentlich entlang der Flüsse, fast durchgehend die neue neutrale Form gebräuchlich ist. Dies zeigt deutlich, dass eine Fachsprache resistenter gegen Sprachwandel ist als die Gemeinsprache. Von dieser Regel gibt es einige wenige Ausnahmen. So nennen einige Gewährspersonen an Seen, vorwiegend solche, die nicht den Berufsfischern angehören, auch neutrales *Sägel*. Auf der anderen Seite gibt es Flussbewohner, die die maskuline Form verwenden. Doch diese Ausnahmen sind so wenig zahlreich, dass von einem eigentlichen sprachlichen Gegensatz zwischen Fluss- und Seeanwohnern gesprochen werden kann.

## 2.3.15. Der Mast

[Vgl. Karte 22]

Wie wir im vorhergehenden Kapitel gesehen haben, ist der Segelantrieb in unserem Untersuchungsgebiet schon mindestens seit der Romanisierung, also seit 2000 Jahren bekannt und in Gebrauch. Trotzdem haben sich kaum elaborierte Segeltechniken entwickelt. Die Segel waren offenbar nie mehr als ein Hilfsmittel zur Fortbewegung und eine Ergänzung zum Rudern und Staken, die nur bei günstigem Wind, meist Rückenwind eingesetzt wurden. Mitzka weist denn auch darauf hin, dass in unserem Untersuchungsgebiet nur Einmaster bekannt sind, zweimastige Schiffe gab es in der Schweiz offenbar nur am Genfersee. Der Mast war im Schiff nur lose befestigt und wurde, wenn nicht gesegelt wurde, umgelegt.<sup>475</sup> Damit konnten auch niedere Brücken unterfahren werden, wenn die Segelboote auf Flüssen verkehrten.

In der Fischerei war der Gebrauch von Segeln zur Zeit der SDS-Aufnahme nur noch ganz selten anzutreffen, sofern er in einem bestimmten Gebiet überhaupt einmal üblich gewesen war. Entsprechend haben die Gewährspersonen praktisch überhaupt keine sachlichen Erläuterungen gegeben. Über Länge, Durchmesser und Beschaffenheit des Mastes liegen überhaupt keine Angaben vor. Man kann jedoch davon ausgehen, dass der Mast in der Regel aus einem dünneren Baumstamm hergestellt wurde und bei kleinen Booten nicht sehr hoch war. Bei den Lastschiffen mussten, um bei ihrem enormen Gewicht überhaupt mit den Segeln eine Vorwärtsbewegung erzielen zu können, entsprechend höhere Masten installiert werden. Schwarzenbach nennt eine Höhe von 12.5 bis 13.5 m.<sup>476</sup> Diese Angabe stammt wahrscheinlich von Hasler, der über den Mast des *Ledischiffes* folgendes schreibt: “*Me hät de Sägelbaum müese abelege, wäm-mer underem Rapperswiler- oder Hurdener Dammdurchlass durre gfare-n ist und en dänn wider ufgstellt und mit eme halbrunde Iseband am Sägelbrätt fest gmacht. De Sägelbaum hätt en Durchmässer vo 18 bis 20 Santimeter gha und ist 42 bis 45 Schueh (12,5 bis 13,5 m) lang gsi.*”<sup>477</sup> Aufgrund von Abbildungen scheinen mir 12,5 bis 13,5 m ein wenig zu hoch gegriffen, eine Höhe zwischen 6 und 8 m ist wahrscheinlicher.<sup>478</sup>

Da die Segelschiffahrt nur auf Seen betrieben werden kann, wurde die Frage nach dem Mast auch fast ausschliesslich an Belegorten entlang der Seen gestellt. Karte 21 zeigt ein ziemlich heterogenes Bild. Zwei Wortgruppen dominieren, auf der einen Seite *Baum* und damit gebildete Komposita, auf der anderen Seite *Mascht* und damit gebildete Komposita. Beide Bezeichnungen sind an allen grösseren Seen der deutschen Schweiz anzutreffen, es gibt kaum regionale Differenzierungen. Zu diesen beiden Wortgruppen gesellt sich in der Innerschweiz eine dritte mit dem Grundwort *Stange*. Dies ist eindeutig eine regionale Variante, beschränkt auf Vierwaldstätter- und Zugersee.

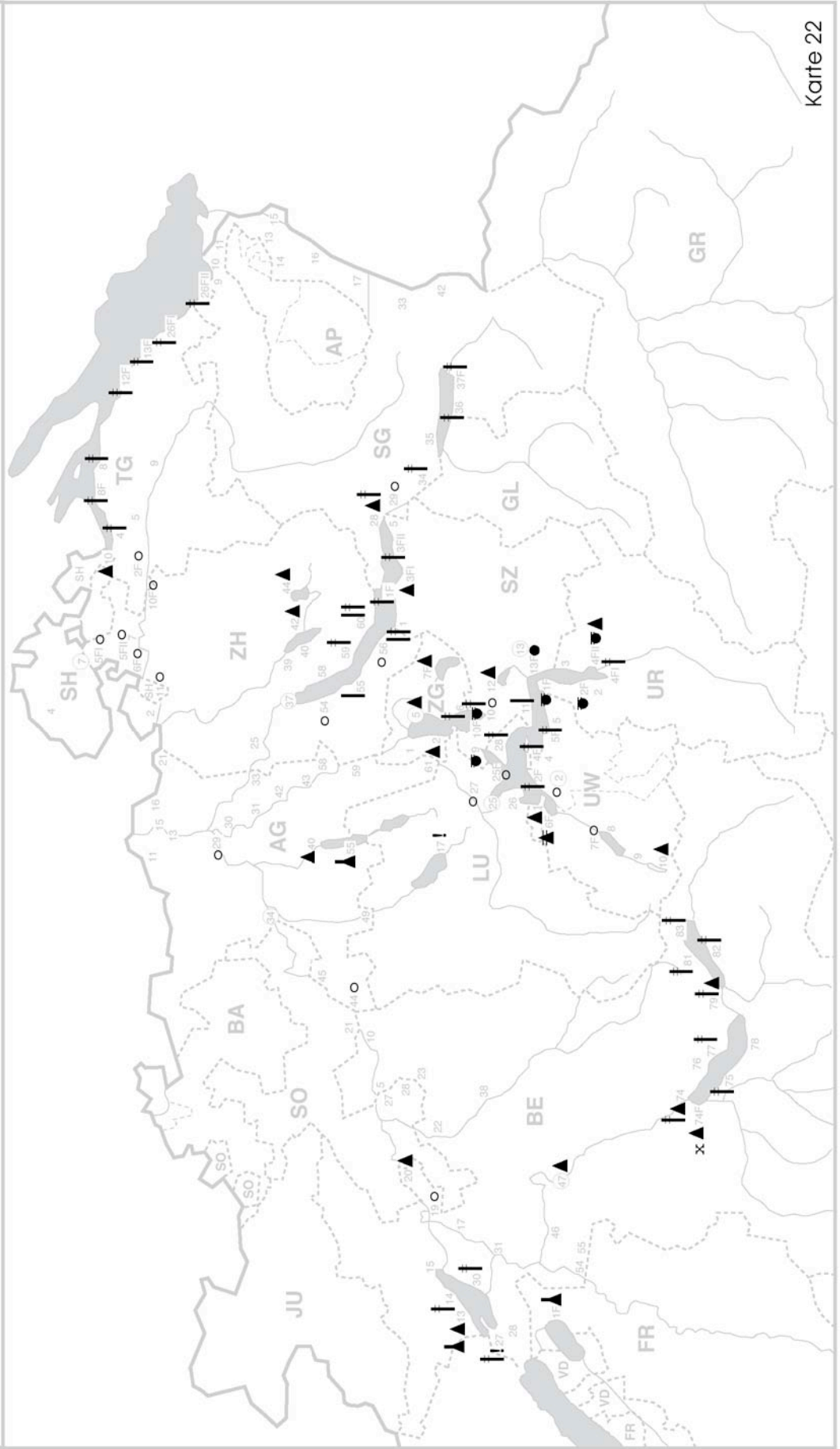
Das sachlich wenige differenzierte Erscheinungsbild der Segelschiffahrt widerspiegelt sich in der Bezeichnung des Mastes. Mit Ausnahme der Innerschweiz gibt es keine regionalen Varianten, auch idiolektale Varianten fehlen fast ganz.

Zu den Bezeichnungen im einzelnen:

Frage 112.4  
**Der Mast**

- ┆ Baum
- ┆ Sägelbaum
- ▲ Maschtbaum
- ▲ Mascht

- ▲ Sägelmascht
- Stange
- Sägelstange
- Wort oder Sache ist nicht bekannt
- × Grundwort ist nur einmal belegt
- ! Siehe Originalmaterial S. 452



### 2.3.15.1. "Baum", "Sägelbaum", "Maschtbaum"

Die mit Abstand häufigste Bezeichnung für den Mast in der deutschen Schweiz ist *Sägelbaum* m. Seltener, an nur drei Orten in der Innerschweiz und am Zürichsee wird nur das Simplex *Baum* genannt; ebenso selten, an drei Orten an Sempacher-, Bieler- und Murtensee, kommt das Kompositum *Maschtbaum* vor.

*Sägelbaum*, mhd. *sägelboum*. ahd. *segal-*, *segilpoum*,<sup>479</sup> ist ein "altoberdeutsches Schifferwort von der ahd. Zeit bis in 17. Jahrh. oft gebraucht und gebucht."<sup>480</sup> Seine Etymologie erklärt sich dadurch, dass ursprünglich für den Mast ein entästeter Baum genommen wurde. Anord. heisst der Mast denn auch *siglu-tré*, also ebenfalls wörtlich *Sägelbaum*. Ausserhalb der Schifffahrt diente das Grundwort *Baum* allgemein der Bezeichnung verschiedener Rundhölzer.<sup>481</sup> Als Simplex ist es jedoch nur dann verständlich, wenn der Kontext eindeutig klar ist. Grimm schreibt dazu: "Nicht selten, wo es der Zusammenhang verstattet, steht das blosze *baum* für *mastbaum*, *schlagbaum*, *stammbaum*, *tottenbaum* u.a.m."<sup>482</sup> Falls der Kontext nicht einwandfrei klar ist, wird dagegen ein Kompositum benutzt.

Ausserhalb unseres Untersuchungsgebietes vielfach belegt ist auch *Mastbaum*. Laut Kluge "eine bis ins 17. Jahrh. geläufige altdeutsche Vollform für *Mast*, bes. in oberdeutschen Quellen auftretend; aber als untechnisch von Röding 1796 nicht verzeichnet."<sup>483</sup> Die Frage, ob die im nächsten Kapitel behandelten *Mascht*-Belege eine Verkürzung eines alten *Maschtbaum* darstellen oder auf neueren Einfluss aus dem Norden zurückgehen, kann nicht mit Sicherheit beantwortet werden. Auf jeden Fall sind die Belege gegenüber *Sägelbaum* krass in der Minderheit und nur noch, falls sie einmal weiter verbreitet waren, in Reliktform vorhanden.

### 2.3.15.2. "Mascht", "Sägelmascht"

Wie wir im vorhergehenden Kapitel ausgeführt haben, waren anord. *siglu-tré*, ahd. mhd. *sägelboum*, Ausgangspunkt der Bezeichnungen für den Mast in den meisten germanischen Sprachen. Aber bereits im Altenglischen taucht die Bezeichnung *mæst*, aus germ. \**masta-* '(Segel)stange', auf, ein Wort das sich später auch allmählich in anderen germanischen Sprachen durchsetzt und über frmlat. *mastus* auch in den romanischen Sprachen Aufnahme findet. Im Ahd. tritt es häufig noch als Kompositum *mastboum* auf, in der nhd. Standard- und Fachsprache findet sich nur noch das verkürzte *Mast*.<sup>484</sup>

In unserem Untersuchungsgebiet hat *Mascht* m., einmal auch als Kompositum *Sägelmascht* belegt, weite Verbreitung gefunden. Man trifft es an allen Seen von Ost bis West, stärker in den zentralen und westlichen Gebieten, seltener in der Ostschweiz. Ein eigentliches Kerngebiet fehlt jedoch, an allen grösseren Seen kommt zusätzlich auch *Sägelbaum* vor. Ob beide Bezeichnungen seit alters her als Synonyme nebeneinander stehen, oder ob *Mascht* erst aufgrund neueren Einflusses der Standardsprache eingeführt wurde, kann nicht entschieden werden.

### 2.3.15.3. “Stange”, “Sägelstange”

An fünf Belegorten in der Innerschweiz, an Vierwaldstätter- und Zugersee, wird der Mast *Sägelstange* genannt, zusätzlich einmal nur *Stange*. *Stange* f., mhd. *stange*, ahd. *stange* aus germ. \**stangō*- f. ‘Stange’,<sup>485</sup> ist im Schwdt. vielfach belegt, insbesondere als “Gerät oder Teil eines solchen, selbständiger, frei beweglicher Gegenstand oder senkrecht in den Boden gesteckt, als Handhabe, Abspernung (...)”.<sup>486</sup> *Sägelstange* als Bezeichnung des Mastes entspricht also durchaus der eigentlichen Bedeutung von ‘Stange’. Das Wort hat jedoch innerhalb der Schifffahrtsterminologie häufig eine etwas andere Bedeutung: An mehreren Orten in unserem Gebiet wird das Wort für die Segelruten verwendet, also für die Stange, die quer zum Mast befestigt wird und an der das Segel hängt. Diese Bedeutung wird auch von Grimm belegt.<sup>487</sup>

### 2.3.15.4. Einzelfälle

Zu den bisher behandelten Wortgruppen, die als Bezeichnung des Mastes dienen, gesellt sich nur ein Einzelfall. In Gwatt (BE 74<sup>F</sup>) wird der Mast des Lastschiffes zwar *Mascht*, derjenige des Fischerbootes dagegen *Lattli* genannt. *Lattli* n. bedeutet im Schweizerdeutschen ‘hochaufgeschossener, dünner Baum’ oder ‘vierkantige oder auch nur auf einer Seite abgeflachte, seltener ganz runde Holzstange zu verschiedenem Gebrauch (...)’.<sup>488</sup> Wir haben auch hier wieder die Bedeutung ‘Baum’ als Ausgangspunkt, möglicherweise wurde zur Herstellung des Mastes ein spezieller Baum verwendet, der gleichzeitig dünn und lang war. Ausserhalb von Gwatt wurde diese Bezeichnung in unserem Zusammenhang jedoch nirgends genannt.

## 2.3.16. Die Leinen

Im Fragekatalog waren drei Fragen zu den Segelleinen vorgegeben: a) die Leine, an der das Segel hängt; b) die Leine, an der das Segel hoch gezogen wird und c) die unten am Segel befestigte Leine, mit welcher das Segel verstellt werden kann. Die Antworten sind jedoch sachlich nicht immer ganz eindeutig einer dieser Unterfragen zuzuordnen. Da die traditionelle Segelschifffahrt auch kaum mehr praktiziert wurde, sind nur wenige sachliche Erläuterungen und keine Skizzen beigefügt. Aus diesem Grund werden wir im folgenden alle von den Gewährsleuten genannten Antworten zusammennehmen und auf eine gesonderte Auswertung der Unterfragen verzichten. Auf eine Karte wird ebenfalls verzichtet. Wo zusätzliche sachliche Erläuterungen nötig sind, werden wir diese soweit als möglich beifügen.

Die meisten Leinen, die für die Segelschifffahrt benötigt werden, werden mit dem Wort *Seil* n., mhd. ahd. *seil* aus germ. \**saila*- n. ‘Seil’<sup>489</sup>, oder einem damit gebildeten Kompositum benannt. Als Simplex ist *Seil* 24 Mal belegt, also etwa gleich häufig wie die Komposita. Schwdt. *Seil* ist weitgehend gleichbedeutend wie nhd. *Seil*, im allgemeinen ist ein *Seil* “länger



und dicker als der *Häsel* und bes. der *Strick*,” doch z. T. wird das Wort auch für kürzere und dünnere Seilstücke gebraucht.<sup>490</sup> Das Simplex *Seil* ist sehr unspezifisch und wird wohl eher von Gewährspersonen genannt, die kaum vertiefte Kenntnis der Segelschiffahrt haben. Das Wort kann entsprechend nicht der Fachsprache zugerechnet werden.

Ebenfalls häufig, insgesamt 17 Mal ist das Kompositum *Sägelseil* n. belegt. Ganz ähnliche Bildungen sind *Baumseil* (zwei Belege) und *Sägelbaumseil* (ebenfalls zwei Belege). Im Idiotikon wird *Sägelseil* definiert als “das Seil, das vom Bootrand, wo es festgemacht werden kann, durch ein Loch oben am Segelbaum geht und das Segel an der Segelrute trägt; es dient auch zum Aufziehen und Niederlassen des Segels.”<sup>491</sup> Und ganz ähnlich die Definition von Schwarzenbach, die sich zusätzlich auf das synonyme *Baumseil* bezieht: “Das Seil, an dem das *Sägelroor* mit dem *Sägel* am *Baum* befestigt und aufgezogen wird. Es läuft durch ein Loch oben am Segelbaum und wird bei leichtem Wind am *Baumnagel* belegt; bei stärkerem (*äisäiligem*) Wind wird es an einen *Sägel-sparre* im hintern Teil des Schiffes zurückgebunden.”<sup>492</sup> Beide Definitionen weisen das *Sägelseil* als dasjenige Seil aus, an dem das Segel hochgezogen werden kann (Unterfrage b). In unserem Material wird jedoch auch mehrfache dasjenige Seil, an dem das Segel selbst befestigt ist, als *Sägelseil* bezeichnet.

In Wollerau (SZ 1) werden die beiden Komposita *Toppelseil* und *Roorseil* erwähnt. Dort werden auch zusätzliche sachliche Erläuterungen geliefert: “*Sägelbaumseil* zum Aufziehen des Segels, oben durch Loch im Baum [mit eingelegten *Baumtötli*]. *Toppelseil* aus zwei Strangen = Verstärkung des Baumseils. *Roorseil* zum *zöüme* [Verstellen bei schrägem Wind], befestigt Eisen am Rohr.” Sowohl *Toppelseil* wie auch *Roorseil* werden nur in Wollerau genannt. Es ist aber zu vermuten, dass beide Bezeichnungen und die zugehörige Sache früher weiter verbreitet waren, da aber die meisten Gewährsleute nicht mehr direkt mit der Segelschiffahrt zu tun hatten, waren nur noch die hauptsächlichen Leinen in Erinnerung. Dafür spricht zudem, dass *Roorseil* und *Toppelseil* auch von Schwarzenbach in sein Wörterbuch aufgenommen wurden. Er definiert *Roorseil* folgendermassen: “An den beiden Enden des *Sägelroors* ist je ein Schot (*Roorsäil*) angebracht, mit deren Hilfe das Segel gestellt wird. Heute Bezeichnung für leichte Belegtaue” und *Toppelseil* n.: “Zusätzliche Sicherung des Segelbaums bei starkem (*toppelsäiligem*) Wind; führt vom Baum auf beide Seiten des Hintergransens.”<sup>493</sup>

*Ortseil* bzw. *Örtli* kommt an drei Belegorten am Bodensee vor. In allen drei Fällen wird ausgesagt, dieses Seil werde in der Hand gehalten und diene zum Verstellen des Segels. Es gehört also zu Unterfrage c. Dies wird auch von Möking bestätigt, der das *Ortseil* bzw. das *Örtli* für die besegelte Gondel der Insel Reichenau auf dem Bodensee belegt. *Ort* ist dabei der “Zipfel des Segeltuchs, der sich im Winde frei bewegen kann und (...) das an ihm angebrachte Seil.”<sup>494</sup> *Ort*, mhd. ahd. *ort* aus germ. \**uzda-*, hat die ursprüngliche Bedeutung von ‘Spitze’, später erweitert zu ‘Ecke, äusserstes Ende’.<sup>495</sup> In der Bezeichnung *Ortseil* ist diese alte Bedeutung noch enthalten. Das *Ortseil* ist an der Ecke bzw. am äussersten Zipfel des Segels befestigt. Die Bedeutungsentwicklung von *Ort* zu ‘Platz’ ist erst im Neuhochdeutschen eingetreten.

Schwieriger einzuordnen sind *Maschtseil* (dreimal belegt) und *Bindseil* (einmal belegt). Zu *Bindseil* setzt der Gewährsmann selbst ein Fragezeichen. Da es sonst nie belegt

ist, beruht es wahrscheinlich auf einem Irrtum. Bei *Maschtseil* wird in Sengen (AG 40) hinzugefügt, damit werde die Segelstange festgehalten. Aus dem Bestimmungswort *Mascht* kann geschlossen werden, dass damit die Segelstange am *Mascht* hochgezogen wird. Das Mastseil gehört damit zur Unterfrage b.

Je nur einmal belegt sind *Twärseil* (SZ 1<sup>F</sup>), *Handseil* (ZH 55) und *Länkseil* (AG 40). *Twärseil* gehört zu Unterfrage a, an diesem Seil hängt das Segel. Laut Auskunft des Gewährsmannes wird es an der oberen Ecke befestigt. Herkunft und Verwandtschaft von *Twär* sind unsicher. Möglicherweise gehört es zu mhd. *twër* ‘quer, schräge’, ein Wort, das sich im Schweizerdeutschen in verschiedenen Komposita erhalten hat (z.B. *twerbalken*) und als Simplex ‘quer durch das Tal wehender Wind, starker Südwind, Föhn’ bedeutet.<sup>496</sup> Eine Verwandtschaft mit dieser Wortgruppe ist durchaus möglich. *Handseil* und *Länkseil* sind dagegen einfacher einzuordnen. Beide gehören zu Unterfrage c, es sind also Leinen, mit denen das Segel verstellt werden kann. Weiter Angaben fehlen. Das *Handseil* wird vermutlich in der Hand gehalten, damit sofort auf unterschiedliche Windstärken reagiert und ein allfälliges Kentern vermieden werden kann. *Länkseil* könnte seinen Namen davon haben, dass damit das Segel gelenkt wird.

Ein weiteres Grundwort neben *Seil* ist *Schnuer* f., das auch als Kompositum *Sägel-schnuer* belegt ist. *Schnuer* ist jedoch weit weniger stark verbreitet als *Seil*, inklusive Komposita ist es lediglich dreimal vertreten, die Belegorte sind in keinem geographischen Zusammenhang. Es handelt sich um Oberried am Brienersee (BE 81), Isleten (UR 2<sup>F</sup>) und Sengen (AG 40). Die Belege gehören sachlich zu allen Unterfragen, es scheint, dass nicht eine bestimmte Leine als *Schnuer* bezeichnet wird. In Oberried nennt der Gewährsmann gleich alle drei Leinen *Schnüer* oder *Seil*. Der Gewährsmann scheint zwischen den beiden Bezeichnungen keinen Unterschied zu machen. Auch in Sengen scheinen *Sägelseil* und *Sägelschnuer* synonym. Im Schwdt. bedeutet *Schnuer* gewöhnlich dasselbe wie nhd. *Schnur*, eine *Schnuer* ist meist dünner als ein *Seil* oder ein *Strick*, aber dicker als ein *Faden*.<sup>497</sup> Offenbar scheint dieser Unterschied weder vom Gewährsmann in Oberried noch von demjenigen in Sengen gemacht zu werden.

Schwarzenbach nennt bezüglich der Segelleinen eine zusätzliche Bedeutung von *Schnuer*, die aber in unserem Material nicht vorkommt: “An einer Längsseite des Segels befestigtes Schot. *Die lange oder groosse Schnüer* in zwei Dritteln der Segelhöhe. *Die chuurze oder chliine Schnüer* in einem Drittel der Segelhöhe. Dienen zusammen mit dem *Roorsäil* dazu, das Segel dem Kurs und dem Wind entsprechend zu stellen.”<sup>498</sup>

In Stäfa nennt der Gewährsmann die Leine, mit der das Segel verstellt wird, *Grossschot*. Dies ist der nhd. Fachausdruck. Nhd. *Schot(e)* f. bedeutet ‘Tau, mit dem ein Segel herangeholt wird’. Das Wort stammt aus dem Niederdeutschen, es ist die Entsprechung zu nhd. *Schoss*. Vom Zipfel des Segels ist das Wort auf das Tau übergegangen.<sup>499</sup> Möking belegt *Grossschot* auch als Fachterminus am Bodensee: “Für das *Ortseil* gebraucht der Schiffbauer statt des heimischen Wortes das nd. Lehnwort *Grossschot* n. mit Angleichung des Geschlechtes an jenes von gleichbed. *Ort*. Mnd. *schôte*, nd. *schoot* f. ‘die beiden unteren Ecken des Segels, Segelleine’.”<sup>500</sup>

Insgesamt an drei Belegorten am unteren Zürichsee (in Wollerau, Hurden und Nuolen) kommt (*Sägel-*)*Zöpf* vor. Es handelt sich um die Leinen, die unten die beiden Ecken des

Segels mit der Bordwand verbinden. Sie gehören also zu Unterfrage c. Mhd. ahd. *zopf* bedeutet ‘Ende, Zipfel, Zopf’.<sup>501</sup> Ähnlich wie beim *Ortseil* des Bodensees scheint das Wort vom Zipfel des Segels auch auf die zugehörigen Leinen übergegangen zu sein.

Am Thunersee wird an drei Belegorten als Bezeichnung für die Leinen, mit denen das Segel verstellt wird, *Struppe* genannt. *Struppe* f., spätmhd. *struppe*, *strüpfte* ‘Strippe, Lederschlinge’ stammt aus lat. *struppus*, *stroppus* m. ‘Schnur, Riemen’, das seinerseits aus gr. *stróphos* m. ‘Seil Band’ entlehnt ist. Kluge nennt es eine archaisch oberdeutsche Variante von Strippe, das von Berlin aus verbreitet wurde und als *strüpfte* im Mittelhochdeutschen auftaucht.<sup>502</sup> Das Idiotikon nimmt für unser Gebiet jedoch eher eine eigenständige Entlehnung aus dem Lateinischen an.<sup>503</sup> Dies würde natürlich darauf hindeuten, dass wir es hier mit einem Relikt aus alter Zeit zu tun haben. Die Geschlossenheit, mit der das Wort am Thunersee auftritt, könnte jedenfalls ein Hinweis darauf sein, dass es sich um eine bodenständige Bezeichnung handelt. Ob sie jedoch auf die Zeit der römischen Besatzung zurückgeht ist fraglich. Das Wort kann auch in anderem Zusammenhang entlehnt worden sein und erst später in die Fachsprache der Schiffer übernommen worden sein.

*Tau* n. nennt der Gewährsmann von Schmerikon (SG 28) die Leinen des *Alewinders*. Im traditionellen Boot werden diese dagegen *Baumseil* genannt. Der *Alewinder* ist ein modernes Sportsegelboot, das aus dem Norden eingeführt wurde. Mit dem Boot wurde offenbar auch das Wort aus dem Neuhochdeutschen übernommen. Nhd. *Tau*, mndd. *touwe*, *tow*, *tau*, wurde im 16. Jh. aus dem Niederdeutschen entlehnt; die weitere Verknüpfung ist unklar.<sup>504</sup>

Ebenfalls nur einmal, in Seedorf (UR 4<sup>Fl</sup>), ist *Strick* m. belegt. Das Sujet ist jedoch unsicher und versieht die Antwort selbst mit einem Fragezeichen. *Strick* hat weitgehend dieselbe Bedeutung wie nhd. *Strick*, die Verwendung des Wortes für die Segelleinen wäre durchaus denkbar. Das Sujet selbst hat jedoch offenbar keine eigene Erfahrung mit der traditionellen Segelschiffahrt, seine Antwort beruht wohl auf einem Irrtum.

In Iseltwald (BE 82) am Brienersee wird die Leine, mit der das Segel verstellt werden kann, *Droom* genannt. *Droom*, mhd. *drum*, bedeutet im Schwdt. u.a. ‘Geflochtenes, Gewobenes’, spezifischer auch ein ‘Stück Faden, Garn, Zwirn, Schnur, Seil, Kette u.ä.’.<sup>505</sup> Eine Übertragung des Wortes auf die unteren kurzen Segelleinen ist ohne weiteres vorstellbar. Da das Wort jedoch nur einmal in dieser Bedeutung belegt ist, könnte es sich auch um eine idiolektale Bildung handeln.

In Gersau (SZ 11) wird die das Segel verstellende Leine *Halftere* genannt. Schwdt. *Halftere*, nhd. *Halfter* m. n. (f.) ‘Zaum ohne Gebiss’, mhd. *halfter* f., ahd. *halftra*, *hal(f)ter* f. aus westgerm. \**halftrōn* f. ‘Halfter’,<sup>506</sup> ist nur ausserhalb der Schiffahrt belegt. Möglicherweise verwendet das Sujet einen Halfter für die Segelleinen. Ansonsten ist eine idiolektale Übertragung anzunehmen.

## 2.3.17. Die Segelruten

[Vgl. Karte 23]

Das Segel wird nicht nur mit den Leinen gestrafft, die Form wird ihm auch durch Segelruten gegeben. Dabei haben die verschiedenen Segelformen zum Teil nur eine, zum Teil aber auch zwei Segelruten. Das Rahsegel, wie es für die Lastschiffe unseres Untersuchungsgebietes mehrfach belegt ist, hat nur an seinem oberen Ende eine Segelrute. Das Luggersegel dagegen, das eher auf den kleineren Fischerbooten vor allem des Bodensees vorkommt, hat am unteren und am oberen Rand je eine Segelrute.

Da, wie wir bereits in den beiden vorangehenden Kapiteln gesehen haben, die traditionelle Segelschifffahrt zur Zeit der SDS-Aufnahme kaum mehr in Gebrauch war und die Gewährspersonen zum Teil gar nie selbst mit Segeln zu tun hatten, sind nur ziemlich wenige Antworten gegeben worden. Sachliche Erläuterungen sind sehr spärlich. Dennoch rechtfertigt sich die Herstellung einer Karte. Auf der einen Seite sind die Reliktgebiete, wo zumindest noch die Erinnerung an die Segelschifffahrt vorhanden sind, deutlich erkennbar. Während bei der Frage nach den Segeln und in etwas kleinerem Mass bei der Frage nach dem Mast auch Gewährspersonen eine Antwort gaben, die diese Einrichtungen nur vom Hörensagen kannten, ist bei der Frage nach den Segelruten fast nur noch von denjenigen Gewährspersonen eine Antwort gegeben worden, die selbst noch mit der Segelschifffahrt zu tun hatten. Die Segelruten sind nämlich weniger auffällige Einrichtungen und daher den Laien kaum bekannt.

Die Karte deutet trotz der vielen Lücken die Existenz mehrerer Sprachräume an. So kennt ausschliesslich der Zürichsee die Bezeichnung *Sägelroor*. Am Bodensee findet sich eine Häufung von (*Sägel-*)*Ruete*. Die Seen des Berner Oberlandes und der Innerschweiz dagegen nennen die Segelruten *Stange/Stangli* oder ähnlich. Der Bielersee ist dagegen uneinheitlich. Überhaupt keine Belege gibt es entlang der Flüsse.

Zu den Bezeichnungen im einzelnen:

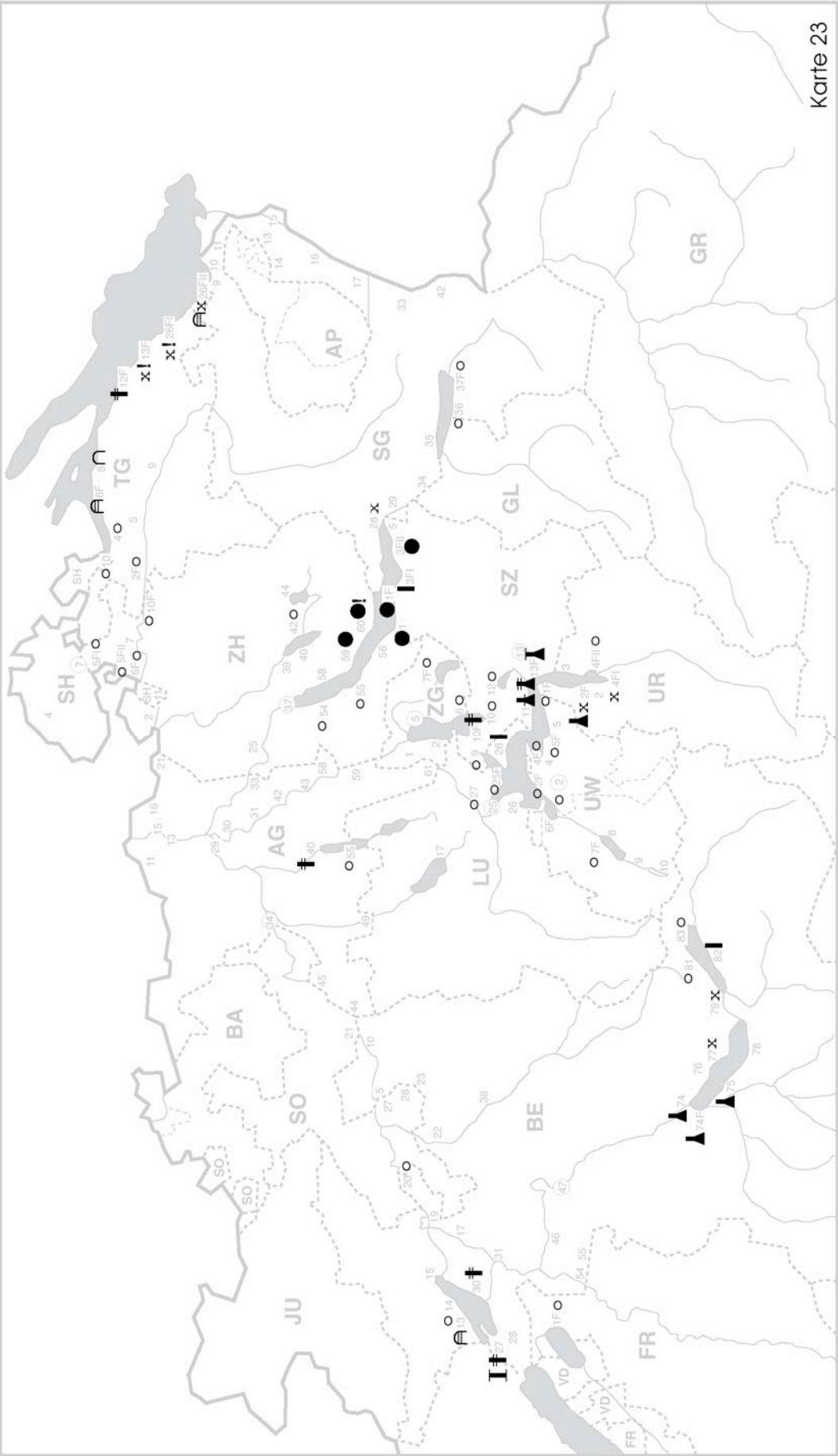
### 2.3.17.1. "Stange", "Stangli", "Sägelstange", "Twärstange", "Siitestange"

In der Mehrzahl der Fälle wird die Segelrute *Stange/Stangli* oder mit einem damit gebildeten Kompositum bezeichnet. *Stange* wurde bereits im Kapitel über die Ruderstange besprochen.<sup>507</sup> Das Wort bedeutet im Schweizerdeutschen weitgehend dasselbe wie im Neuhochdeutschen.<sup>508</sup> Es tritt in einer Vielzahl von Zusammenhängen auf und gehört nicht einer spezifischen Fachsprache, sondern dem Gemeinwortschatz an.

Das Verbreitungsgebiet von *Stange* und Komposita erstreckt sich über das gesamte Untersuchungsgebiet. Einen Schwerpunkt bilden jedoch die Innerschweiz und der westliche Teil der deutschen Schweiz. Damit haben wir ein über weite Strecken identisches geographisches Erscheinungsbild wie bei der Ruderstange. An Orten wo die Ruderstange als *Stange* bezeichnet wird, ist die Wahrscheinlichkeit gross, dass auch die Segelrute so benannt wird.

Frage 112.6  
*Die Segelrute*

- |                |               |                                     |
|----------------|---------------|-------------------------------------|
| ! Stange       | ! Querstangli | o Wort oder Sache ist nicht bekannt |
| ▲ Stangli      | I Sitestange  | x Einzelfälle                       |
| † Sägelstange  | ● Sägelroor   | ! Siehe Originalmaterial S. 452     |
| ▲ Sägelstangli | ∩ Ruete       |                                     |
| ▲ Twärstangli  | ⌒ Sägelruete  |                                     |



Karte 23

Das Simplex *Stange* kommt nur dreimal vor. Häufiger sind der Diminutiv *Stangli* und damit gebildete Komposita. Offenbar werden die Segelruten als relativ klein empfunden, jedenfalls wenn man sie mit dem Mast vergleicht. Gegenüber der Ruderstange sind sie jedoch grösser. Trotzdem wird z.B. am Thunersee nur für die Segelruten der Diminutiv gebraucht, für die Ruderstange wird die Grundform vorgezogen. Ausschlaggebend für die Wahl des Diminutiv ist augenscheinlich nicht eine absolute, sondern eine relative Grösse. In diesem Fall hier wird wahrscheinlich der Mast als Vergleichspunkt herangezogen.

Als Kompositum erscheint mehrmals *Sägelstange* bzw. *Sägelstangli*, und zwar verteilt auf alle Regionen von Ost bis West. Nur je einmal, in den beiden benachbarten Ortschaften Gersau (SZ 11) und Brunnen (SZ 13<sup>F</sup>), tauchen *Querstangli* und *Twärstangli* auf. Zu ersterem erübrigt sich ein Kommentar. Die Segelruten stehen quer zum Mast, die Bezeichnung ist deshalb einleuchtend. Das zweite Bestimmungswort, *Twär-* haben wir bereits im vorangehenden Kapitel über die Segelleinen angetroffen. Das Wort geht zurück auf mhd. *twër* ‘quer, schräge’ und ist im Schweizerdeutschen in verschiedenen Verbindungen in Gebrauch. Somit haben wir dasselbe Benennungsmotiv wie bei *Querstangli*. Es ist gar möglich, dass der Gewährsmann in Gersau aus einem ursprünglichen *Twärstangli* der besseren Verständlichkeit wegen, oder weil er selbst *twär* nicht mehr aktiv braucht, ein *Querstangli* gemacht hat.

### 2.3.17.2. “Sägelroor”

Einzig am Zürichsee belegt ist *Sägelroor*. *Roor* n., nhd. *Rohr*, mhd. ahd. *rōr* aus germ. *\*rauza-* n. ‘(Schilf)Rohr’,<sup>509</sup> bedeutet im Schweizerdeutschen weitgehend dasselbe wie im Neuhochdeutschen.<sup>510</sup> Dies lässt annehmen, dass die Segelruten an den betreffenden Belegorten nicht aus einem vollen Stück Holz bestanden, sondern innen hohl waren. Möglich wäre z.B. die Verwendung einer Röhre aus Metall. Leider finden sich dazu im Originalmaterial keine Angaben. Es gibt lediglich zwei sachliche Hinweise, nämlich dass das *Sägelroor* nur beim *Ledischiff* am oberen Ende des Segels vorhanden sei und dass es 6 bis 8 m lang sei. Auch im Idiotikon gibt es keine näheren sachlichen Angaben dazu. Unter dem Lemma *Segelrōr* wird als Verbreitungsgebiet zwar auch Zürich- und Walensee genannt, sachlich steht jedoch nur “Raae, an welcher das Segel befestigt und aufgezogen wird”.<sup>511</sup> Auch bei Schwarzenbach steht lediglich derselbe Satz.<sup>512</sup> Dass Benennungsmotiv muss daher im Dunkeln gelassen werden.

### 2.3.17.3. “Ruete”, “Sägelruete”

*Ruete* bzw. *Sägelruete* ist insgesamt viermal belegt. Drei Belege liegen am Bodensee, ein vierter in Ligerz (BE 13) am Bielersee. *Ruete* f., nhd. *Rute*, mhd. *ruote*, ahd. *ruota* aus germ. *\*rōdō* (n.) f. ‘Rute, Stange, Balken’,<sup>513</sup> bedeutet ‘(dünner) Stab, Stange’.<sup>514</sup> Im Idiotikon ist auch das Kompositum *Sägelruete* belegt, als Verbreitungsgebiet wird der

Bodensee angegeben.<sup>515</sup> Das Kompositum ist bereits im Alt- und Mittelhochdeutschen belegt, es handelt sich somit eindeutig um eine sehr alte Bildung.<sup>516</sup> Ob die *Sägelruete* in alter Zeit auch über das Bodenseegebiet hinaus verbreitet war, kann aufgrund unserer Quellen nicht beurteilt werden. Es ist aber möglich, dass der Beleg am Bielersee ein Relikt eines alten Verbreitungsgebietes darstellt, die geringe Belegdichte lässt jedoch keine gesicherten Schlüsse zu.

An sachlichen Angaben liegt nur wenig vor. Ob die *Sägelruete* tatsächlich eine dünne Stange ist oder nur im Verhältnis zum Mast relativ dünn wirkt, wird nirgends erläutert. In Ermatingen (TG 8) wird aber gesagt, dass es zum Teil nur oben, zum Teil aber auch oben und unten eine *Ruete* hat. *Ruete* ist damit die Bezeichnung der Segelstange sowohl beim grossen Rahsegel der Lastschiffe wie auch beim kleineren Luggersegel der Fischerboote. Möking spricht dagegen bei der Behandlung der *Sägelruete* nur vom Luggersegel der Gondel: “Das *Segeltuch* n. wird oben und unten gestrafft durch die beiden *Segelruten* f., an denen es mit schmalen Leinenbändern befestigt ist”.<sup>517</sup> In Horn wird die *Sägelruete* ebenfalls im Zusammenhang mit dem Luggersegel genannt, sie dient allerdings nur zur Bezeichnung der unteren Segelstange, die obere heisst dagegen *Sägelgaffel*. In Ligerz schliesslich fügt der Gewährsmann bei, die *Sägelruete* sei oben und unten an den Segeln angebracht, jedoch nur auf Segelschiffen, die besegelten Fischerboote hätten überhaupt keine Ruten. Leider wird nicht klar, was der Gewährsmann mit “Segelschiffen” meint. Möglicherweise ist dies jedoch ein Hinweis darauf, dass die Bezeichnung *Sägelruete* am Bielersee gar nicht bodenständig ist, sondern zu einem neueren, eventuell aus der Ostschweiz eingeführten Bootstyp gehört.

#### 2.3.17.4. Einzelfälle

Im ganzen gesehen gibt es relativ wenige Einzelfälle. An drei Orten werden Bildungen mit *Gaffle*, *Gaffel* genannt: in Stäfa (ZH 60) das Simplex *Gaffle*, in Schmerikon (SG 28) das Kompositum *Gaffelbaum* und in Horn (TG 26<sup>FII</sup>) ebenfalls ein Kompositum, nämlich *Sägelgaffel*. *Gaffel* f. ist im Schweizerdeutschen nicht bodenständig. Es ist offenbar über die Fachsprache der Bootsbauer an die genannten Belegorte an Boden- und Zürichsee gelangt. Möking schreibt dazu: “Der Schiffbauer steht wiederum unter nd. Einfluss mit seiner Bezeichnung der beiden Segelruten. Er nennt die obere *Gaffel* f. nach dem nd. ndl. *gaffel*, mnd. *gafele*, ‘Gabel, Segelstange’. Das Wort ist zu verselbigen mit ahd. *gabala*, von einer idg. Wz. \**ghabh* ‘gespaltet sein’. Die Lautverschiedenheit lässt keltische Entlehnung vermuten.”<sup>518</sup> Laut K. Günther ist das Wort seit dem 17. Jahrhundert in der Bedeutung einer gabelförmigen Rahe im Nhd. belegt.<sup>519</sup> Das gabelförmige Ende dürfte denn auch die Benennungsmotivation gewesen sein.<sup>520</sup> Ob die Gabelform auch in unseren Belegen sachlich vorkommt, ist nicht bekannt.

Zwei Belegorte, die Bildungen mit *Gaffle*, *Gaffel* für die obere Segelrute benutzen, kennen für die untere Segelrute die Bezeichnung *Grossbaum*. Es sind dies Stäfa am Zürichsee (ZH 60) und Schmerikon am Obersee (SG 28). Wie *Gaffle*, *Gaffel* stammt auch

*Grossbaum* aus dem Fachwortschatz der Bootsbauer. Möking belegt die Bezeichnung für den Bodensee: “Die untere Segelrute (...) heisst der Schiffbauer *Grossbaum* m., weil sie länger ist als die obere, hauptsächlich beim Trapezoidsegel des Wattschiffes”.<sup>521</sup> In Stäfa wird vom Gewährsmann hinzugefügt, *Gaffle* und *Grossbaum* kämen auf Sportsegelschiffen vor. Beim *Ledischiff* heisst die Segelrute dagegen *Sägelroor*.

In Uttwil (TG 13<sup>F</sup>) nennt der Gewährsmann die Segelrute *Sägelbäumli*, während der Mast *Sägelbaum* heisst. Die Gewährsperson versieht die Antwort jedoch mit einem Fragezeichen. Dass Mast und Segelrute mit demselben Wort bezeichnet werden, wobei die kleinere Segelrute im Diminutiv steht, ist nicht undenkbar. Die Unsicherheit der Gewährsperson lässt diesen isolierten Beleg jedoch als äusserst fragwürdig erscheinen.

*Stickel* wird die untere und obere Segelrute “beim alten Vierecksegel” in Walchwil (ZG 6) genannt. Der Gewährsmann kann den Ausdruck offenbar nicht näher erklären und versieht ihn mit einem Fragezeichen. *Stickel* m. ist ein vor allem im Oberdeutschen verbreitetes Wort, entstanden aus germ \**stikila-* und bedeutet ‘Pfahl, Stock’.<sup>522</sup> Das Idiotikon belegt das Wort als ‘zugespitzte Stange, Pfahl, als Stütze von Pflanzen. Im Zusammenhang mit der Fachsprache der Fischer bedeutet es auch ‘kleine Stange im See zum Aufhängen von Fischernetzen’.<sup>523</sup> Dass das Wort auch für die Segelrute gebraucht werden kann, ist nicht auszuschliessen. Ob es allerdings mehr als eine idiolektale Übertragung ist, kann nicht beurteilt werden.

*Latte* bzw. *Lattli* in der Bedeutung der Segelrute ist je einmal belegt, in Unterseen (BE 79) und in Isleten (UR 2<sup>F</sup>). Der Gewährsmann von Unterseen ist jedoch unsicher und versieht die Antwort mit einem Fragezeichen. *Lattli* ist bereits einmal am Thunersee in der Bedeutung von ‘Mast’ aufgetaucht. Das Wort kann im Schweizerdeutschen u.a. auch ‘hochaufgeschossener, dünner Baum’ bedeuten.<sup>524</sup> Seine Verwendung für die Segelrute ist plausibel, da diese wahrscheinlich meistens aus langen, dünnen Rundhölzern gefertigt werden. Dass die beiden Belege in der Innerschweiz und im Berner Oberland einen innerlichen Zusammenhang besitzen, ist eher unwahrscheinlich. Näherliegend ist es, sie dem individuellen Sprachgebrauch zuzurechnen.

*Chnächt* wird die Segelrute in Merligen (BE 77) genannt. Dasselbe Wort haben wir bereits bei der Bezeichnung der Befestigungsstelle für die Ruder angetroffen, auch in jener Bedeutung im Berner Oberland und zusätzlich in der Innerschweiz. *Chnächt* wurde mehrfach auf Geräte übertragen, “welche als Halter, Träger, Unterlage zu dienen haben”.<sup>525</sup> Bei der Ruderstütze handelt es sich dabei um eine Unterlage für das Ruder, bei der Segelrute dagegen um den Halter oder Träger des Segels.

Eine weiterer, isoliert auftauchender Beleg für die Segelruten ist *Querhölzer*. Er wird in Egnach (TG 26<sup>F1</sup>) genannt, jedoch vom Sujet als unsicher betrachtet und mit einem Fragezeichen versehen. Eine ähnliche Bildung wie *Querhölzer* sind die weiter oben behandelten *Querstange* bzw. *Twärstange*, die in der Innerschweiz bezeugt sind. Ein



Zusammenhang zwischen diesen Belegen ist jedoch auszuschliessen. Die Unsicherheit des Sujets verbunden mit der Isoliertheit des Belegs lassen eher auf eine individuelle oder spontane Bildung schliessen.

## 2.3.18. Der Anker

[Vgl. Karte 24]

Um Boote auf bewegten Gewässern festzumachen, hat man sich ursprünglich der Senksteine bedient. Das sind schwere Steine, meist durchbohrt und an einem Seil befestigt, die mit ihrem Gewicht ein Boot vor dem Abtreiben bewahren sollen.<sup>526</sup> Für Möking ist dies die echt germanische Art der Verankerung. Sie hat sich vielerorts bis in die heutige Zeit halten können, so z.B. bei den Fischern der Insel Reichenau am Bodensee.<sup>527</sup> In unserem Material ist nur ein einziger Hinweis auf einen Senkstein enthalten, und zwar in Büren an der Aare (BE 19). Das Sujet gibt auf die Frage nach dem Anker die folgende Antwort: "Anker in Büren gar nicht gebraucht. *Ankerstei* wird anstelle dessen gebraucht [viereckiger Stein mit einem Ring, der mit einer Kette ans Schiff gebunden wird]. Der Ankerstein ist deswegen für hiesige Verhältnis besser geeignet, da der Anker, wenn er auf einen Stock trifft, sich so fest hineingräbt, dass man ihn nicht mehr wegbringt." Es ist zu vermuten, dass auch an anderen Belegorten noch Senksteine in Gebrauch waren, von den Gewährspersonen aber nicht erwähnt wurden, da ausdrücklich nach dem Anker gefragt wurde.

Die ersten Anker aus Eisen tauchen im alten Griechenland auf. Nach Kluge hielten die Griechen den Skythen Anacharsis für den Erfinder des zweiarmigen Ankers.<sup>528</sup> Die Römer haben den zweiarmigen Anker von den Griechen als *ancora* übernommen. Von hier gelangte er relativ früh auch zu den seeanwohnenden Germanen.<sup>529</sup> Älteste sachliche Belege stammen aus dem 2. Jh. n. Chr. In den germanischen Sprachen taucht das lat. Lehnwort erstmals im 7. Jh. im angelsächsischen Beowulf-Epos auf, bleibt als Wort jedoch ziemlich fremd und wird deshalb bis ins 14. Jh. häufig mit Umschreibungen erläutert.<sup>530</sup> Bereits im 12. Jh. ist *Anker* auch bis ins Oberdeutsche vorgedrungen und ist seither auch in der deutschen Schweiz gebräuchlich. *Anker* m., mhd. ahd. *anker*, ist als



Abb. 68: Der Tragel von Beckenried. Im Gegensatz zum zweiarmigen Anker hat der Tragel drei Arme, jedoch keine Querstange. [Quelle: SDS, Zeichnung des Explorators]

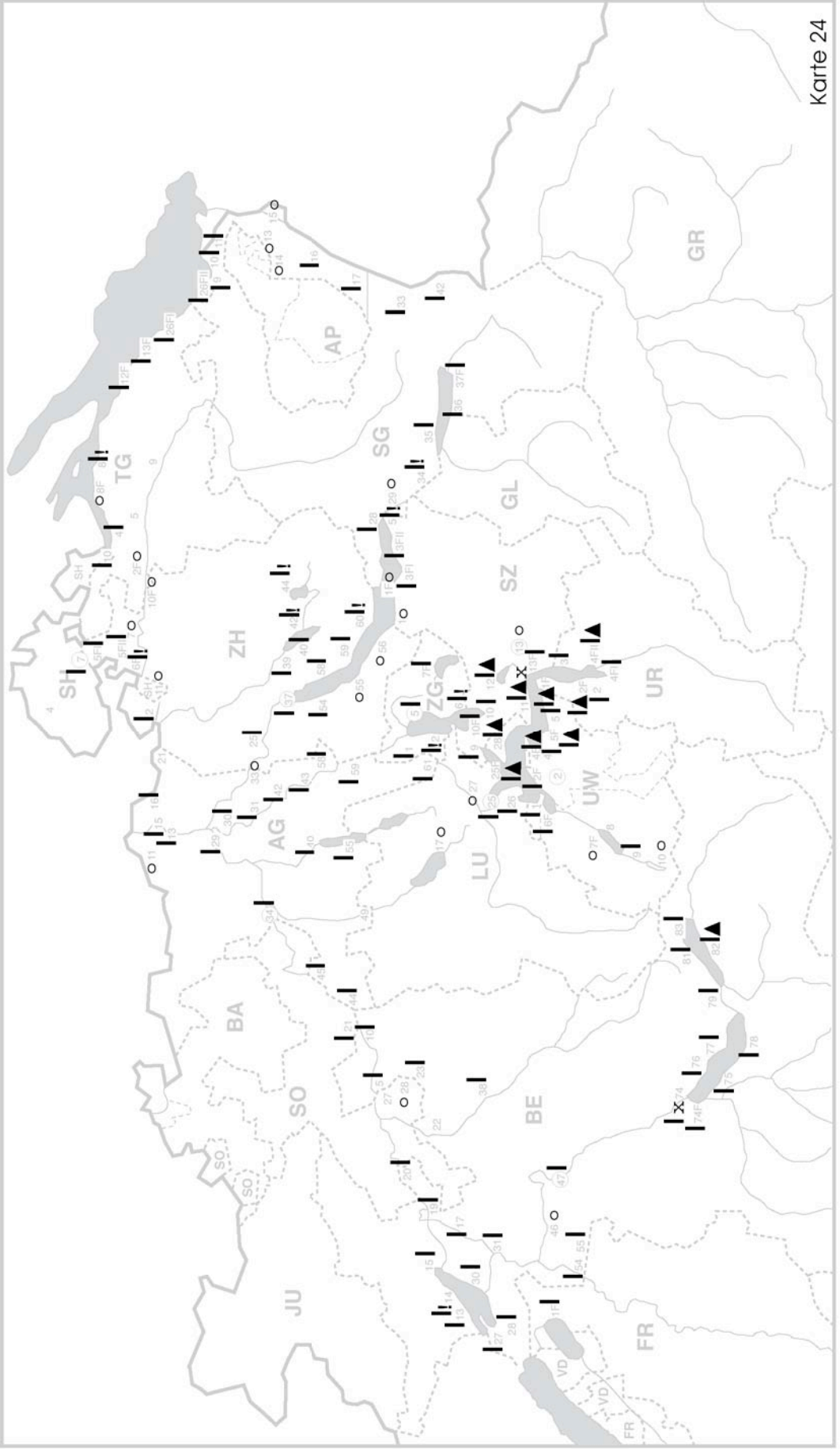
Wort an allen Belegorten in unserem Untersuchungsgebiet bekannt. Sachlich ist er jedoch nicht überall vorhanden. Da ausdrücklich nach dem Wort *Anker* gefragt wurde, wurde dieses möglicherweise an einzelnen Orten auch dann genannt, wenn die Sache gar nicht gebräuchlich war. Die auf der Karte nur vereinzelt auftauchenden Belegorte, die den Anker sachlich ablehnen, könnten daher vielleicht tatsächlich stärker vertreten sein.

In der Innerschweiz taucht neben *Anker* noch eine zweite Bezeichnung auf, nämlich *Tragel* m. Die Herleitung des Wortes ist umstritten. Dies deshalb, weil es zwei

Frage 112.7  
**Der Anker**

- ┆ Anker
- ▲ Trigel
- x Wort ist nur einmal belegt

- Sache ist nicht bekannt
- ! Siehe Originalmaterial S. 454



Karte 24



ganz verschiedenen Bedeutungen innerhalb der Fischereisprache hat. Auf der einen Seite wird damit ein Zugnetz oder Schleppgarn bezeichnet. Auf der anderen Seite ein Dreiangel am Löffel, ein dreiarmiges, hakenförmiges Instrument zum Suchen von verlorenen Netzen und Schnüren im See sowie ein kleinerer, dreiarmiger Anker. Alle Bedeutungen stehen im Umkreis der Fischerei. Für die feminine Form mit langem *-a-* mit der Bedeutung 'Zugnetz', verbreitet vor allem in der Ostschweiz am Bodensee, ist die Herleitung unumstritten, das Wort ist aus dem lat. *tragula* 'Schleppnetz' entlehnt.<sup>531</sup> Für das maskuline *Tragel* mit kurzem *-a-*, wie es in unserem Material in der Innerschweiz auftritt, ist die Herleitung dagegen ungewiss. Das Idiotikon und Dalcher lehnen einen gemeinsamen Ursprung aus lat. *tragula* ab.<sup>532</sup> Die *-el-*Ableitung zur Wurzel *Trag*, *tragen*, wie sie Möking<sup>533</sup> vorschlägt wird vom Idiotikon aus semantischen und lautlichen Gründen ebenso abgelehnt.

Abb. 69: Der Tragel in Flüelen (UR 4<sup>FII</sup>) stellt eine Mischung aus Senkelstein und richtigem Anker dar. Der Schaft scheint aus Beton zu bestehen, die Arme sind aus Eisen. [Quelle: SDS]

Die Herkunft aus lat. *Tragula* scheint mir aber dennoch nicht ganz abwegig. Immerhin ist interessant, dass *Tragel* in all seinen Bedeutungen

offenbar nur in der Fischerei belegt ist. Dazu wird von den Gewährspersonen mehrfach angeführt, dass der *Tragel* beim Setzen von Netzen eingesetzt wird. Dieses ziemlich beschränkte semantische Feld, in dem das Wort in all seinen Bedeutungen auftritt, könnte nach meiner Meinung ein Indiz dafür sein, dass doch ein gemeinsamer Ursprung aus dem lat. *tragula* in Frage kommt. Auf welche Weise eine Bedeutungs differenzierung stattgefunden haben könnte, bleibt Spekulation. Eine Variante wäre, dass das Verb *traglen* dazu beigetragen hat. Laut Gewährsmann von Meggen (LU 25<sup>F</sup>) bedeutet *traglen* 'mit dem *Tragel* etwas auf dem Seegrund nachgehen'. Im Verb ist damit der Vorgang des Ziehens enthalten, denn der *Tragel* wird offenbar über den Seegrund gezogen, um verlorene Netze oder Schnüre aufzuspüren. Das Ziehen bzw. Schleppen ist auch im lat. Ausgangswort *tragula* enthalten, es handelt sich, abgeleitet von der Wurzel *traho-* 'ziehen, schleppen, schleifen', um ein Zug- bzw. Schleppnetz.<sup>534</sup> Das sowohl das Netz wie auch der Dreizack gezogen werden, ist immerhin ein gemeinsames semantisches Merkmal vorhanden.

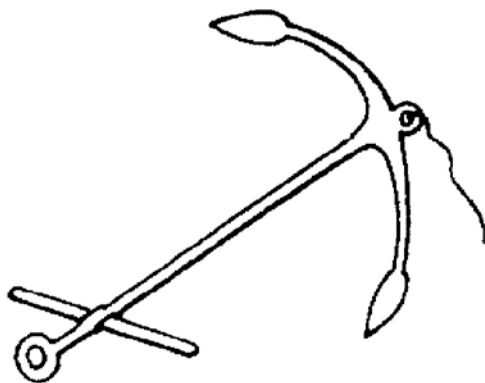


Abb. 70: Ein Anker, wie er von den Fischern auf der Insel Reichenau in der Gondle gebraucht wurde. [Quelle: MÖKING]



Abb. 71: Vierarmiger Anker in Täuffelen (BE 30).  
[Quelle: SDS]



Abb. 72: Zweiarmiger Anker in Täuffelen (BE 30). Im Gegensatz zum vierarmigen Anker hat der zweiarmige eine Querstange. [Quelle: SDS]

An allen Belegorten, wo das Wort *Tragel* vorkommt, ist auch *Anker* belegt. In keinem Fall handelt es sich bei beiden Wörtern jedoch um Synonyme, denn sie bezeichnen unterschiedliche Dinge. Der *Tragel* ist in jedem Fall dreiarig. Zum Teil besteht er ganz aus Eisen, zum Teil ist sein Schaft wie auf der Abbildung in Flüelen (UR 4<sup>FII</sup>) aus Stein oder Beton. Eine Querstange am oberen Ende des Schaftes ist nicht belegt.

Der *Anker* dagegen sieht in der Regel ganz anders aus. Dort wo er neben dem *Tragel* vorkommt, gibt es ganz klare sachliche Differenzen. Mehrfach wird gesagt, der *Anker* komme auf grossen Schiffen vor, d. h. vor allem auf dem Dampfschiff. In Beckenried (UW 5<sup>F</sup>) kann anhand einer Zeichnung erschlossen werden, dass der *Anker* im Unterschied zum *Tragel* nur zwei Arme, jedoch am Schaft zusätzlich eine Querstange, den Stock, besitzt.

Die *Anker* sind jedoch auch unter sich sachlich zum Teil recht verschieden. In Faulensee (BE 75) gibt es gar einen *Anker*, der genau dem *Tragel* der Innerschweiz entspricht, jedoch *Anker* genannt wird. In Täuffelen (BE 30) sind an ein und demselben Belegort sogar zwei gänzlich verschiedene Typen von Ankern vorhanden,

die beide *Anker* genannt werden: auf der einen Seite ein vierarmiger Anker ohne Stock, auf der anderen Seite ein zweiarmiger Anker mit Stock. Leider wird nicht ausgeführt, ob diese sachliche Differenz auch zu einem unterschiedlichen Gebrauch der Anker geführt hat. Im ganzen gesehen dürften die Anker des letzteren Typs in unserem Untersuchungsgebiet dominieren. Es ist jedoch anzunehmen, dass sie nicht auf allen Booten vorhanden sind. Fischer, die immer im gleichen umgrenzten Revier fischen, haben häufig gar kein Bedürfnis, einen Anker einzusetzen. Ihr Boot wird nach getaner Arbeit im Bootshaus oder an der Landungsstelle festgebunden, z. T. gar an Land gezogen. Eine Verankerung ist dabei nicht vorgesehen. Im Originalmaterial wird deshalb auch mehrfach darauf hingewiesen, dass ein Gewährsmann in seinem Fischerboot keinen Anker mitführt. In Benken (SG 29) heisst es z.B.: "Gw. springt einfach ins Wasser und hält das Schiff mit einem Seil". Nötig und auch gesetzlich vorgeschrieben sind die Anker jedoch bei grossen Schiffen, in erster Linie natürlich beim Dampfschiff.

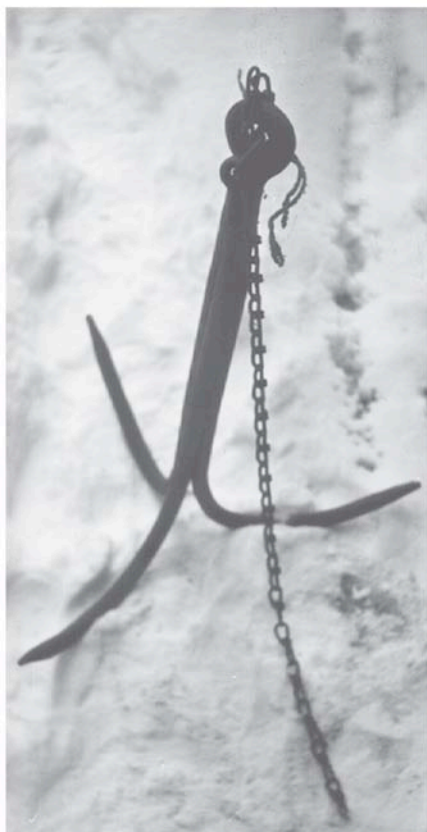


Abb. 73: Sachlich dem Tragel der Innerschweiz ähnliche Geräte gibt es auch im Berner Oberland. Die Abbildung stammt aus Faulensee (BE 75), das Gerät wird jedoch im Unterschied zur Innerschweiz Anker genannt. [Quelle: SDS]

In Thun (BE 74) taucht noch ein weiterer Name für den Anker auf, nämlich *Wolf*. Die Gewährsperson gibt folgende sachliche Beschreibung: “Drei Zinken, so früher bei den Fischern bzw. bei grösseren Booten, Seil darauf.” Der Anker dagegen, der auch genannt wird, hat in Thun zwei oder neu auch vier Schaufeln und wird von der Gewährsperson im Motorboot eingesetzt. Der *Wolf* scheint dagegen das ältere, traditionelle Gerät des Fischers. Die Beschreibung erinnert ausgesprochen an den *Tragel* der Innerschweiz. Wenn wir den Nachbarort Faulensee (BE 75) hinzuziehen, wo ein dreiarmer Anker, vom Sujet offenbar *Anker* genannt, abgebildet ist, liegt die Vermutung nahe, dass die Fischer im Berner Oberland dasselbe Gerät meinen, das die Innerschweizer *Tragel* nennen. *Wolf* m., mhd. ahd. *wolf* aus germ \**wulfa-* m.,<sup>535</sup> hat neben seiner eigentlichen auch übertragene Bedeutungen, so bezeichnet es auch verschiedene Greifwerkzeuge, unter anderem in der Flösserei “eine art anker (...) mit drei oder vier abgerundeten armen ohne schaufeln, ohne ankerstock, oben mit einer rute oder einem öhr, wird gebraucht um ... versunkene klötze aufzufinden”.<sup>536</sup> Diese Definition weist eindeutig auf den *Tragel* der Innerschweiz hin. *Wolf* ist jedoch insgesamt nur einmal belegt, es lässt sich nicht feststellen, ob das Wort in Thun ortsüblich war, oder ob es das Sujet an einem anderen Ort kennengelernt hat. Es ist möglich, dass es auch an anderen Belegorten vorkommt, wegen der expliziten Frage nach dem Anker jedoch nicht erwähnt wurde.

### 2.3.19. Die Teile des Ankers

Im Gegensatz zu der Frage nach dem Anker als Ganzem ist die Frage nach den Einzelteilen nur noch von wenigen Gewährspersonen beantwortet worden. Dies ist ein Zeichen dafür, dass der Anker bei den Fischern nicht sehr häufig benutzt wird. Seine Verbreitung ist wahrscheinlich wesentlich kleiner als Karte 24 erwarten lässt, die Karten zu den Einzelteilen des Ankers sind vermutlich in bezug auf das Verbreitungsgebiet aussagekräftiger.

Im folgenden werden die Einzelteile, soweit sie von den Gewährspersonen genannt wurden, besprochen.

### 2.3.19.1. Der Schaft

[Vgl. Karte 25]

Der Schaft ist der sachlich unproblematischste Teil des Ankers. Er ist im Gegensatz zu anderen Bestandteilen immer vorhanden. Gewöhnlich ist er wie die übrigen Teile des Ankers aus Eisen hergestellt.

#### 2.3.19.1.1. "Stange", "Ankerstange", "Scharestange"

Das Grundwort *Stange* f. haben wir bereits als Name der Ruder- und Segelstange angetroffen und ausführlich kommentiert.<sup>537</sup> Das Wort tritt in einer Vielzahl von Zusammenhängen als Gerät oder Teil eines solchen auf, in unserem Material kann es sowohl die Ruder- und Segelstange wie auch den Ankerschaft bezeichnen. Wie auch schon in den vorhergehenden Fällen tritt das Wort auch hier nicht in einem eng umgrenzten Raum, sondern an vielen Orten im Untersuchungsgebiet auf. Es ist unspezifisch und weit verbreitet.

Für den Ankerschaft sind *Stange* und die mit diesem Grundwort gebildeten Komposita die häufigste Bezeichnung. Gewöhnlich wird nur das Simplex gebraucht. Dies ist dann möglich, wenn der Bedeutungszusammenhang 'Anker' klar ist. Sonst würde wahrscheinlich in aller Regel ein Kompositum gebildet. Da in der SDS-Aufnahmesituation der Bedeutungsrahmen gegeben war, treten nur an zwei Orten Komposita auf: In Stilli (AG 29) nennt der Gewährsmann *Ankerstange*, in Merligen (BE 77) *Scharestange*. Beide Komposita dienen dazu, den Zusammenhang deutlich zu machen. Das Bestimmungswort *Schare* wird weiter hinten in Kap. 2.3.19.5.2. erläutert.

#### 2.3.19.1.2. Einzelfälle

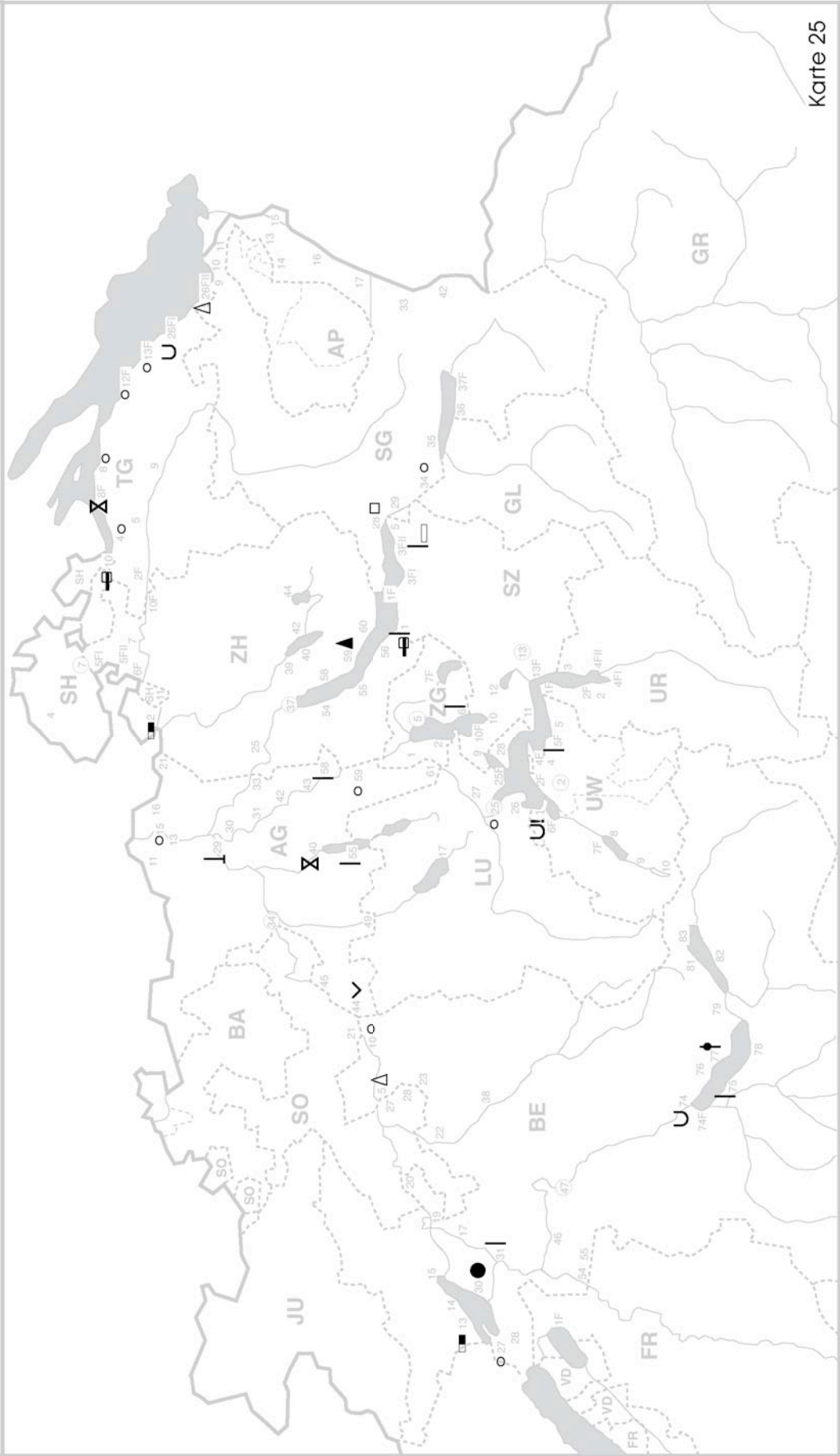
An drei weit auseinanderliegenden Belegorten zwischen dem Thuner- und dem Bodensee wird der Ankerschaft *Stab* genannt. Wie die meisten anderen Bezeichnungen für den Schaft haben wir auch diese bereits in der Bedeutung 'Ruderstange' angetroffen, allerdings an einem Belegort am Walensee, wo *Stab* in der Bedeutung 'Ankerstange' nicht belegt ist.<sup>538</sup> Das Wort hat im Schwdt. dieselbe Bedeutung wie im Nhd., ist aber nicht wirklich volkstümlich<sup>539</sup> und bezeichnet im allgemeinen einen "im Querschnitt meist runden, einem Stock ähnlichen Gegenstand aus Holz, Metall o. ä."<sup>540</sup>

Auch *Schaft* haben wir bereits in der Bedeutung 'Ruderstange' angetroffen.<sup>541</sup> Als Ankerstange ist das Wort jedoch nur zweimal belegt, im Aargau und am unteren Ende des Bodensees. Beide Orte liegen in Gebieten, in denen ebenfalls die Ruderstange häufig als *Schaft* bezeichnet wird. Im Nhd. wird *Schaft* in derselben Bedeutung verwendet, allerdings in der zusammengesetzten Form *Ankerschaft*. Kluge liefert dazu die folgende

Frage 112.8

# Die Teile des Ankers: Der Schaft

- |   |              |   |            |   |            |   |                                   |
|---|--------------|---|------------|---|------------|---|-----------------------------------|
| — | Stange       | △ | Stock      | □ | Ankerruete | ○ | Wort oder Sache ist nicht bekannt |
| ┆ | Ankerstange  | ▲ | Ankerstock | ● | Grängel    | ! | Siehe Originalmaterial S. 454     |
| ┆ | Scharestange | □ | Arm        | ∨ | Stiäg      |   | Kein Zeichen: nicht gefragt       |
| U | Stab         | ≡ | Stiil      |   |            |   |                                   |
| ⊗ | Schaft       | □ | Ruete      |   |            |   |                                   |



Beschreibung: “Eiserne Stange, welche die Länge des Ankers ausmacht und woran unten die Arme geschweisst sind.”<sup>542</sup>

*Ruete* kommt in unserem Material hauptsächlich als Bezeichnung der Segelruten vor.<sup>543</sup> An drei weiteren Orten wird aber auch der Ankerstab so genannt, an zwei Orten davon jedoch mit dem Kompositum *Ankerruete*. Die drei Orte liegen weit auseinander, eine innerer Zusammenhang fehlt. In Ligerz (BE 13) kommt *Ruete* sowohl in der Bedeutung ‘Segelrute’ wie auch ‘Ankerstab’ vor. Entsprechend wird vom Gewährsmann zur sachlichen Differenzierung beidemal ein Kompositum gebraucht, nämlich *Sägel-* bzw. *Ankerruete*. Ankerrute wird bei Kluge als “das gerade Stück Eisen, welches von dem Ankerringe bis zu dem Ankerkreuze reicht” definiert.<sup>544</sup>

(*Anker-*)*Stock* bezeichnet im Nhd. gewöhnlich die Querstange am oberen Teil der Ankerstange und nicht die Ankerstange selbst. In unserem Material wird dreimal jedoch die Ankerstange als *Stock* bzw. *Ankerstock* bezeichnet. *Stock*, nhd. *Stock*, mhd. ahd. *stoc* aus germ. \**stukka-* m. ‘Stock, Balken, Baumstumpf u.a.’,<sup>545</sup> bedeutet im Schwdt. neben ‘Baum, Wurzelstock’ auch ‘Stab, Ständer, Sockel, Fuss’.<sup>546</sup> Die Anwendung des Wortes auf die Ankerstange entspricht also durchaus seiner Bedeutung. Trotzdem fragt sich, ob die Gewährspersonen nicht zum Teil die Namen der Einzelteile des Ankers verwechseln. Man gewinnt den Eindruck, dass die Terminologie des Ankers nicht sehr bodenständig ist und daher immer wieder die gleichen Bezeichnungen an verschiedenen Orten für andere Einzelteile des Ankers auftauchen. Dies gilt auch für die nächste Bezeichnung, den *Arm*.

Als *Arm* wird die Ankerstange vom Gewährsmann in Schmerikon (SG 28) am Zürichsee bezeichnet. Die Übertragung des Wortes vom menschlichen Körperteil auf Teile von Geräten ist vielfach belegt, wir haben das Wort bereits in einem Fall als Name der Ruderstange angetroffen.<sup>547</sup> In der nhd. Fachsprache der Schiffer ist der *Arm* jedoch ein anderer Teil des Ankers. Kluge definiert *Ankerarm* folgendermassen: “Die zwei gekrümmten Hälften des Ankerkreuzes, an welchem die Schaufeln befindlich sind, und welche in den Seestädten auch Flunken heissen.”<sup>548</sup> Es ist daher zu fragen, ob auch hier eine Verwechslung durch die Gewährsperson vorliegt.

Ein weiterer Einzelfall liegt in Täuffelen (BE 30) vor. Dort nennt das Sujet die Ankerstange *Grängel*. *Grängel* m., mhd. *grindel*, *grendel*, ahd. *grintil* ‘Riegel, Balken’, bezeichnet im Schwdt. u.a. den Pflugbaum, den Pflugsterz oder laut Idiotikon ein “mehrere Fuss langes und 1/2’ breites, ca. 200 Pfd schweres Eisenstück, dergleichen die Steinsprenger im Steinbruche in eine Spalte einsetzen, um daraus mit dem *Grängelholz* ... einen gewaltigen Hebel zu bilden.”<sup>549</sup> Eine Übertragung des Wortes auf die Ankerstange ist aufgrund seiner Bedeutung nicht ganz abwegig. Ob es sich um einen idiolektalen Einzelfall handelt, oder ob das Wort in ähnlichen Bedeutungen auch an anderen Orten auftritt, muss offengelassen werden.



*Stääg* nennt die Gewährsperson von Riken (AG 44) die Ankerstange. *Stääg* m., nhd. *Steg*, mhd. ahd. *steg*, abgeleitet vom Verb *steigen*,<sup>550</sup> bedeutet im Schwdt. u.a. auch "Verbindungs-, Querstück z.B. Sperrstück im Gestell der Handsäge, Strebe an den Beinen des Schlittens".<sup>551</sup> Auch die Ankerstange kann als eine Art Verbindungsstück betrachtet werden, sie verbindet die Ankerkette mit den Ankerarmen. Dies wird wohl den Ausschlag für diese Benennung gegeben haben.

### 2.3.19.2. Der Stock

[Vgl. Karte 26]

Der Ankerstock ist die bei zweiarmigen Ankern im rechten Winkel zu den Armen, am oberen Ende der Ankerstange angebrachte Querstange. Diese sorgt dafür, dass sich der Anker nicht flach auf den Seegrund legt, sondern so abgewinkelt wird, dass sich der Arm bei Zug auf die Ankerkette oder das Ankertau in den Boden eingräbt. Soweit aus den Angaben unseres Materials ersichtlich, haben die zweiarmigen Anker auf den Fischerbooten immer einen Ankerstock. Auf grossen Schiffen gibt es jedoch auch zweiarmige Anker ohne Stock, bewegliche Arme sorgen hier dafür, dass sich der Anker eingräbt. Solch technisch raffinierte Anker scheinen in der traditionellen Kleinschiffahrt unbekannt.

Der *Tragel* und die drei- oder vierarmigen *Anker* haben keinen Stock, da die Zahl der Arme für die nötige Abwinkelung sorgt.

Im SDS-Fragekatalog ist keine Frage zum Ankerstock vorgesehen. Die Exploratoren haben jedoch vielfach eine Zeichnung des Ankers angefertigt und die entsprechenden Bezeichnungen eingetragen. Daher sind Antworten von einer grösseren Anzahl von Belegorten vorhanden. Ob diese Anzahl mit dem sachlichen Vorkommen des Ankerstockes genau übereinstimmt, ist unsicher, da möglicherweise in einigen Fällen strikter nach dem Fragebuch vorgegangen wurde. Im folgenden werden die einzelnen Benennungen wiedergegeben. Die meisten davon sind schon als Bezeichnung der Ankerstange oder der Ruderstange aufgetaucht. Sie werden nur noch kurz vorgestellt.

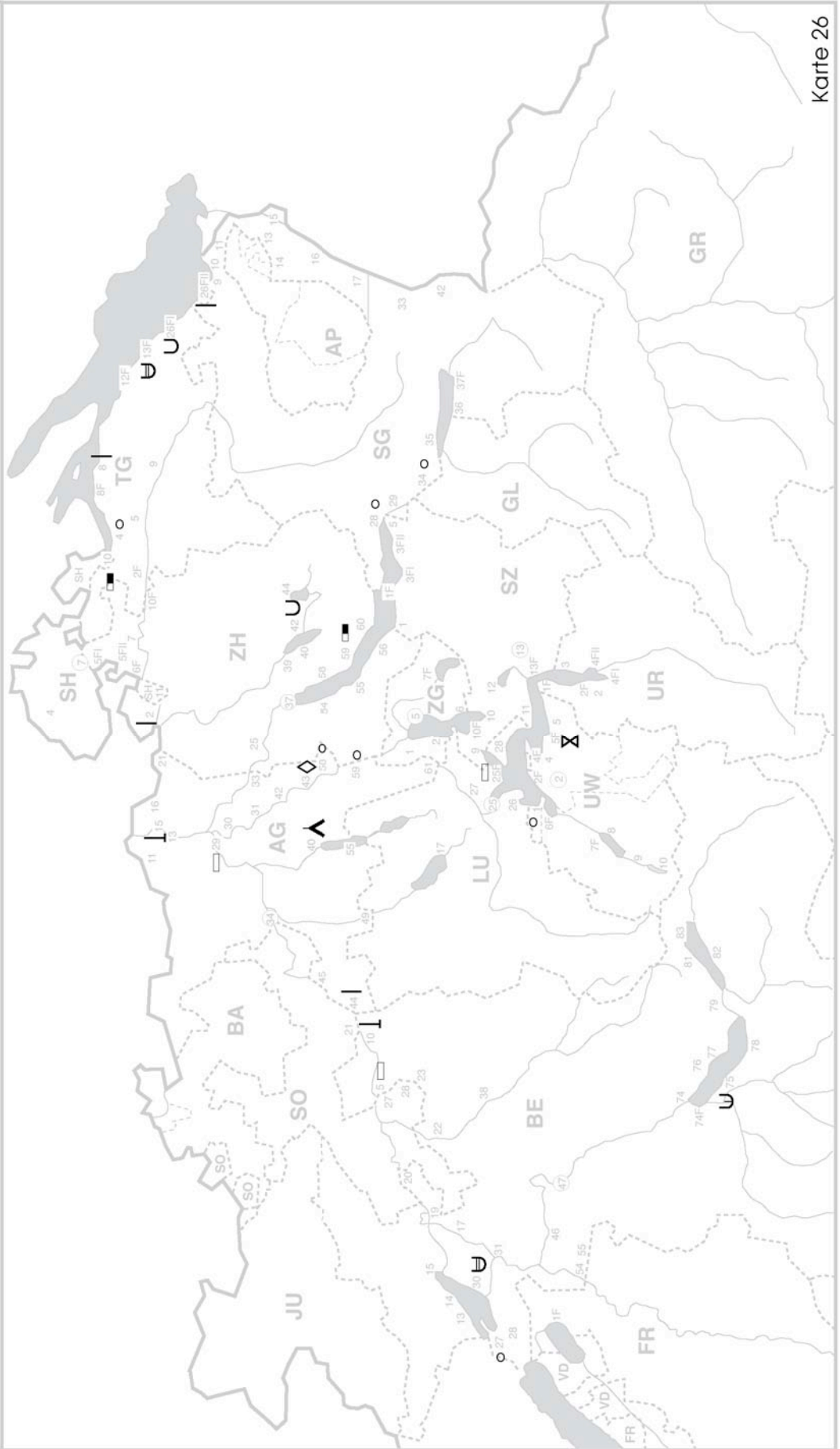
Am häufigsten, im ganzen sechsmal, kommt *Stange* bzw. *Ankerstange* als Benennung des Ankerstocks vor. Die Belege liegen weit verstreut zwischen Aarwangen (BE 10) und Horn (TG 26<sup>FII</sup>), viermal wird das Simplex genannt, zweimal das Kompositum. Zu Herleitung und Bedeutung des Wortes siehe weiter oben.

*Ruete* für den Ankerstock ist insgesamt dreimal belegt: In Brugg/Stilli (AG 29), Wangen (BE 5) und Meggen (LU 25<sup>F</sup>). Zusätzlich kommt in Stein (SH 10) und Meilen (ZH 59) *Ankerruete* vor. Sowohl das Simplex wie auch das Kompositum sind bereits in der Bedeutung 'Ankerstange' aufgetreten.

Eine weitere Bezeichnung für den Stock bildet *Stab* sowie die Komposita *Ankerstab* und *Querstab*. Auch *Stab* kommt bereits als Bezeichnung von Ruderstange und An-

Frage 112.8  
*Die Teile des Ankers:  
 Der Stock*

- |   |             |   |           |   |                                   |
|---|-------------|---|-----------|---|-----------------------------------|
|   | Stange      | U | Stab      | ⊠ | Chrützamm                         |
| └ | Ankerstange | ⊖ | Ankerstab | ◇ | Traversebügel                     |
| □ | Ruete       | └ | Querstab  | ○ | Wort oder Sache ist nicht bekannt |
| ■ | Ankerruete  | ▲ | Querbalke |   | Kein Zeichen: nicht gefragt       |



kerstange vor. Zusammen mit den Komposita ist das Wort in diesem Zusammenhang fünfmal belegt. Die Belege liegen weit auseinander zwischen Boden- und Bielersee. Das Bestimmungswort *Anker* in *Ankerstab* ist eine Eingrenzung des Bedeutungszusammenhangs, da *Stab* auch in anderen Geräten vorkommen kann. *Querstab* hat dagegen auch einen sachlichen Bezug. Der Stock ist quer zur Ankerstange angebracht; dieser Sachverhalt wird damit ausgedrückt.

*Chrüüzarm* kommt nur in Beckenried (UW 5<sup>F</sup>) vor. Das Grundwort *Arm* haben wir bereits in der Bedeutung ‘Ankerstange’ besprochen. Der Stock bildet zusammen mit der Ankerstange ein Kreuz, welches hier als Benennungsmotiv figuriert.

*Queralke* ist die Bezeichnung des Ankerstocks in Sengen (AG 40). *Balke* haben wir bereits in Kap. 2.3.13.7. als Name des Steuerruders besprochen. Dort war das Wort ein Synonym zu schwdt. *Lade*. Diese Bedeutung kommt hier nicht in Frage. Aber auch die andere Bedeutung von *Balke*, nämlich ‘vierkantiges, massives, langes Stück Bauholz’ bzw. ‘massiver Träger’<sup>552</sup> scheinen fraglich. Möglicherweise handelt es sich um einen Verlegenheitsausdruck der Gewährsperson.

Aus Bremgarten (AG 43) stammt der Beleg *Traversebügel*. Das Grundwort *Bügel*, das in unklarer Verwendung bereits im Kapitel über die Ruderbefestigung<sup>553</sup> genannt wurde, bezeichnet gewöhnlich etwas Gebogenes. Bei der vom Explorator angefertigten Zeichnung ist jedoch keine Biegung des Ankerstocks erkennbar. Das Bestimmungswort *Traverse* stammt von frz. *traverse* und heisst im nhd. u.a. ‘Querbalken, quer verlaufender Träger’.<sup>554</sup> Es wird damit ausgedrückt, dass der Stock quer zur Ankerstange verläuft.

### 2.3.19.3. Der Ring

[Siehe Karte 27]

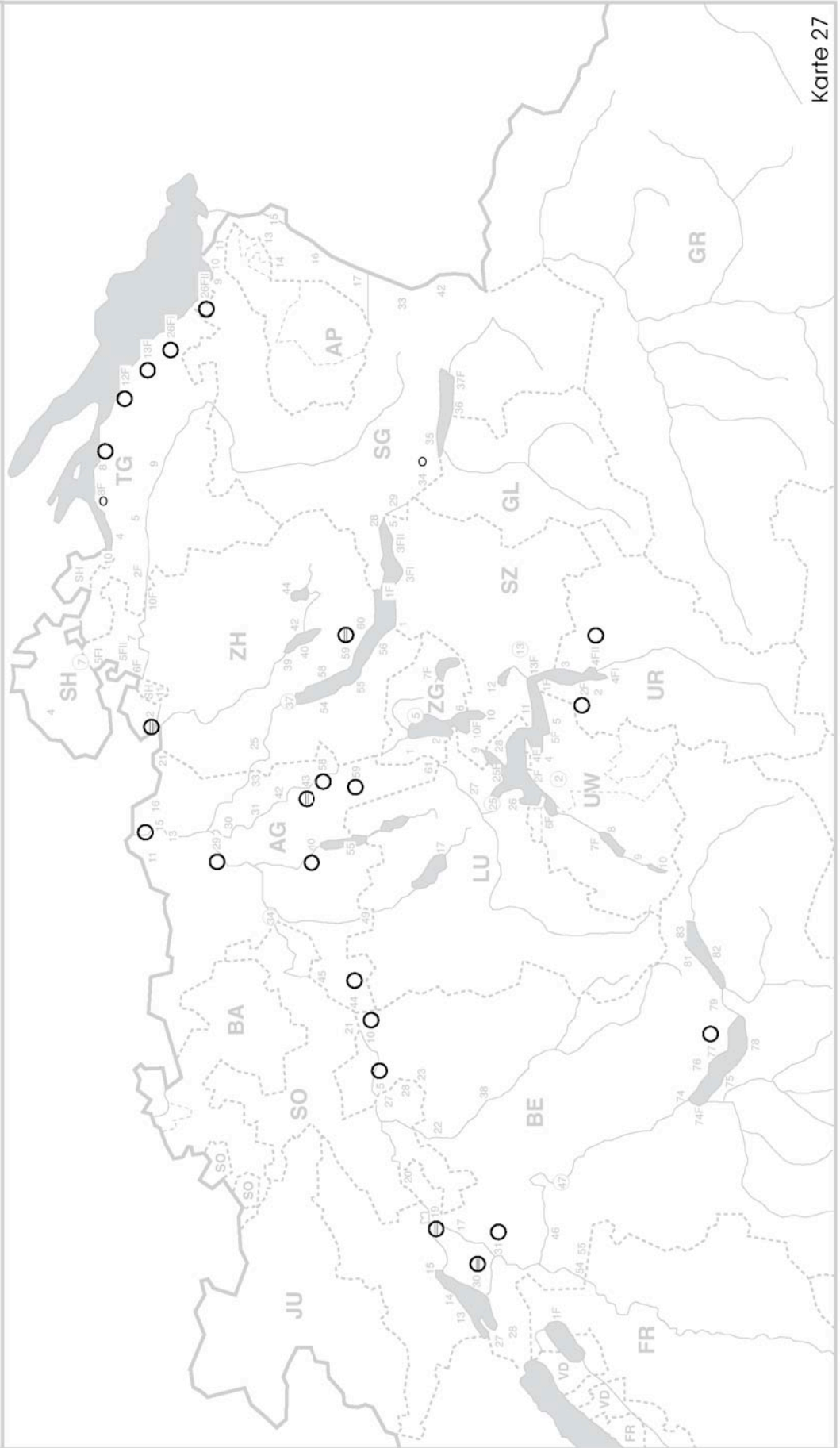
Am oberen Ende des Ankers wird die Ankerkette oder das Ankertau befestigt. Zu diesem Zweck ist dort ein Ring angebracht, der in der Regel fest mit der Ankerstange verschweisst ist. Karte 27 zeigt, dass ein solcher Ring in allen Regionen unseres Untersuchungsgebietes vorkommt. Die Belege sind zwar im ganzen nicht besonders dicht gesät, sachlich explizit abgelehnt wird der Ring jedoch nur in zwei Fällen. Man kann daher davon ausgehen, dass dort, wo ein Anker in der Schifffahrt eingesetzt wird, dieser in den allermeisten Fällen einen Ring am oberen Ende besitzt.

Diese sachliche Einheitlichkeit drückt sich auch sprachlich aus. Der Ring wird entweder als *Ring* oder als *Ankerring* bezeichnet. *Ring* m., mhd. *rinc*, ahd. *(h)ring* aus germ. \**hrenga*-m. ‘Ring’,<sup>555</sup> ist ein Wort aus dem Gemeinwortschatz und wird für eine Vielzahl von ringähnlichen Gegenständen gebraucht. Wie in weiter oben beschriebenen ähnlichen Fällen dient das Kompositum *Ankerring* der Präzisierung des Bedeutungszusammenhangs. Wenn dieser hinreichend klar ist, reicht das Simplex aus, sonst wird das Kompositum gebraucht.

Frage 112.8

## Die Teile des Ankers: Der Ring

- Ring
- ⊖ Ankerring
- Wort oder Sache ist nicht bekannt
- Kein Zeichen: nicht gefragt



#### 2.3.19.4. Der Arm

[Vgl. Karte 28]

Zwischen Arm und Flügel des Ankers wird offenbar teilweise nicht unterschieden. Mehrfach heisst es bei einer bestimmten Bezeichnung, sie gelte für beides, Arm und Flügel. Manchmal ist auch nicht ganz sicher, ob sich die Antwort der Gewährsperson auf Arm oder Flügel bezieht. Es wird hier trotzdem versucht, Arm und Flügel zu trennen. Mehrere Bezeichnungen werden deshalb sowohl im Kapitel über den Arm wie auch in demjenigen über die Flügel auftauchen.

Erstaunlicherweise kommt *Arm* als Bezeichnung des Ankerarms nur selten vor. Als Simplex ist es nur in Stein (SH 10) belegt. Die Gewährsperson ist unsicher und nennt selbst keine Bezeichnung. Die Antwort *Arm* stammt von einer jüngeren Gewährsperson, die während der Befragung anwesend war. Ganz offenbar ist das Wort in dieser Bedeutung nicht bodenständig, die Vermutung liegt nahe, dass *Arm* aus dem nhd. Fachwortschatz übernommen wurde.

Neben dem Simplex taucht das Wort hier auch noch in zwei Komposita auf. Aus Aarberg (BE 31) stammt *Ankerarm*, aus Bremgarten (AG 43) *Schuuflearm*. Während *Ankerarm* lediglich der Verdeutlichung des Bedeutungszusammenhangs dient, wird mit dem Bestimmungswort in *Schuuflearm* präzisiert, dass dieser *Arm* die *Schuufle* genannten Spitzen bzw. Flügel des Ankers trägt.

*Schuufle* bzw. *Ankerschuufle* ist insgesamt dreimal belegt, zweimal davon als Simplex. Die Belege liegen im östlichen Teil des Untersuchungsgebietes, an Zürich- und Bodensee. Bei der geringen Belegdichte kann jedoch nicht eigentlich von einer Sprachlandschaft gesprochen werden, zu leicht entstehen mehr oder weniger zufällige Häufungen. *Schuufle* f. wurde bereits im Kapitel über das Ruderblatt (Kap. 2.3.11.2.2.) ausgiebig besprochen. Wahrscheinlich ähneln Arm und Spitzen des Ankers einer Schaufel, weshalb es zu diesem Namen gekommen ist. An zwei Orten, in Schmerikon (SG 28) und Meilen (ZH 59), wird denn auch ausdrücklich darauf hingewiesen, dass mit dieser Bezeichnung Arm und Flügel gemeint seien. Auch am dritten Ort, in Ermatingen (TG 8) wird für die Flügel selbst keine gesonderte Bezeichnung gegeben.

*Schare* bzw. *Ankerschare* ist insgesamt dreimal belegt, die Belegorte liegen weit auseinander zwischen Thuner- und Bodensee. *Schare*, nhd. *Schar*, ahd. *scar(o)* m., *scara* f., mhd. *schar* n., gehört zur Sippe von *schären*.<sup>556</sup> Im allgemeinen tritt das Wort nur in der Verbindung Pflugschar auf, es bezeichnet also das spitze Eisen des Pfluges, welches den Boden aufreisst. Der Anker gräbt sich auf eine sehr ähnliche Weise wie der Pflug in den Boden ein, eine Übertragung des Wortes vom Pflug auf den entsprechenden Teil des Ankers ist daher naheliegend. Der entscheidende Bestandteil des Ankers, der der Pflugschar gleicht, ist jedoch nicht der Arm, sondern die am Arm angebrachte Spitze.

Frage 112.8

# Die Teile des Ankers: Der Arm

△

△  
○  
⊙

U

□  
▨  
▩

x  
○

Einzelfille

Wort oder Sache ist nicht bekannt  
Kein Zeichen: nicht gefragt

Haagge

Arm

Ankerarm

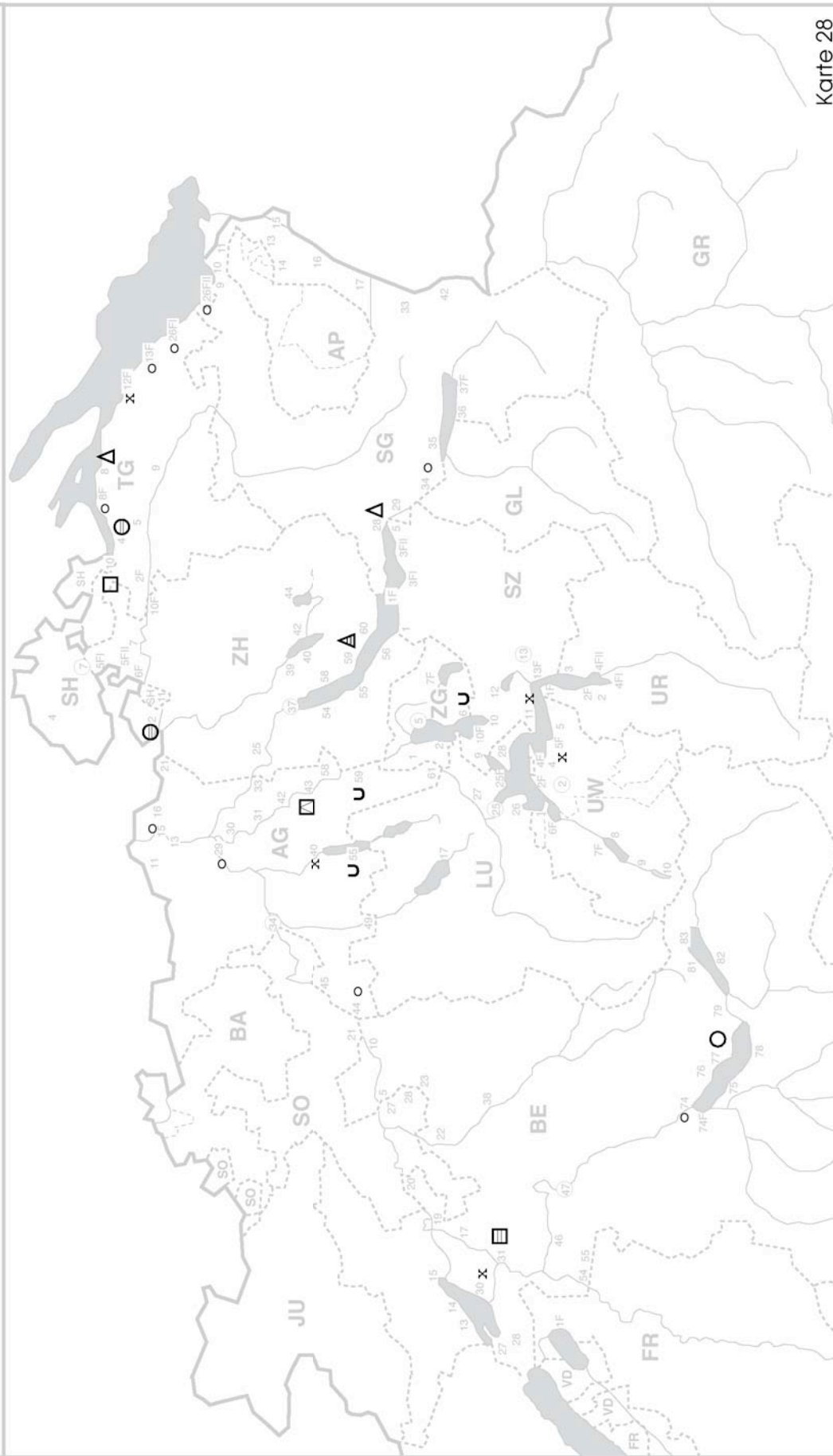
Schuuflearm

Schuufle

Ankerschuufle

Schare

Ankerschare



Daher ist es nicht erstaunlich, dass in erster Linie die Spitzen als *Schare* bezeichnet werden. Nur an einem Ort, in Mammern (TG 4) wird damit ausdrücklich der Ankerarm bezeichnet. An den beiden weiteren Belegorten gilt *Schare* bzw. *Ankerschare* für Arm und Flügel.

Ebenfalls eine Kollektivbezeichnung für Arme und Flügel ist *Haagge*. Das Wort taucht dreimal auf, in Risch (ZG 6), Birrwil (AG 55) und Unterlunkhofen (AG 58). *Haagge* m., nhd. *Haken*, mhd. *hāke(n)*, ahd. *hācko*, *hāco*, *hac(ko)*, *hāho* aus vor-d. *\*hāggōn* m. ‘Haken’,<sup>557</sup> bezieht sich wahrscheinlich ursprünglich auf die Spitzen, die sich im Boden festhaken. An diesen drei genannten Orten ist es zusätzlich auf die Arme übertragen worden.

*Boge* als Bezeichnung des Ankerarms stammt aus Landschlacht (TG 12<sup>F</sup>) am Bodensee sowie, vom Gewährsmann mit einem Fragezeichen versehen, aus Beckenried (UW 5<sup>F</sup>). *Boge*, nhd. *Bogen*, mhd. *boge*, ahd. *bogo*, aus germ. *\*bug-ōn* m. ‘Bogen’, ist eine Instrumentalbildung zu germ. *\*beu-a-* ‘biegen’.<sup>558</sup> Es handelt sich also um ein gebogenes Verbindungsstück, was beim Arm des Ankers durchaus zutrifft.

*Chlaue* ist als Name für Arm und Flügel nur einmal, in Täuffelen (BE 30), belegt. *Chlaue* f., nhd. *Klaue*, mhd. *klā(we)*, ahd. *klāwa* ‘Kralle, Tatze’, wird auch zur Bezeichnung von verschiedenen Werkzeugen und Geräten, vor allem für Teile von hakenartiger Form mit dem Zweck des Fassens oder Greifens, gebraucht.<sup>559</sup> Die Übertragung des Wortes auf den Arm des Ankers stimmt mit dieser Definition überein. Dass diese Verwendung des Wortes jedoch nur gerade an einem Belegort vorkommt, könnte ein Hinweis auf einen idiolektalen Gebrauch des Wortes sein.

*Joch* ist eine kollektive Bezeichnung für Arm und Spitzen des Ankers. Das Wort ist in dieser Bedeutung jedoch lediglich in Sengen (AG 40) belegt. *Joch*, mhd. *joch*, ahd. *joh*, stammt von idg. *\*(e)jugo* und gehört zu einer Verbalwurzel *\*(e)jeug-* ‘anschirren, verbinden’.<sup>560</sup> In unserem Material ist es bereits in der Bedeutung der Bootsspitze aufgetaucht.<sup>561</sup> Im Schweizerdeutschen bedeutet *Joch* zuerst ‘das dem Zugvieh angelegte Gerät’, im weiteren Sinn aber auch ‘fester Bestandteil verschiedener Geräte und Vorrichtungen’.<sup>562</sup>

*Griffer* wird vom Gewährsmann in Gersau (SZ 11) genannt, der Gewährsmann ist jedoch selbst unsicher, ob dies wirklich die zutreffende Bezeichnung ist. *Griffer* ist eine Ableitung zum Verb *griffe*, nhd. *greifen*, mhd. *grīfen*, ahd. *grīfan* aus germ. *\*greip-a-* stV. ‘greifen’.<sup>563</sup> Es bezeichnet also einen Gegenstand, der greift, wie z.B. eben Arm und Flügel des Ankers, die in den Seegrund greifen.

### 2.3.19.5. Die Flügel

[Vgl. Karte 29]

Die Charakteristika der Flügel wurden teilweise bereits im vorhergehenden Kapitel beschrieben. Es sind die an den Enden der Arme angebrachten Spitzen, die sich durch Zug an der Ankerkette oder am Ankertau in den Boden des Sees oder Flusses eingraben. Mit den Armen des Ankers sind diese Spitzen gewöhnlich verschweisst, so dass an vielen Orten beide Bestandteile als eine Einheit aufgefasst werden und entsprechend terminologisch nicht auseinandergelassen werden. An anderen Orten wird jedoch zwischen Arm und Flügel unterschieden. In diesem Kapitel werden nur diejenigen Bezeichnungen besprochen, die sich an einzelnen Belegorten ausschliesslich auf die Flügel beziehen. Die Mehrzahl der Bezeichnungen wurde dennoch bereits im vorhergehenden Kapitel besprochen, da sie auch als Kollektivbezeichnungen für Arm und Flügel vorkommen.

#### 2.3.19.5.1. "Schuufle", "Ankerschuufle"

Die häufigste Bezeichnung der Ankerflügel ist *Schuufle* oder *Ankerschuufle*. Man findet sie in allen Teilen unseres Untersuchungsgebietes. Einzelne regionale Schwergewichte sind nicht auszumachen. Man kann sie deshalb als die Standardbezeichnung für die Ankerflügel ansehen. *Schuufle* wurde bereits als Kollektivname für Arm und Flügel sowie als Bezeichnung des Ruderblattes besprochen.<sup>564</sup>

#### 2.3.19.5.2. "Schare", "Ankerschare"

Ebenfalls häufig belegt, insgesamt neunmal, ist *Schare* bzw. *Ankerschare*. Beide Bezeichnungen sind auch regional weit verbreitet, sie fehlen jedoch in der Innerschweiz und am Bodensee. Da die Belegdichte insgesamt jedoch relativ bescheiden ist, dürfen daraus keine allzu weitreichenden Schlüsse gezogen werden.

*Schare* ist bereits im vorhergehenden Kapitel über den Ankerarm erläutert worden. Es kommt in erster Linie im Zusammenhang mit dem Pflug in der Bedeutung 'Pflugschar' vor, ist aber auch auf Arm und Flügel des Ankers übertragen worden.

#### 2.3.19.5.3. Einzelfälle

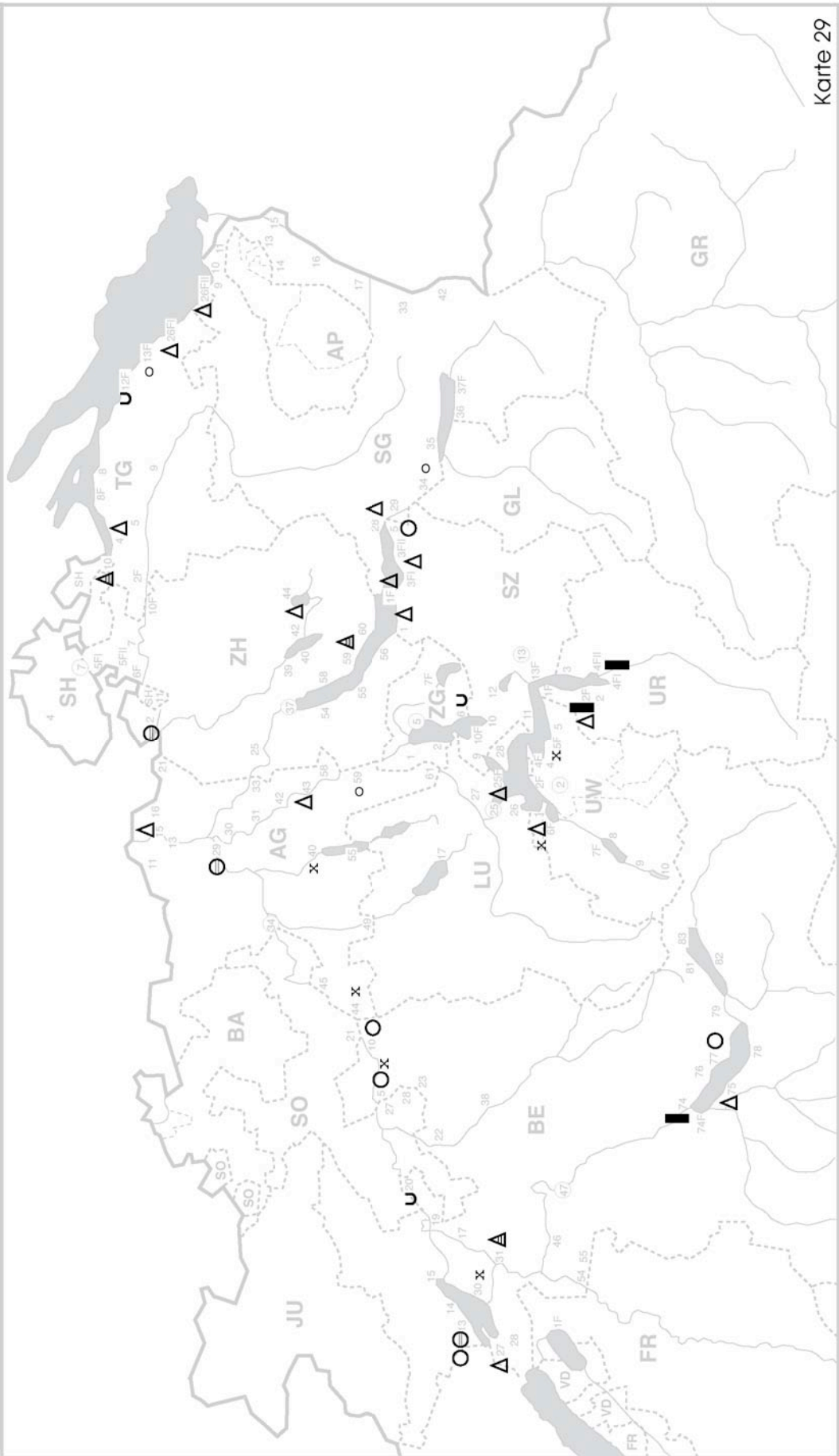
*Zingge* ist im Zusammenhang mit dem Anker bisher noch nicht vorgekommen. Das Wort bezeichnet an zwei Orten des Kantons Uri sowie in Thun (BE 74) die Ankerflügel. Es handelt sich jedoch offenbar in allen drei Fällen nicht um die Flügel eines richtigen Ankers, sondern um die Spitzen des dreiarmigen *Tragels* der Innerschweiz bzw. um die Spitzen des mit dem *Tragel* sachlich verwandten *Wolfs* in Thun. Nach Abbildungen und Beschreibungen



Frage 112.8

# Die Teile des Ankers: Die Flügel

- |   |               |   |                                   |
|---|---------------|---|-----------------------------------|
| △ | Schuufle      | ■ | Zingge                            |
| ▲ | Ankerschuufle | x | Einzelfälle                       |
| ○ | Schare        | ○ | Wort oder Sache ist nicht bekannt |
| ⊖ | Ankerschare   |   | Kein Zeichen: nicht gefragt       |
| ∪ | Haagge        |   |                                   |



zu schliessen, haben diese Geräte keine eigentliche Flügel, sondern lediglich zugespitzte Enden ähnlich den Spitzen einer Heugabel. Insofern ist *Zingge* nicht direkt mit den anderen Bezeichnungen für die Ankerflügel zu vergleichen, da sachliche Differenzen zu den Flügeln der eigentlichen Anker bestehen. *Zingge*, nhd. *Zinke*, mhd. *zinke*, ahd. *zinko*, bedeutet, wahrscheinlich ausgehend von ‘Zahn’, ‘einzelnes, spitz hervorstehendes Teil, Zacke einer Gabel, eines Kammes o. ä.’.<sup>565</sup> Von den Zinken der Gabel ist die Bezeichnung vermutlich auf die Spitzen dieses dreiarmligen Ankers übertragen worden.

*Haagge* kommt an drei weit auseinanderliegenden Belegorten vor, nämlich in Leuzigen (BE 20), Landschlacht (TG 12<sup>F</sup>) und Risch (ZG 6). An den zwei ersten Orten ist es ausschliesslich die Bezeichnung für die Flügel, in Risch dagegen wird Arm und Flügel zusammen so genannt. Herkunft und Bedeutung: siehe vorhergehendes Kapitel über den Ankerarm.

*Laffe* in der Bedeutung ‘Ankerflügel’ ist nur in Beckenried (UW 5<sup>F</sup>) belegt. Wir haben das Wort jedoch bereits als Bezeichnung des Ruderblattes ausführlich beschrieben.<sup>566</sup> *Laffe* bzw. *Ruederlaffe* war die häufigste Bezeichnung für das Ruderblatt. Auch in Beckenried wird das Ruderblatt so genannt. Im Deutschen findet sich das Wort in verschiedenen Bedeutungen, die von der Vorstellung eines Schöpfgefässes abgeleitet sind oder mit *Löffel* oder dem verwandten Verbum *laffen* zusammenhängen”.<sup>567</sup> Mangels Erläuterungen der Gewährsperson ist unklar, was den Ausschlag gegeben haben könnte, auch die Ankerflügel als *Laffe* zu bezeichnen. Möglicherweise gibt es Flügel, die in ihrer Form leicht an einen Löffel oder an ein Ruderblatt erinnern. Da das Wort in diesem Zusammenhang nur ein einziges Mal vorkommt, könnte es auch dem idiolektalen Sprachgebrauch entstammen.

Der Gewährsmann von Riken (AG 44) nennt bei der Frage nach den Flügeln ohne weitere Erläuterung *Oore*. *Oore*, sg. *Oor* n., nhd. *Ohr*, hat neben der eigentlichen Bedeutung auch übertragene Bedeutungen. So kommt es auch als Bezeichnung für Teile von Gerätschaften vor, in unserem Zusammenhang ist die Bedeutung ‘Ecke der Pflugschar, in welche die Griffe zur Führung des Pfluges eingehängt werden’ wichtig, da bereits bei *Schare* die enge Verwandtschaft der Pflugschar mit den Ankerflügeln hervorgetreten ist.<sup>568</sup> Es liegt also auch hier möglicherweise eine Parallele zwischen der Pflugschar und den Ankerflügeln vor.

*Ankerhouue* ist in Wangen (BE 5) belegt. *Houue*, nhd. *Haue*, mhd. *houwe*, ahd. *howa* ‘Hacke’,<sup>569</sup> ist im schwdt. gewöhnlich eine “Hacke mit Schneide zur Arbeit in Feld und Garten”.<sup>570</sup> Die Hacke weist eine gewisse Ähnlichkeit mit den Flügeln des Ankers auf, weshalb diese Bezeichnung auch darauf übertragen wurde. Die Übertragung ist allerdings nur für Wangen belegt.

Aus Hergiswil (UW 1) stammt *Ankerbacke*. *Backe*, nhd. *Backe* bezeichnet eigentlich die Wangen im Gesicht. In übertragenem Sinn bedeutet es aber auch ‘paarweise ange-

ordneter beweglicher Seitenteil od. Seitenfläche eines Gegenstandes aus Metall, Holz od. ähnlichem festen Material zum Festklammern, Anpressen od. Zerkleinern von etwas<sup>571</sup>, z.B. die Seitenflächen des Hammers.<sup>572</sup> Wichtig scheint offenbar, dass es sich um paarweise angeordnete Flächen handelt. Denn wahrscheinlich bestehen die Flügel des Ankers ebenfalls aus zwei flachen Metallstücken, die zusammen eine Spitze formen.

### 2.3.19.6. Die Kette / das Tau

[Vgl. Karte 30]

Im SDS-Fragebuch wird nur nach der Ankerkette gefragt. Es wird folglich vorausgesetzt, dass der Anker mittels einer Kette mit dem Schiff verbunden ist. Die Möglichkeit, dass anstelle einer Kette ein Tau verwendet wird, ist nicht in Betracht gezogen worden. Da aber Ketten relativ schwer sind und die Belastungen durch den Zug des Ankers bei kleinen Booten relativ gering ist, sind Ketten bei kleinen Booten nicht in jedem Fall vorhanden. Häufig reicht auch ein Draht- oder Hanfseil aus. Wo die Gewährspersonen ausdrücklich darauf hingewiesen haben, dass auf ihren Booten keine Ketten zum Einsatz kommen, wurde dies von den Exploratoren natürlich vermerkt. Es ist jedoch nicht auszuschliessen, dass an einzelnen Orten eine Bezeichnung für die Ankerkette gegeben wurde, auch wenn diese selbst sachlich vielleicht gar nicht vorhanden war. Karte 30 muss daher mit Vorsicht interpretiert werden.

Lexikalisch gesehen sind die gegebenen Antworten relativ uniform. Die Ankerkette wird als *Chötti/Chetti* o. ä. bezeichnet, das Ankerseil als *Seil* oder *Tau* sowie mit dazu gebildeten Komposita.

#### 2.3.19.6.1. "Chetti", "Schiffs-chetti"

Die häufigste Antwort auf die Frage nach der Ankerkette bildet *Chötti, Chetti, Chette* o. ä. Ob beim ortsüblichen Fischerboot sachlich wirklich die Kette überwiegt, kann nicht mit Bestimmtheit gesagt werden.

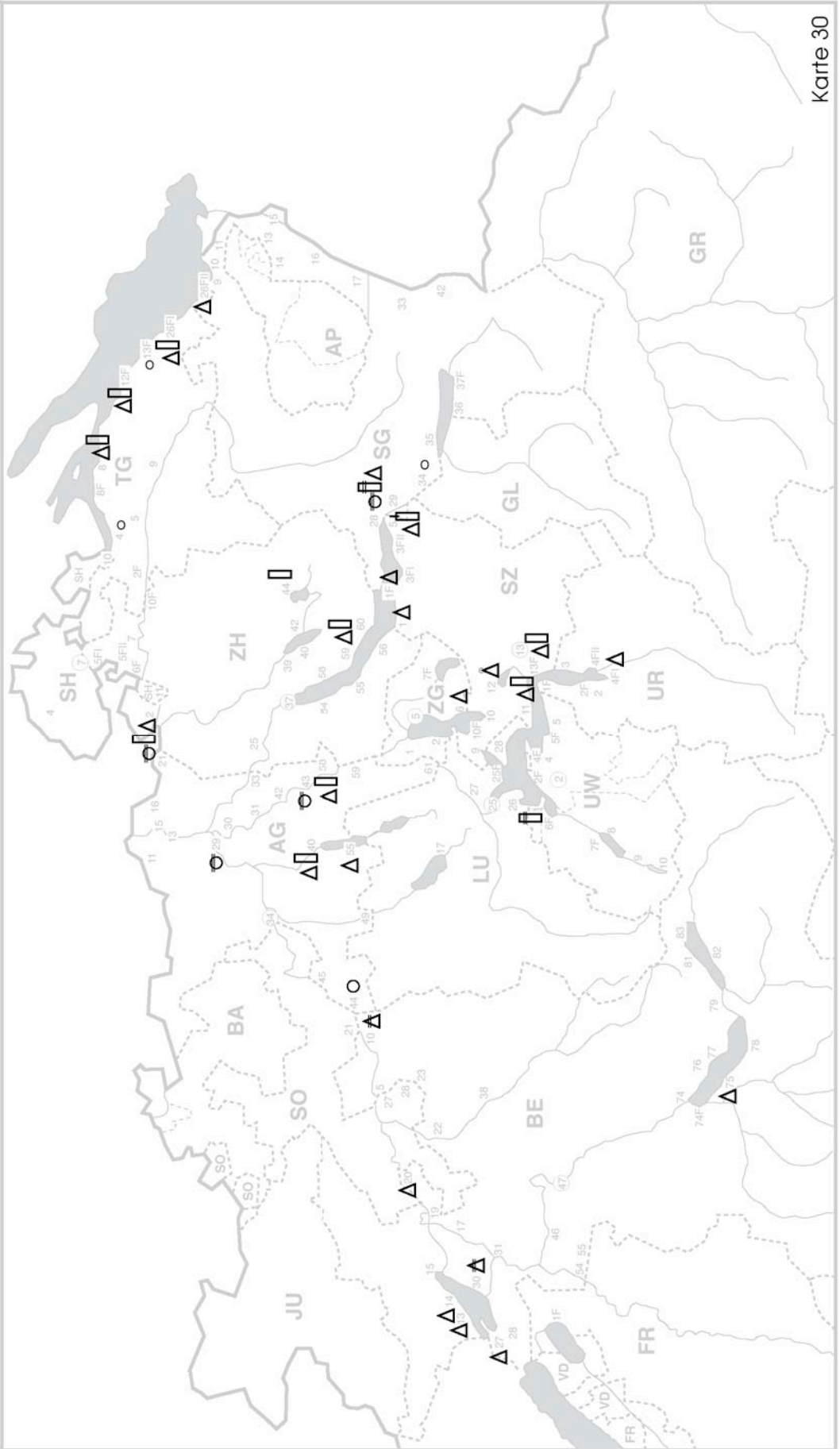
*Chötti, Chetti*, nhd. *Kette* f., mhd. *keten(e)*, ahd. *ketin(n)a*, ist entlehnt aus lat. *catēna* und bezeichnet ein aus einzelnen ovalen Gliedern zusammengesetztes Eisenband.<sup>573</sup> Ketten zeichnen sich durch grosse Reissfestigkeit, aber auch durch ein entsprechend hohes Gewicht aus. Für grosse Schiffe sind sie sicher besser geeignet als ein Seil. Ihre Verwendung als Befestigung für den Anker scheint jedoch noch nicht sehr alt zu sein. Kluge schreibt in seiner Definition der Ankerkette folgendes: "Starke, eiserne Ketten, welche in neuesten Zeiten sehr gewöhnlich statt der Ankertaue gebraucht werden."<sup>574</sup> Ganz offenbar waren früher die Ankertaue die gängige Befestigung des Ankers.

*Chötti* bzw. *Chetti* etc. kommt in allen Regionen unseres Untersuchungsgebietes vor. Die Lautung *Chötti* ist im Westen des Untersuchungsgebiets belegt, in der Zentralschweiz und im Osten ist die Lautung ist die Lautung dagegen *Chetti, Chette* oder ähnlich.<sup>575</sup> Zum

Frage 112.8

*Die Teile des Ankers:  
Die Kette / das Tau*

- |   |                       |   |                                   |
|---|-----------------------|---|-----------------------------------|
| △ | Chetti, Chöttli o. ä. | ⏏ | Draatseil                         |
| △ | Ankerchetti           | ○ | Tau                               |
| △ | Schiffschetti         | ⊖ | Ankertau                          |
| ⏏ | Seil                  | ○ | Wort oder Sache ist nicht bekannt |
| ⏏ | Ankerseil             | ○ | Kein Zeichen: nicht gefragt       |



Teil ist daneben kein anderes Wort verzeichnet, zum Teil ist es zusammen mit *Seil* oder *Tau* belegt. Wo mehrere Bezeichnungen existieren, wird manchmal darauf hingewiesen, Ketten seien sachlich nur bei Motorbooten oder grossen Schiffen vorhanden, während auf kleineren Booten Tauen zum Einsatz kommen. An anderen Orten stehen die verschiedenen Bezeichnungen nebeneinander ohne weiterführende Erläuterung. Im Kanton Bern kommt an allen Belegorten ausschliesslich *Chötti* (zweimal davon als Kompositum *Ankerchötti*) vor. *Seil* oder *Tau* sind nirgends belegt. Dies ist ein Hinweis darauf, dass wahrscheinlich auch sachlich nur Ketten gebraucht werden. Es kann daran jedoch nicht zuverlässig abgelesen werden, wie üblich Anker generell auf kleineren Booten sind.

### 2.3.19.6.2. "Seil", "Ankerseil", "Draatseil"

*Seil* und die Komposita *Ankerseil* und *Draatseil* kommen wesentlich weniger häufig vor als *Chöttli/Chetti*, insgesamt zwölfmal. Alle Belege liegen östlich des Kantons Bern, sind aber ansonsten in allen übrigen Regionen vertreten. *Seil* n., nhd. *Seil*, mhd. ahd. *seil*, aus germ. \**saila-* n. 'Seil',<sup>576</sup> ist im Schwdt. gleichbedeutend wie nhd. *Seil*. Ein *Seil* ist gewöhnlich dicker als der *Häsel* oder der *Strick* und damit auch reissfester.<sup>577</sup>

Über die Beschaffenheit des Ankerseils werden nur wenige Angaben geliefert. In Nuolen (SZ 3<sup>III</sup>) und in Hergiswil (UW 1) handelt es sich um ein Drahtseil. Dies ist sicherlich eine neuere Errungenschaft. In Schmerikon (SG 28) dagegen besteht das *Ankerseil* aus Hanf, was sachlich als älter einzustufen ist. Wahrscheinlich waren Hanfseile in der feuchten und nassen Umgebung nicht sehr langlebig und mussten häufig ausgewechselt werden. Daher wurden sie möglicherweise an einigen Orten durch Drahtseile oder Ketten ersetzt.

### 2.3.19.6.3. "Tau", "Ankertau"

An einzelnen, insgesamt fünf Belegorten vorzüglich im nördlichen Teil des Untersuchungsgebiets (entlang von Aare, Reuss und Rhein) wird der Anker mit einem *Tau* bzw. einem *Ankertau* befestigt. *Tau* ist mit Sicherheit nicht bodenständig, sondern über die neuhochdeutsche Fachsprache in den Wortschatz der Gewährspersonen eingegangen. In Bremgarten (AG 43) führt der Gewährsmann denn auch aus, dass das *Ankertau* beim Bau von Pontonbrücken verwendet wird. Ganz offenbar handelt es sich demnach um einen militärischen Fachausdruck.

Die Herleitung des Wortes *Tau* n. ist umstritten. Mit Sicherheit steht fest, dass das Wort im 16. Jh. aus dem Niederdeutschen, mnd. *touwe*, *tow*, *tau*, as. *tou* 'Docht', afrz. *tow*, *tauw* 'Tau', ins Hochdeutsche übernommen wurde.<sup>578</sup> Die weitere Rückführung ist unsicher. Günther<sup>579</sup> führt es über ein Verb *zauen* zum germ. Verbalstamm *taw-*, *tew-*, *tow-* 'bereiten, wirken' zurück. Über die Bedeutung 'Werkzeug, mit dem etwas gemacht wird' zu 'Schiffsgerät' soll sich das Wort schliesslich die Bedeutung 'Werkzeug, Tauwerk' angenommen haben. Kluge *Seemannsspr.*<sup>580</sup> dagegen bringt das Wort mit altnord. *taug*

‘Strick’, as. *téag* ‘Schnur’, verwandt mit nhd. *ziehen*, in Verbindung. Kluge Etym.<sup>581</sup> führt beide Herleitungsvarianten auf, bemängelt an ersterer jedoch die unzusammenhängenden Einzelbedeutungen, an zweiter den -g-Schwund. Eine zuverlässige Herleitung ist daher vorläufig nicht möglich.

### 2.3.20. Der Bootshaken

[Vgl. Karte 31 und 32]

Neben den Rudern haben die meisten Boote noch ein weiteres Instrument, das der Vorwärtsbewegung dient: den Bootshaken. Das Staken, wie das Vorwärtsstossen der Boote mit dem Bootshaken genannt wird, ist weit effektiver als das Rudern und ist daher an vielen Orten üblich geblieben. Mitzka schreibt dazu: “Wo es irgend der Untergrund auf nicht zu kurzer Strecke zulässt, ist das Staken beibehalten worden. Es fördert doch die Fahrt am stärksten, sobald man durch Handarbeit von Bord aus zu fahren hat.”<sup>582</sup> Dies ist naturgemäss nur in relativ seichtem Wasser oder in Ufernähe möglich. Vielfach belegt ist es an Flussläufen, wo vor der Erfindung des Motors meist nur mit Treideln oder Staken gegen die Strömung gefahren werden konnte. Die Ruderkraft reichte gewöhnlich nicht aus, um gegen die Strömung anzukommen, vor allem nicht, wenn es sich um geladene Transportboote handelte.

Auf den Seen dagegen spielte das Staken eine weniger grosse Rolle, da zumindest die kleineren Boote unter allen Umständen mit Ruder oder Segel betrieben werden konnten. Der Bootshaken ist hier ein zusätzliches, jedoch nicht unabdingbares Hilfsmittel.

Die grossen Lastschiffe dagegen waren auch auf dem See auf das Staken angewiesen. Denn bei starkem Gegenwind konnten weder die Segel gesetzt werden noch reichte die Kraft des Ruderantriebes aus, um vorwärtszukommen.

Bei den kleineren Fischerbooten, die auf dem See verkehrten, konnte dagegen auch bei Gegenwind gerudert werden. Dennoch war auch bei ihnen vielfach ein Bootshaken vorhanden. Dieser diente jedoch nicht ausschliesslich dem Staken, sondern hatte verschiedene Verwendungszwecke. Mit ihm wurde z.B. Treibholz auf dem Wasser eingesammelt, Reusen vom Seegrund gehoben oder Netze aufgefischt.

Einige Boote hatten offenbar auch gar keinen Bootshaken an Bord. Einige Male wird gesagt, dass für das Abstossen lediglich ein gewöhnliches Ruder gebraucht werde.

Sachlich haben die Bootshaken je nach genauem Verwendungszweck unterschiedliches Aussehen. Fast allen gemeinsam ist, dass sie einen langen Schaft mit einer Metallspitze besitzen. Laut Mitzka besteht der Schaft gewöhnlich aus einer geschälten jungen Tanne.<sup>583</sup> Am hinteren Ende kann quer zum Schaft ein Griff angebracht sein, ähnlich wie beim Stehruder. Wird der Bootshaken vorwiegend zum Staken gebraucht, so ist ein solcher Griff unabdingbar, um mit genügend Kraft abstossen zu können und ein Abrutschen der Hände zu verhindern.

Bei der Spitze der Bootshaken können wir im wesentlichen drei verschiedene Typen unterscheiden. Sie sind auf der untenstehenden Foto aus Aarwangen (BE 10) abgebil-

det. Die Bootshaken, die ausschliesslich zum Abstossen auf dem See- oder Flussgrund gebraucht werden, haben als Spitze einen Zweizack, d. h. zwei gleich lange, in V-Form angeordnete Spitzen. Der zweite Typus Bootshaken verfügt über eine Spitze und einen rückwärts gewandten Haken, mit welchem Gegenstände näher ans Boot gebracht oder Reusen aus dem Wasser gehoben werden können. Um Holz aufzufischen schliesslich ist es von Vorteil, ein Gerät mit scharfen Spitzen zu besitzen, die ins Holz geschlagen werden können. In Aarwangen sind die Spitzen dazu in rechtem Winkel angeordnet, wobei die eine in der Verlängerung des Schaftes angeordnet wird.

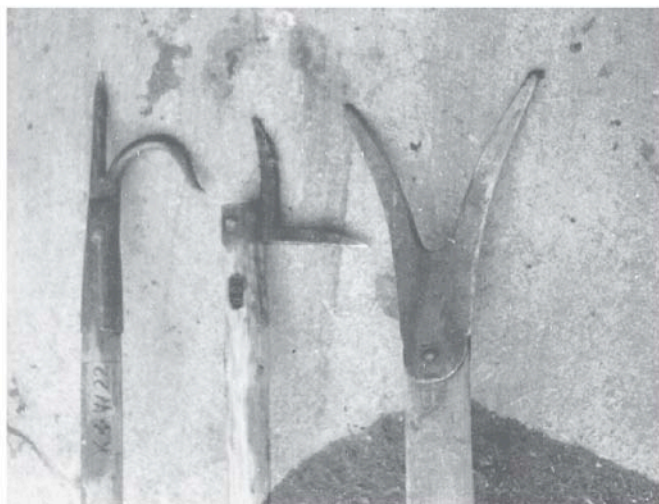


Abb. 74: Drei verschiedene Bootshaken, die alle in Aarwangen (BE 10) vorkommen. Der rechte wird zum Staken gebraucht, mit dem mittleren kann Holz aufgefishet werden und mit dem linken kann das Boot ans Ufer oder an eine Brücke gezogen werden. [Quelle: SDS]

Vereinzelt kommen noch andere Bootshaken vor. In Kilchberg (ZH 54) gibt es einen solchen mit Haken, jedoch ohne Spitze. Es soll sich dabei um ein neueres Modell handeln. Ein dem Bootshaken ähnliches Gerät ist die *Geere*, die z.B. in Wolfwil (SO 21) belegt ist. Diese hat mehrere parallele Spitzen mit Widerhaken und wurde zum Aufspiesen von Fischen gebraucht. Eine Fischfangtechnik, die später verboten wurde. Es handelt sich dabei jedoch um ein Fischfanggerät und nicht um einen Teil der Boots-ausrüstung.

Die sachliche Verteilung der unterschiedlichen Bootshaken-Typen in unserem Untersuchungsgebiet kann nicht in allen Einzelheiten rekonstruiert werden.

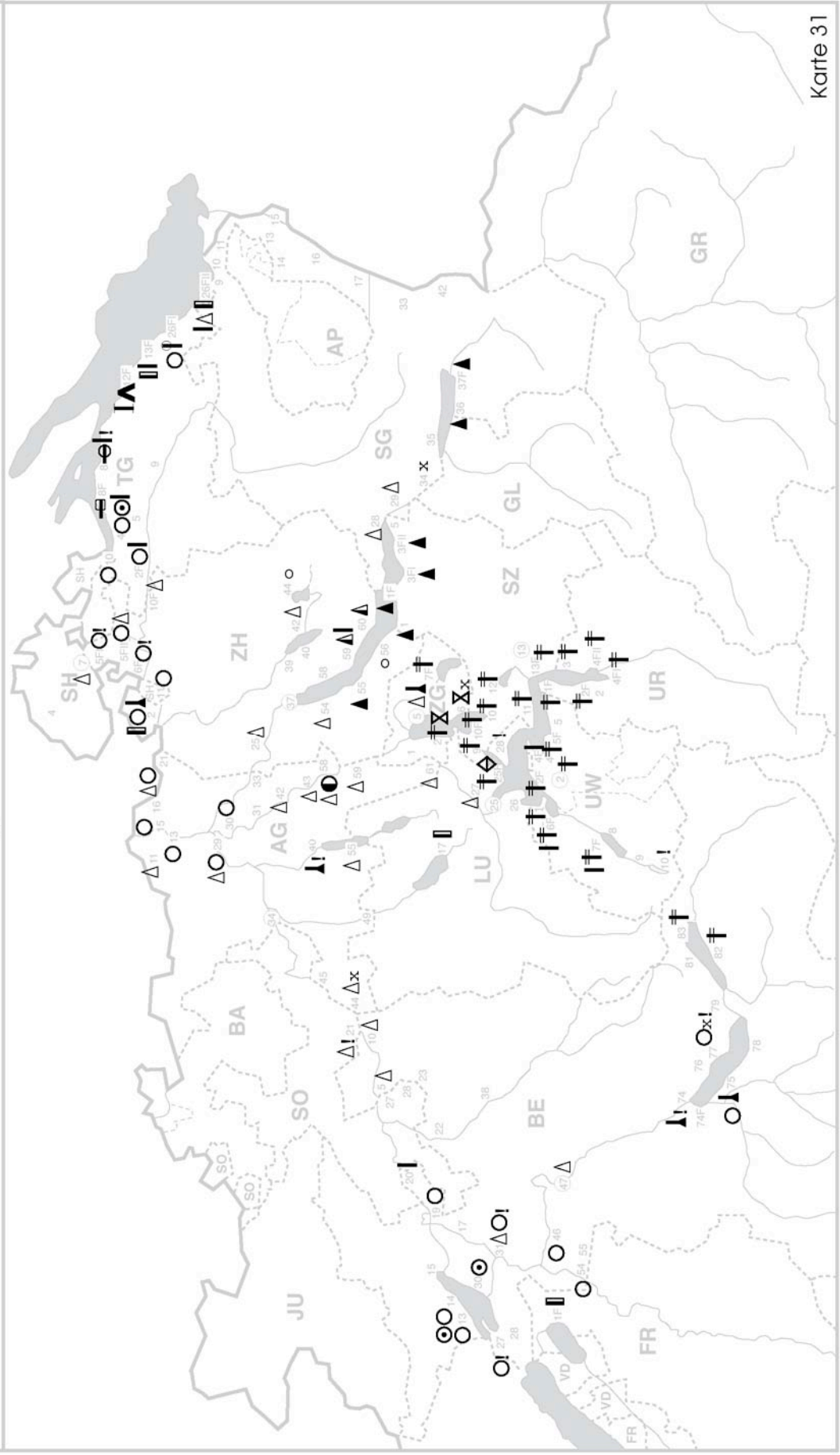
Vor allem die Unterscheidung zwischen dem zweiten und dritten Sachtypus, also demjenigen mit Haken und demjenigen zum Anstecken von Schwemmholz, wurde nicht genügend präzise festgehalten. Es scheint jedoch, dass die Hauptunterscheidung zwischen Typus 1 und 2 verläuft, also zwischen demjenigen mit Zweizack und demjenigen mit Haken. Karte 32 versucht, die beiden Typen in ihrer geographischen Verbreitung darzustellen. Es ist möglich, dass Typus 3 an einzelnen Orten unter Typus 2 subsumiert wurde. Die Karte hat dennoch ziemliche Aussagekraft. Typus 1 mit Zweizack wird nämlich ausschliesslich zum Staken gebraucht, für andere Verrichtungen ist seine Form unzuweckmässig. Sein Vorkommen ist ein Hinweis darauf, dass das Staken an dem betreffenden Ort derart wichtig ist, dass eigens ein Gerät dazu gehalten wird. Die Karte zeigt, dass dies schwergewichtig an Belegorten entlang der Flüsse der Fall ist. Aber auch an Seen kommt es vor, hier vermutlich jedoch eher auf Lastschiffen. An vielen Orten werden auch für die unterschiedlichen Bedürfnisse beide Typen gehalten.

Sprachlich werden die Bootshaken hauptsächlich mit drei Grundworttypen bezeichnet: Erstens mit *Stachel/Stakel/Starkel*, zweitens mit *Haagge* und drittens mit *Schalte/Schalter*. Alle drei Typen sind geographisch relativ deutlich voneinander abgegrenzt, so dass ziemlich homogene Sprachlandschaften entstehen.

Frage 112.10

*Der Bootshaken, die Stange, die zum Vorwärtsstossen des Bootes verwendet wird*

- |   |                |              |   |                 |   |                                     |
|---|----------------|--------------|---|-----------------|---|-------------------------------------|
| △ | Stachel        | Bootshaagge  | ☐ | Tribstake       | ○ | Sache fehlt                         |
| ▲ | Stakel         | Schalthaagge | ☒ | Sticher         | × | Das Grundwort ist nur einmal belegt |
| ▴ | Starkel        | Schalle      | ▲ | Stiper          | ! | Siehe Originalmaterial S. 456       |
| ▸ | Haagge/Hääggli | Schaller     | ◊ | Stüpfen         |   |                                     |
| ▹ | Flo(r)ishaagge | Schäll(e)li  | ▮ | (Stooss-)Rueder |   |                                     |
| ▾ | Schiffshaagge  | Schaltstake  |   |                 |   |                                     |







### 2.3.20.1. "Stachel", "Stakel", "Starkel"

Am häufigsten wird der Bootshaken als *Stachel* bezeichnet. Als Variante dazu tritt auch *Stakel* oder seltener *Starkel* auf. *Stachel* m., mhd. *stachel*, ahd. *stackulla* f., ist eine Instrumentalbildung zum Verb *stechen*.<sup>584</sup> Der *Stachel* ist also ursprünglich ein Gerät mit dem man sticht. Schliesslich verfügt es an seinem Ende auch über eine oder zwei Spitzen. Die Form mit *-k-* wird vom Idiotikon auf got. *stakls* zurückgeführt. Es wird jedoch auch die Möglichkeit einer germanischen Urform mit *-kk-* erwogen.<sup>585</sup> Möglicherweise könnte auch eine Beeinflussung durch nhd. *Stake* eine Rolle spielen. *Stake* f. 'Pfahl, Stocherstange', eine Ableitung zu *stechen* und *stecken*, stammt aus dem Niederdeutschen und ist seit dem 15. Jh. in hochdeutschen Texten belegt.<sup>586</sup> Bei der Form *Starkel* handelt es sich um *Stakel* mit *r*-Einschub.

Das Verbreitungsgebiet von *Stachel* und seinen Varianten liegt vorwiegend im Raum Zürich- und Walensee sowie in den nördlich und westlich davon gelegenen Belegorten entlang von Rhein, Aare und Reuss. An den Seen der Innerschweiz und im Kanton Bern findet man das Wort nur ausnahmsweise. Auch am Bodensee ist es nur gerade an einem Ort, in Horn (TG 26<sup>FII</sup>), belegt. Die lautlichen Varianten *Stakel* und *Starkel* sind regional genau fassbar, sie sind ausschliesslich auf Zürich- und Walensee beschränkt. *Stakel* kommt an diesen beiden Seen am häufigsten vor, nur zweimal, in Meilen (ZH 59) und Stäfa (ZH 60), ist *Starkel* belegt. Dazwischen finden sich immer wieder einzelne *Stachel*-Belege.

An vielen Belegorten hört man von den Gewährspersonen, dass *Stachel* die Bezeichnung der Pontoniere sei. Und tatsächlich ist dies der Fachterminus der Militärsprache.<sup>587</sup> Da viele Berufsfischer, gerade diejenigen aus Belegorten entlang der Flüsse, offenbar vorwiegend bei den Pontonieren Dienst taten, ist sicher mit einer sprachlichen Beeinflussung aus der Militärsprache zu rechnen. Damit hat die Armee einer Bezeichnung zu weiterer Ausbreitung verholfen, die wahrscheinlich hauptsächlich im Raum Zürich und an den Flussläufen der nördlichen Schweiz beheimatet war. Auch nördlich unseres Untersuchungsgebietes, im Hanauerland, ist *Stachel* die gängige Bezeichnung.

Soweit wir sachliche Angaben besitzen, handelt es sich beim *Stachel*, *Stakel* oder



*Starkel* meist um einen Bootshaken mit Zweizack, also um ein Gerät, das ausschliesslich zum Staken verwendet wird. Auf dem Zürichsee, wo damit die *Ledischiffe* vorwärtsgestossen werden, hat ein *Starkel* folgendes Aussehen: "5-6 m lange (eschene) Stange, oben mit Griff (*Schwirble*), unten mit eisernem Zweizack; wird zum Vorwärtsstossen des *Ledi* und zur Sicherung des Schiffes beim Ausladen in der Haab verwendet."<sup>588</sup>



Abb. 76: Stachel oder Schiffshoogge von Zug (ZG 5).  
[Quelle: SDS]

### 2.3.20.2. "Haagge", "Hääggli", "Flooshaagge", "Schiffshaagge", "Bootshaagge", "Schalthaagge", "Gropshaagge"

Ebenfalls sehr häufig belegt als Bezeichnung des Bootshakens sind *Haagge* und damit gebildete Komposita. Am häufigsten ist *Bootshaagge*, aber auch das Simplex ist belegt, ferner *Floosshaagge*, *Schiffshaagge*, *Schalthaagge*, *Gropshaagge* und auch der Diminutiv *Hääggli*.

*Haken* m. mhd. *hāke(n)*, ahd. *hācko*, *hāco*, *hac(k)o*, *hāho* neben mhd. *hägge*, ahd. *hāgo* aus vor-dt. germ. \**hāggōn* m. 'Haken',<sup>589</sup> und bedeutet im eigentlichen Sinn 'gekrümmter Körper(teil)', z.B. allgemein bei Geräten.<sup>590</sup> In unserem Fall ist davon auszugehen, dass damit Typ 2, wie er auf nebenstehender Foto aus Zug abgebildet ist, bezeichnet wird. Dieser Typ wird vor allem gebraucht, um Dinge aus dem Wasser zu fischen oder das Boot ans Ufer oder zu einer Boje zu ziehen. Dazu ist der Haken vorhanden.

Das Verbreitungsgebiet von *Haagge* und den damit gebildeten Komposita liegt hauptsächlich in der Innerschweiz. Hier sind auch kaum andere Bezeichnungen bezeugt, offensichtlich ist dieses Gebiet in diesem Fall sachlich und lexikalisch ziemlich homogen. Der Vierwaldstättersee eignet sich schliesslich auch schlecht zum Staken, da die Ufer grösstenteils steil abfallen und der Seegrund damit für den Bootshaken unerreichbar ist. Der *Haagge* ist somit sowohl von der Sache als auch von seiner Funktion klar zu unterscheiden von einer Stake mit einem Zweizack als Spitze.

*Haagge* tritt nur relativ selten als Simplex auf. Das Wort ist zu unspezifisch und wird als Simplex nur dann richtig eingeordnet, wenn ganz klar ist, dass vom Bootshaken die Rede ist. Die Belege sind denn auch weit verstreut und wahrscheinlich eher zufällig. Am häufigsten belegt ist *Haagge* im Kompositum *Floo(r)z-*, *Flooshaagge*.<sup>591</sup> Mit diesem Kompositum wird auch gleich angedeutet, aus welchem Sachgebiet das Gerät stammt. Es ist ganz offenbar ein Haken, der in erster Linie in der Flösserei Verwendung fand. In der Innerschweiz ist das Wort beinahe ausschliesslich in dieser Zusammensetzung belegt, auch an zwei Belegorten am Brienersee. Ausserhalb dieser genannten Gebiete kommt dieses Kompositum jedoch kein einziges Mal vor. Mehrmals wird von den Gewährspersonen hinzugefügt, dieses Gerät sei in der Flösserei eingesetzt worden. Häufig heisst es auch, damit werde Holz eingesammelt. In Flüelen (UR 4<sup>FII</sup>) dient es jedoch auch dem Abstossen des Bootes. Es ist also durchaus nicht immer ein Spezialgerät der Flösserei, sondern zumindest teilweise ein Vielzweckgerät der Schifffahrt.

Ebenfalls mehrfach belegt ist das Kompositum *Schiffshaagge*. Damit wird der Bootshaken in den Zusammenhang seiner Verwendung gestellt. Der *Schiffshaagge* ist der Haken, der auf dem Schiff gebraucht wird. Belegt ist dieses Kompositum an weit verstreuten Belegorten vom Berner Oberland bis in die zürcherischen Gebiete am Rhein. Das Kompositum ist nichts weiter als eine Verdeutlichung des Simplexes *Haagge* und hat entsprechend ein ähnliches Ausbreitungsgebiet wie dieses.

In Landschlacht (TG 12<sup>F</sup>) ist das Kompositum *Schalthoogge* belegt. Das Bestimmungswort *Schalt-* geht auf das swV. *schalten* ‘schieben, stossen’, mhd. *schalten*, ahd. *scaltan* ‘fortschieben, fortführen’, aus vor-d. \**skald-a-* stV. ‘stossen’ zurück.<sup>592</sup> Daraus wird auch das Simplex *Schalte*, *Schalter*, *Schält(e)li* gebildet, das im nächsten Kapitel besprochen wird. Als Verb ist das Wort auch in der Bedeutung ‘staken’ belegt.<sup>593</sup> *Schalthoogge* ist demnach ein Haken, mit dem man das Boot stösst. Dank einer Zeichnung ist ersichtlich, dass es sich um einen zweizinkigen Bootshaken handelt, also um einen Typus ohne einen eigentlichen Haken. Sachlich sei der *Schalthoogge* in Landschlacht jedoch selten.

In Walchwil (ZG 6) ist *Gropehaagge* belegt, ein Bootshaken, der ausdrücklich im *Eibaum* Verwendung findet. Sachlich handelt es sich um den Sachtypus mit einem Haken, jedoch ohne Spitze. Zum Stossen des Bootes kann er deshalb nicht verwendet werden. Dazu ist am selben Ort ein Bootshaken mit Spitze und Haken, *Sticher* genannt, belegt. Die genaue Verwendung von *Gropehaagge* ist leider nicht genannt. Möglicherweise werden damit Reusen aus dem Wasser gehoben. Darauf könnte das Bestimmungswort *Grope*, im Idiotikon als *Gropp* verzeichnet, hindeuten: *Grope*, *Gropp*, nhd. *Groppe* f. mhd. *groppe*, *grope*, ahd. *gropo*, wohl entlehnt aus mlat. *corabus*, ist ein kleiner, grossköpfiger Fisch, laut Duden eigentlich ein Karpfen, d. h. ein “räuberischer Süsswasserfisch von keulenförmiger Gestalt mit breitem Kopf, schuppenlosem Körper u. stacheligen Flossen”.<sup>594</sup> Der *Gropehaagge* könnte möglicherweise beim Fang solcher Fische eine Rolle gespielt haben.

### 2.3.20.3. “Schalte”, “Schalter”, “Schält(e)li”

Auf *Schalte*, *Schalter*, *Schält(e)li* ist bereits im vorhergehenden Kapitel hingewiesen worden. Das Wort gehört zum swV. *schalten* ‘schieben, stossen’, mhd. *schalten*, ahd. *scaltan* ‘fortschieben, fortführen’, aus vor-d. \**skald-a-* stV. ‘stossen’.<sup>595</sup> Die *Schalte* ist also ein Instrument, mit dem man das Boot stösst.

Die Form *Schalter* ist nureineinziges Mal belegt, nämlich in Ermatingen (TG 8). Vermutlich wurde diese Form unter dem Einfluss des im Schwdt. häufigen Wortes *Schalter* ‘Riegel’ gebildet, das denselben Ursprung hat.<sup>596</sup> An vereinzelt Orten wird auch der Diminutiv *Schälteli* (TG 4), *Schaltli* (BE 14 und BE 30) gebraucht.

*Schalte* und seine Varianten sind sowohl im Osten und Norden wie auch im Westen unseres Untersuchungsgebietes gebräuchlich, sie fehlen jedoch gänzlich in der Inner-schweiz und an Zürich- und Walensee.

Dort wo neben *Schalte* auch noch andere Bezeichnungen belegt sind, wird *Schalte* in der Regel als älter und bodenständiger bezeichnet. So z.B. in Aarberg (BE 31), wo

neben *Schalte* neuer auch *Stachu* gebräuchlich ist, oder in Üsslingen (TG 2<sup>F</sup>), wo neben älterem *Schalte* auch ein neueres *Hoogge* genannt wird.

Sachlich ist die *Schalte* nicht homogen. Die Etymologie deutet auf ein Instrument zum Stossen hin. Dazu eignet sich besonders der Bootshaken mit Doppelspitze. Es sind jedoch auch Typen mit Spitze und Haken belegt, die sich sowohl zum Stossen wie auch zum Ziehen eignen. Es können daher offenbar beide Sachtypen mit demselben Wort bezeichnet werden.

#### 2.3.20.4. Einzelfälle

*Sticher* wird der Bootshaken an zwei Belegorten genannt, in Risch (ZG 2) und in Walchwil (ZG 6) am Zugersee, wobei der Gewährsmann in Walchwil das Instrument lediglich namentlich kennt und hinzufügt, sachlich komme es nicht vor. In beiden Fällen wird damit ein Bootshaken mit Doppelspitze bezeichnet, die Typen mit Haken dagegen heissen *Flöözhoogge* (ZG 2) bzw. *Gropehaagge* (ZG 6). *Sticher* ist verwandt mit *stechen* und ist laut Idiotikon im Schwdt. entweder ein Nomen agentis zu mhd. *stēchen*. oder eine kurze Stichwaffe, ein Dolch.<sup>597</sup> Die Bedeutung 'Bootshaken' ist nicht verzeichnet, aber unser Wort gehört ohne Zweifel in diesen Zusammenhang wie auch das verwandte *Stichel* m., ein Gerät zum Stechen, entstanden als Instrumentalbildung zu *stechen*.<sup>598</sup> Ausgangspunkt für die Bezeichnung des Bootshakens als *Sticher* ist wohl die Vorstellung, dass man damit ins Wasser sticht.

*Stüpfen* wird vom Gewährsmann in Meggen (LU 25<sup>F</sup>) genannt. Das Wort wird neben *Floozhoogge* gebraucht, aufgrund der Zeichnung handelt es sich um einen Bootshaken mit Doppelspitze. Er wird jedoch nicht zum Abstossen, sondern zum Einstecken von Ästen verwendet. *Stüpfen*, *Stupfen* ist im Schwdt. als Gerätebezeichnung belegt, das Wort hat z.B. die Bedeutung 'Gabel' oder 'Eisenstift'.<sup>599</sup> Etymologisch gehört es zum südd. swV. *stupfen*, mhd. *stupfen*, *stūpfen*, ahd. *stupfen*, zu einer schlecht fassbaren Sippe mit der Bedeutung 'stechen', möglicherweise aus \**steu-p-* 'stossen'.<sup>600</sup>

Wahrscheinlich urverwandt damit ist *Stiper*, eine Bezeichnung, die ausschliesslich in Landschlacht (TG 12<sup>F</sup>) belegt ist. Sie gehört zu Schwdt. *Stüber*, das seinerseits im Idiotikon wie folgt definiert ist: "Stütze, Stütz-, Sperrbalken (aus Rundholz, am Bodenende gew. schräg abgeschnitten), bes. zur Verspreizung bei Bauten, Strebepfeiler, z.B. bei sinkenden Gebäuden (...). Herkunft unsicher."<sup>601</sup> Der *Stiper* ist in Landschlacht offenbar synonym zu *Schalthoogge*, beides sind Bootshaken mit Doppelspitze.

An zwei Orten am Bodensee, in Ermatingen (TG 8) und in Berlingen (TG 8<sup>F</sup>), wird der Bootshaken als *Schaltstücke* bzw. als *Tribstücke* bezeichnet. In beiden Fällen handelt es sich bloss um eine hölzerne Stange ohne Metallspitze, eben um einen *Stücke*. Dieser *Stücke* ist ca. 4-5 m lang und meistens aus Eschenholz. *Stücke*, nhd. *Stecken*, mhd. *stecke*, ahd. *stecko*, *stehho* gehört zur Sippe von *stechen*.<sup>602</sup> Der *Schaltstücke* ist ein Stecken

bzw. eine Stange mit der man *schaltet*, d. h. stösst. Ganz ähnlich *Tribstücke*, mit dem man das Boot (vorwärts) treibt.

Ebenfalls keine eigentlicher Bootshaken ist der *Sparre* von Merligen (BE 77). Laut Gewährsmann handelt es sich dabei um eine gewöhnliche Stange. Dies bedeutet höchstwahrscheinlich, dass vorne keine Spitze aus Eisen vorhanden ist. *Sparre* haben wir bereits in der Zusammensetzung *Stüürsparre* als Bezeichnung des Steuerruders angetroffen. *Sparre* m., mhd. *sparre*, ahd. *sparro*, wird im Idiotikon wie folgt definiert: “Meist ein Stück Rundholz von ungefähr 4-10 cm Dicke und 1-3 m (selten mehr) Länge, (kurze) Stange, Prügel, auch Latte, (behauener) Balken”.<sup>603</sup>

Auch in Schänis (SG 34) hat der Bootshaken keine Eisenteile, sondern besteht lediglich aus einer Stange aus Holz. Er wird *Stange* genannt. *Stange* f., mhd. *stange*, ahd. as. *stanga*, aus germ. \**stangō* f. ‘Stange’, haben wir bereits mehrfach angetroffen, es ist eine unspezifische Bezeichnung analog zu nhd. *Stange*.<sup>604</sup>

In Riken (AG 44) wird neben *Stachu* auch *Geere* f. genannt. Früher habe man immer so gesagt, *Geere* sei der ältere Ausdruck. *Geere* ist im Schwdt. im Zusammenhang mit der Fischerei sonst jedoch als Instrument zum Fischfang belegt. Die *Fischgere* ist ein “gabelförmiges Instrument mit 3-6 widerhakigen Zinken an einem langen Stiel, zum Stechen von Fischen, bes. Lachsen”.<sup>605</sup> *Geere* f., nhd. *Gehre* f., auch *Gehren* m. ‘Kleiderschoss, keilförmiges Stück’, reg. Mhd. *gēr(e)* ‘Wurfspiess’, ahd. *gēro* m. aus germ. \**giazon* m. ‘Spitziges, Keilförmiges’, ist eine Ableitung von germ. \**gaiza-* ‘Ger, (Spitze)’ und möglicherweise aus dem Keltischen in die germanischen Sprachen übernommen worden. Die weitere Herkunft ist unklar. Heute sind im Nhd. vor allem die Ableitungen *gehren*, ‘schräg zuschneiden’ und *Gehrung* ‘schräger Zuschnitt’ als technische Ausdrücke der Holzbearbeitung üblich.<sup>606</sup> Da der Spiess zum Fischfang eine gewisse äusserliche Ähnlichkeit mit einem Bootshaken hat, ist die Bezeichnung *Geere* offenbar auch darauf übertragen worden. Dies ist jedoch nur gerade in Riken belegt, Indizien für eine weitere Verbreitung dieser Übertragung fehlen.

Der Vollständigkeit halber sei noch genannt, dass an einzelnen Orten auch ein gewöhnliches *Rueder* zum Abstossen des Bootes gebraucht wird. Dies ist natürlich nur zum einmaligen Abstossen, nicht jedoch zum eigentlichen Staken möglich, da sonst das Ruderblatt beschädigt würde. Ein solches Ruder hat am Blatt keine Spitzen aus Eisen. Darauf wird beispielsweise in Sempach (LU 17) hingewiesen, wo das Originalmaterial die folgende Erläuterung enthält: “Sujet und schon sein Vater haben das immer mit einem *Rueder* gemacht [man hat immer ein Reserveruder bei sich]. Spezielle Geräte dazu hat man nicht.” Neben Sempach ist diese Methode des Abstossens an zwei Orten am Bodensee (TG 13<sup>F</sup> und TG 26<sup>FII</sup>) sowie in Eglisau (ZH 2) belegt. Dazu gesellt sich Muntelier (FR 1<sup>F</sup>), wo aber mit dem *Stoossrueder* abgestossen wird. Jedoch auch dieses ist laut Aussage des Gewährsmannes ein gewöhnliches Ruder aus Holz.

## 2.4. VERSCHIEDENE AUSDRÜCKE

### 2.4.1. Leck werden

[Vgl. Karten 33 bis 36]

Das Leckwerden eines Bootes ist ein Prozess. Durch Austrocknung aufgrund von Sonneneinstrahlung oder Wind zieht sich das Holz der Bootswände und des Bodens zusammen, so dass Fugen entstehen und Wasser ins Boot eindringen kann. Das Ergebnis dieses Prozesses ist ein Zustand, das Boot ist nun undicht, es rinnt.

Das Leckwerden und das anschliessende Lecksein ist damit ein Vorgang über mehrere Stufen. Die verschiedenen Stufen werden unterschiedlich benannt. Wenn vom Leckwerden die Rede ist, wird meist zu einem Verb gegriffen, das Boot *verlächnet* beispielsweise oder es *lächnet uus*, *verriist*, die Bretter *verschwiine* usw. Sobald es dann ein Leck hat, ist es *leck* oder *verläche*, *grisse* und es *rünnt*. Auch die Risse oder Spalte werden bezeichnet, es sind *Sunneriss*, *Windriss* oder *Spält* usw. Wir haben es also insgesamt mit mehreren sprachlichen Ebenen zu tun, und zwar mit dem Prozess des Austrocknens und Leckwerdens, dann mit dem Zustand des Leckseins und schliesslich mit der Bezeichnung des Lecks selbst. Man hätte diese Frage im Fragebuch entsprechend in drei Teilfragen aufgliedern können. Es wurde jedoch nur nach dem Leckwerden gefragt. Dennoch wurden an vielen Belegorten mehrere Antworten gegeben, die sich auf die verschiedenen Stufen oder Ebenen des Leckens beziehen. Wir haben deshalb die Antworten auf die drei genannten hauptsächlichen Ebenen aufgliedert. Durch die Frageform bedingt wurden natürlich die verschiedenen Ebenen nicht überall unterschieden. Manchmal wurde nur eine Antwort gegeben, die sich nur auf einen einzelnen Aspekt bezieht. Vor allem die Bezeichnungen der Leckstellen selbst wurden nur relativ selten erwähnt. Es kann daraus jedoch nicht geschlossen werden, dass diese nur selten benannt werden. Sie waren in der Frage einfach nicht explizit enthalten.

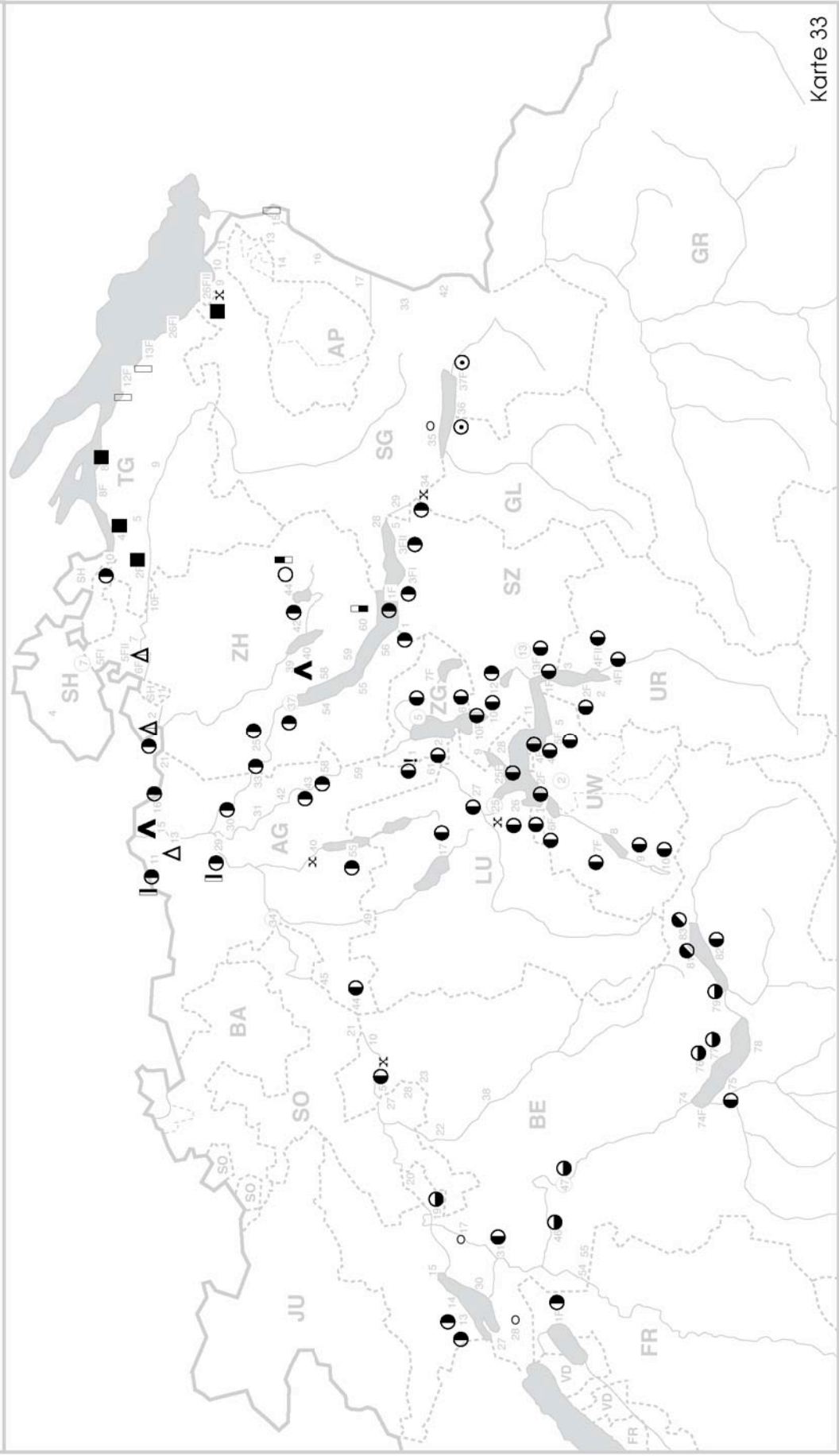
Es hat sich gelohnt, die Antworten auf die drei Ebenen aufzugliedern. Auf diese Weise wird nur vergleichbares miteinander verglichen. Karte 33 zeigt das Leckwerden. Dieser Prozess wird in der Regel mit einem Verb ausgedrückt. Nur der Ausdruck *läch wärde* bildet eine Ausnahme. Karte 34 zeigt den Zustand des Leckseins. Dieser Zustand wird meist mit einem Partizip Perfekt ausgedrückt, z.B. das Boot ist *verläche*. Eine andere Variante bildet das Verb *rünne*. Dieses setzt ein Leck voraus und beschreibt damit ebenfalls den Zustand des Leckseins. Eine dritte Variante ist die Bildung *läch* oder *leck sii*. Karte 35 schliesslich zeigt die Bezeichnung des Lecks an sich.

Frage 111.1  
**Leck werden**  
*(vom Boot)*

- läche
- verläche
- ◐ verläche
- ◑ erläche
- ◒ zerläche
- ◓ verlächere

- schwine
- ▣ verschwine
- ▤ zämschwine
- ▥ abschwine
- △ risse
- ▴ ufrisse

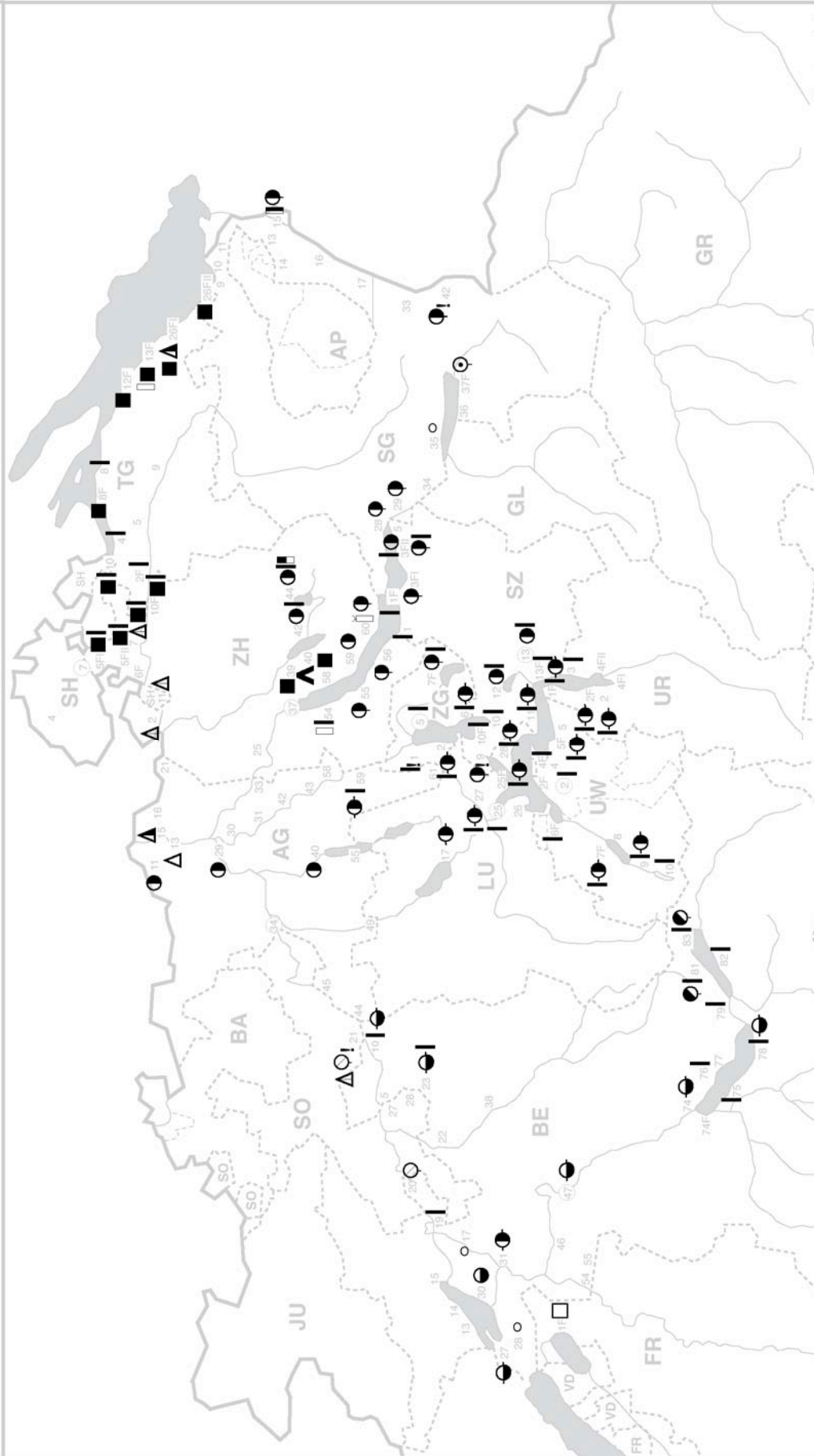
- ▲ springe
- läch wärde
- x Grundwort ist nur einmal belegt
- ! Siehe Originalmaterial S. 457
- Kein Wort bekannt





Frage 111.1  
**Leck sein**  
*(vom Boot)*

- |   |                   |   |                  |   |                   |
|---|-------------------|---|------------------|---|-------------------|
| ● | verläche (pp.)    | ● | zerlächnet (pp.) | △ | ufgrisse (pp.)    |
| ● | verlächet (pp.)   | ○ | usglächnet (pp.) | △ | verrisse (pp.)    |
| ● | verlächnet (pp.)  |   | rünne (inf.)     | □ | gschwune (pp.)    |
| ○ | verlächeret (pp.) | ■ | läch (adj.)      |   | verschwune (pp.)  |
| ● | erlächet (pp.)    | □ | leck (adj.)      | ■ | abgeschwune (pp.) |
| ● | erlächnet (pp.)   | △ | grisse (pp.)     | □ | gschwine (pp.)    |



Karte 34

Frage 111.1

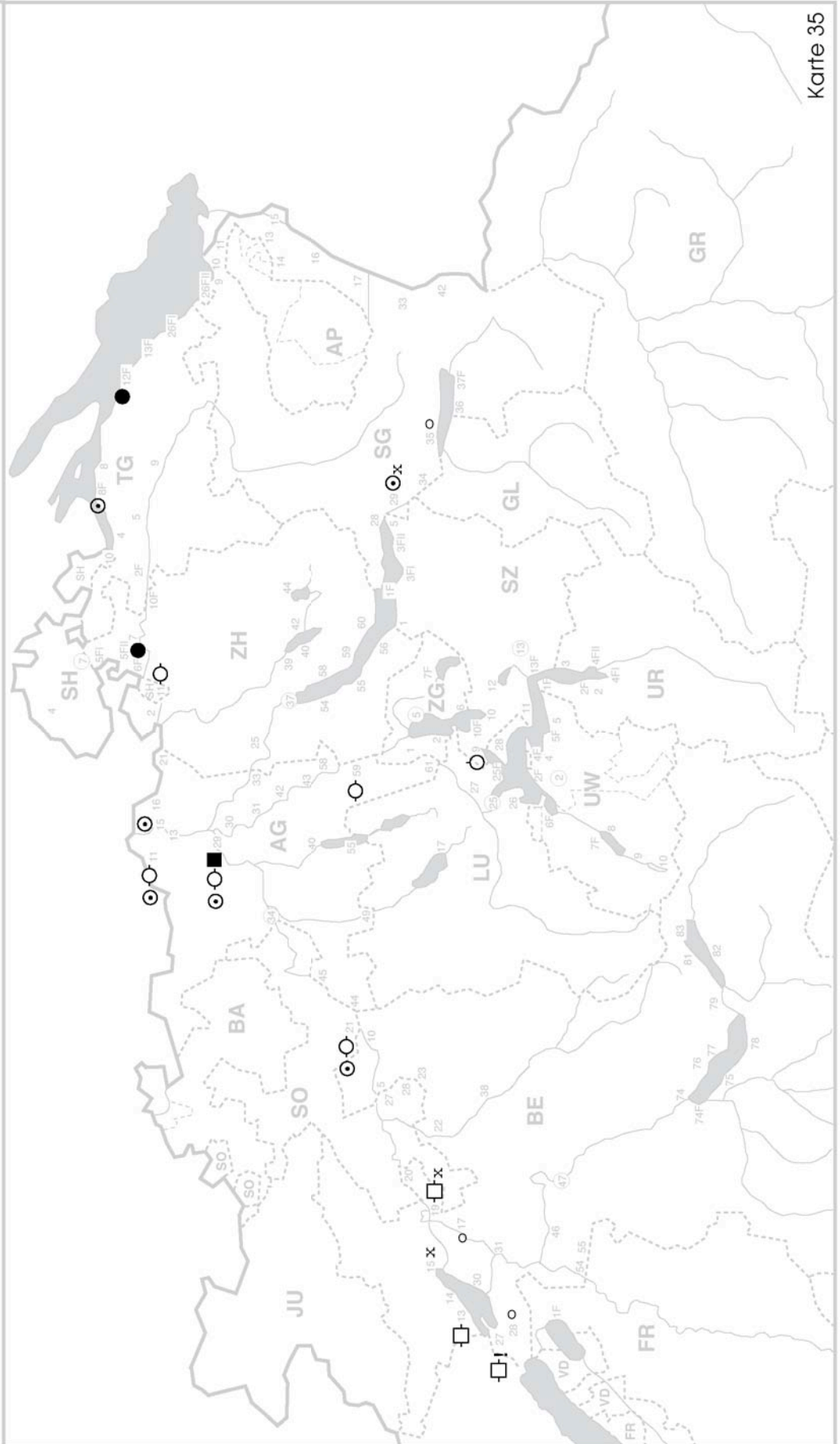
# Leck werden

Die Bezeichnung der Risse

- Riss
- ⊙ Sommerriss
- Windriss
- Pächriss

- Spalt
- Windspält

- x Grundwort ist nur einmal belegt
- ! Siehe Originalmaterial S. 457
- Kein Wort bekannt



#### 2.4.1.1. "läch(n)e", "verläch(n)e", "erlächne", "uosläch(n)e", "zerlächne", "verlächere"

Zur Bezeichnung des Leckwerdens und des Leckseins wird am häufigsten ein Verb bzw. ein Partizip Perfekt mit dem Stamm *-läch-* verwendet. Das Verb *läche* oder *lächne*, mhd. *lëchen* 'vor Trockenheit Risse bekommen und Flüssigkeit durchlassen',<sup>607</sup> ahd. *-lehhan*, *-lehhen* 'undicht sein' zu *\*lek-a-* 'undicht sein' ist die oberdeutsche Entsprechung zu nd. *lecken*, das in Form des Adjektivs *leck* auch ins Neuhochdeutsche eingegangen ist und die alte oberdeutsche Lautung verdrängt hat.<sup>608</sup> Im Schweizerdeutschen dagegen ist die oberdeutsche Form erhalten geblieben. Zum Teil wird *-läche* mit *-n-*Einschub zu *-lächne*, eine Form die bereits Mittelhochdeutsch belegt ist.<sup>609</sup> Karte 36 zeigt die Verteilung von *-läche* und *-lächne*. *-läche* ist grob gesagt auf die Gebiete östlich der Reuss, *-lächne* auf diejenigen westlich der Reuss beschränkt. Die einzige wesentliche Ausnahme sind die *-läche*-Belege an Bieler- und Murtensee, die isoliert in der westlichen deutschen Schweiz ein zusammenhängendes Gebiet bilden. In der Innerschweiz gibt es eine Mischzone, in der die beiden Sprachgebiete nicht ganz klar abgegrenzt sind.

Die Konjugation des Verbs ist sowohl stark wie schwach. Belege für die starke Konjugation von *läche* und seinen Ableitungen liegen im Kt. Aargau sowie an Zürich-, Pfäffiker- und Greifensee vor. In den übrigen Gebieten wird das Verb schwach konjugiert.

Das Verb *läche* und die damit gebildeten Ableitungen sind in allen Gebieten der deutschen Schweiz mit Ausnahme des Bodenseegebietes gebräuchlich. Die Belegorte am Bodensee haben anstelle des Verbs das Adjektiv *läch* bzw. mit ostschweizerischer Lautung *lech*. Der Wortstamm *-läch-* ist damit in allen Gebieten der deutschen Schweiz noch in aktivem Gebrauch, die im Nhd. gebräuchliche Variante *-leck-* dagegen ist in unserem Untersuchungsgebiet praktisch inexistent.

Gewöhnlich wird nicht die Grundform *läch(n)e*, sondern eine mit einem Präfix gebildete Ableitung von *läch(n)e* gebraucht. Die Grundform *läche* ist im ganzen nur ein einziges Mal, in Pfäffikon (ZH 44), belegt. Alle übrigen Belege sind Ableitungen dazu, die allermeisten werden mit dem Präfix *ver-* gebildet. *Verläch(n)e* für das Leckwerden bzw. *verläch(n)et* für das Lecksein kann als die Standardbezeichnung im Schweizerdeutschen angesehen werden. Im bernischen Mittelland sowie am Thunersee kommt auch die Ableitung *erlächne* vor. In Einzelfällen trifft man auch die Ableitungen *zerlächne* (ausschliesslich am Brienersee), *uoslächne* (an zwei Orten entlang der Aare östlich des Bielersees) oder das Frequentativum *verlächeret* (am Walensee in Quarten). Die Ableitungen *ver-*, *zer-*, *us-* und *erläch(n)e* betonen gegenüber der Grundform *läch(n)e* die vollständige Austrocknung des Bootes, so dass Risse und damit ein Leck entsteht, sie sind eine Verstärkung der Grundform.

In aller Regel wird dort, wo das Leckwerden mit *-läch(n)e* bezeichnet wird, auch der Zustand des Leckseins mit einem Partizip Perfekt zum entsprechenden Verb gebildet. In einzelnen Fällen, wie z.B. in Wollerau (SZ 1) oder Hurden (SZ 1<sup>F</sup>) wird das Lecksein jedoch auch mit dem Verb *rünne* bezeichnet, das Boot tut also *verläche*, dann *rünnt* es. Dies will jedoch nicht unbedingt heissen, dass an diesen Orten das Partizip Perfekt in



diesem Zusammenhang nicht gebraucht wird. Da nicht semasiologisch gefragt wurde, kann es sich auch um eine zufällige Abweichung handeln.

#### 2.4.1.2. "läch", "leck", "Leck"

Verwandt mit dem Verb *läche* ist das Adjektiv *läch* und in weiterem Sinn auch das Adjektiv *leck*. *Leck* ist, wie wir bereits oben ausgeführt haben, ein niederdeutsches Seemannswort, das seine hochdeutsche Entsprechung *lech* im Neuhochdeutschen verdrängt hat. Im Schweizerdeutschen dagegen ist das alte *läch* erhalten geblieben. Nur gerade an einem einzigen Belegort, in Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) wird *leck* genannt, welches mit Sicherheit auf einer Beeinflussung durch die nhd. Schriftsprache beruht. Aber auch an diesem Ort ist die oberdeutsche Form bekannt, wenigstens als Verb. Der Gewährsmann sagt nämlich: "Die Bretter tun *verläche* das Schiff ist *leck*." Offenbar hat sich hier das nhd. Adjektiv in der Fachsprache eingebürgert. In Biel wird auch das Substantiv *Leck* genannt. Da es sich um eine Gewährsperson handelt, die nicht direkt mit der Fischerei oder der Schifffahrt zu tun hat, kann angenommen werden, dass die Bezeichnung auf neuhochdeutschem Einfluss beruht, jedoch kaum der Fachsprache der Fischer und Schiffer angehört.

Das oberdeutsche *läch* dagegen ist weiter verbreitet, jedoch nicht im ganzen Untersuchungsgebiet, sondern lediglich in der Ostschweiz. Man trifft es in erster Linie am Bodensee, wo das Verb *läche* bzw. *verläche* fehlt, sowie entlang von Rhein und Thur westlich des Bodensees. Dazu kommt etwas weiter westlich je ein Beleg an Zürich- und Greifensee.

Das Adjektiv *läch* wird sowohl für die Bezeichnung des Leckwerden wie auch des Leckseins verwendet. Ein Boot wird also *läch* oder es ist *läch*.

#### 2.4.1.3. "rünne"

Das Lecksein des Bootes wird an vielen Belegorten mit dem Verb *rünne* bezeichnet. *Rünne*, nhd. *rinnen*, mhd. *rinnen*, ahd. as. *rinan* aus germ. \**renn-a-*, hat im Schwdt. auf der einen Seite die Bedeutung 'fliessen, mit dem fliessenden Wasser treiben, schwimmen', auf der anderen Seite aber auch '(tropfenweise) Flüssigkeit durchlassen, absondern'.<sup>610</sup> Die Etymologie ist wegen zahlreicher konkurrierender Entstehungsmöglichkeiten unsicher.<sup>611</sup>

Das Verbreitungsgebiet von *rünne* ist sehr weit und man kann davon ausgehen, dass das Wort im ganzen Untersuchungsgebiet bekannt ist. Im Zusammenhang mit dem undichten Boot wird es schwergewichtig in der Zentralschweiz und an den Seen des Berner Oberlands genannt. Ausläufer reichen jedoch auch in die Ostschweiz und ins Berner Mittelland.

#### 2.4.1.4. “verriisse”, “ufriisse”, “riisse”

Neben *läche* und *rünne*, die den Hauptteil der Bezeichnungen für das Leckwerden und Lecksein ausmachen, gibt es noch weitere Benennungen, die jedoch weit weniger verbreitet sind. Eine davon ist *riisse* und die Ableitungen *verriisse* und *ufriisse*. *Riisse*, nhd. *reissen* stV. mhd. *rize*, ahd. *rizan*, as. *writan* aus germ. \**wreit-a-* stV. ‘reissen, ritzen’, ist ein Wort, das in vielen Zusammenhängen gebraucht wird.<sup>612</sup> Beim Boot wird damit ausgedrückt, dass die Wände durch Trockenheit spröde werden und daher *riisse*.

Das Verbreitungsgebiet von *riisse* und seinen Ableitungen liegt in erster Linie in der nördlichen Schweiz. Das Wort ist an Aare und Rhein belegt, zusätzlich in Egnach am Bodensee (TG 26<sup>FI</sup>).

#### 2.4.1.5. “schwiine”, “verschwiine”, “zämeschwiine”, “abschwiine”

*Schwiine* gehört zu nhd. *schwinden*, mhd. *swinden*, ahd. *swintan*, aus wgerm. \**swend-a-* stV. ‘schwinden’.<sup>613</sup> Das Verb bezieht sich auf die Tatsache, dass sich das Holz der Boote durch die Trockenheit zusammenzieht, dass es eben schwindet. Das Idiotikon definiert es denn auch als ‘(allmählich, bis auf einen geringen Rest) dahin-, zusammenschwinden’, nicht nur im Zusammenhang mit Booten, sondern z.B. auch mit Türen oder Getäfel.<sup>614</sup> Die Ableitungspräfixe *ver-*, *zämme-* und *ab-* verstärken oder präzisieren die Bedeutung von *schwiine*.

Das Verbreitungsgebiet von *schwiine* und seinen Ableitungen liegt in der nördlichen und östlichen Schweiz. Ein eigentliches Kerngebiet mit hoher Belegdichte kann nicht ausgemacht werden. Am häufigsten ist die Grundform *schwiine* belegt, vor allem am Bodensee und im Rheintal, auch recht häufig kommt *verschwiine* vor, *ab-* und *zämme-schwiine* sind dagegen nur je einmal belegt.

#### 2.4.1.6. “Riss”, “Sunneriss”, “Windriss”

Da nach der Bezeichnung des Lecks selbst nicht gefragt wurden, sind dazu nur vereinzelte Antworten eingegangen, die auf Karte 35 verzeichnet sind. Das Leck wird gewöhnlich als *Riss*, *Sunneriss* oder *Windriss* bezeichnet. Wie wir oben gesehen haben, wird das Verb *risse* für das Leckwerden eher selten gebraucht. Für das Leck selbst scheinen *Riss* und damit gebildete Komposita die üblichen Benennungen zu sein. *Riss* als Simplex kommt nur an zwei Orten in der Ostschweiz vor, sonst wird die Ursache des Lecks, nämlich die Austrocknung durch Sonne oder Wind, durch Bildung eines Kompositums genannt. In Küsnacht (SZ 9) taucht noch eine weitere Variante auf, nämlich *Pächriss*. Offenbar wird hier das Boot mit Pech gedichtet. Wenn dieses reisst, so entsteht ein Leck.

Die spärlichen Belege erlauben nur wenige Aussagen über regionale Differenzierungen. Es scheint jedoch, dass *Riss* nur in der zentralen und östlichen deutschen Schweiz vertreten ist, im Berner Seeland und zusätzlich in Brugg (AG 29) ist dagegen *Spalt* die

übliche Bezeichnung eines Lecks.

#### 2.4.1.7. "Spält", "Windspält"

Im Berner Seeland und in Brugg (AG 29) wird *Windspält* bzw. *Spalt* als Bezeichnung des Lecks genannt. Insgesamt sind es jedoch nur vier Belege. Da jedoch im Seeland keine weiteren Bezeichnungen genannt werden, ist es durchaus denkbar, dass wir es hier mit dem bodenständigen Ausdruck in dieser Region zu tun haben. *Spalt*, mhd. *spalt*, ahd. *spalt*, hat schwdt. wesentlich die gleiche Bedeutung wie nhd. und bezeichnet unter anderem eine offene Fuge, z.B. im Bretterboden.<sup>615</sup> Da auch die traditionellen Boote aus Brettern gefügt sind, entspricht *Spalt* in diesem Zusammenhang dem gängigen Sprachgebrauch.

#### 2.4.1.8. Einzelfälle

In zwei Fällen wird das Leckwerden als *springe* bezeichnet, nämlich in Grossdöttingen (AG 15) und in Maur (ZH 40). *Springe*, mhd. *springen*, ahd. as. *springan* aus germ. \**spreng-a-* stV. 'springen',<sup>616</sup> bedeutet im Schwdt. neben 'rennen, laufen' auch allgemein 'bersten, reissen, platzen'. Dass dieses Wort zum engeren Fachwortschatz gehört, muss bezweifelt werden. Denn Maur ist ein Belegort, an dem nur die allgemeinen Fragen bei einer fachfremden Gewährsperson erhoben wurden. Und in Grossdöttingen ist der Gewährsmann lediglich ein ehemaliger Fischer, der zur Zeit der Aufnahme Fabrikarbeiter war. Wir können daher annehmen, dass *springe* nicht zum Fachwortschatz der Fischersprache gehört.

In Benken (SG 29) wird das Leck als *Sprung* bezeichnet, also mit einer Ableitung zu *springen*. Im Aufnahmeprotokoll steht, dass der befragte Gewährsmann lexikalisch nicht ganz bodenständig sei. Es gilt hier damit das zu *springe* Gesagte.

Eine einmalige Bezeichnung ist aus Wangen (BE 5) belegt. Neben *verlächne* könne man dem Leckwerden auch *trüegle* sagen: *äs* (das Boot) *trüeglet si*. Das reflexive Verb *trüegle* wird vom Idiotikon wie folgt definiert: "Von Brettern, sich längs dem Faserlauf u-förmig aufbiegen". "*En 'trüeglete' Lade*" sei "ein z.B. von der Sonne gebogenes Brett".<sup>617</sup> Wir haben es hier offenbar mit einem Ausdruck zu tun, der in der Holzverarbeitung gebräuchlich ist und für die durch die Sonne verursachte Holzbewegung gebraucht wird. In der Schiffer- und Fischersprache ist das Wort dagegen mit dieser einen Ausnahme nicht geläufig.

Neben den bisher behandelten Bezeichnungen gibt es noch eine ganze Reihe weiterer Ausdrücke, die alle nicht in den engeren Bereich der Schiffer- und Fischersprache gehören, sondern der Gemeinsprache entstammen. So sagt man in Rohrschach (SG 9) *si* (die Boote) *gönd usenand*, *si vertrochne* in Schänis (SG 34), *es isch off* in Sengen (AG

40), in Luzern (LU 25) *got's zämme*. In Büren (BE 19) gibt es *Fuege* und in Sengen (AG 40) sagt man *p'fuege tüend uf*.

## 2.4.2. Womit werden die Boote gedichtet?

Es gibt viele Arten, ein leck gewordenes Boot wieder abzudichten. Die Wahl des Verfahrens hängt, abgesehen von der ortsüblichen Tradition, von der Beschaffenheit des Lecks, den konstruktiven Merkmalen des Bootes und der zur Verfügung stehenden Zeit ab. Kleinere Risse können mit etwas Kitt überdeckt werden, bei grösseren faulen Stellen müssen möglicherweise ganz Teile der Wand oder des Bodens ausgewechselt werden. Bei kleineren Lecks mitten in einer guten Fangzeit wird der Fischer wahrscheinlich zu einem provisorischen Mittel greifen, etwa Stoffreste in das entstandene Loch pressen und erst in ruhigerer Zeit eine sorgfältige Reparatur durchführen oder gar das Boot in einer Werft überholen lassen.

Die vielen möglichen Materialien und Techniken, die beim Abdichten des Bootes eingesetzt werden, erlauben es nicht, eine Karte zu zeichnen. Zu heterogen ist das Bild. Im folgenden sollen die Antworten der Gewährspersonen zusammengefasst und ausgewertet werden. Zur besseren Übersicht wurden die Antworten in drei Teilbereiche aufgegliedert: In die Technik, das Material und die Tätigkeit des Abdichtens.

### 2.4.2.1. Die Technik des Abdichtens

Die einfachste Art ein Boot abzudichten ist, dieses ins Wasser zu legen, damit das Holz aufquillt und die Fugen zusammenpresst. Risse und Spalte, die zu einem Leck führen, werden, wie wir im vorhergehenden Kapitel gesehen haben, in erster Linie durch Austrocknung und Sonneneinstrahlung hervorgerufen. Trockenheit bewirkt, dass sich die einzelnen Holzteile zusammenziehen und damit kleinere und grössere Fugen entstehen. Sobald das Boot wieder für längere Zeit im Wasser liegt, dehnt sich das Holz von selbst wieder aus und die Spalte werden manchmal wieder vollständig geschlossen. Wenn man zusätzlich feuchte Tücher über das Boot legt oder kaltes Wasser hineinschüttet, wird das Aufgehen des Holzes zusätzlich gefördert.

Diese Art des Abdichtens wird häufig erwähnt. Sie wird in erster Linie bei neuen Booten oder bei Booten, die für eine gewisse Zeit ausserhalb des Wasser gelagert wurden, angewandt.

Bei eigentlichen Lecks reicht dies jedoch meistens nicht aus. Denn die Fugen zwischen den einzelnen Boden- oder Wandbrettern werden bereits bei neuen Booten mit Dichtungsmaterial gefüllt. Dieses kann mit der Zeit faulen oder herausfallen und muss daher ersetzt werden. Meistens wird ein saugfähiges Material genommen, dass sich beim Kontakt mit Wasser ausdehnt und damit die Durchlässigkeit der Fugen verhindert. Häufig wird dazu, wie wir im nächsten Kapitel sehen werden, eine bestimmte Art Hanf



sowie Moos genommen. Manchmal wird zusätzlich über die Fuge eine Leiste gelegt und diese mit Drahtstiften befestigt.

Einen guten Einblick in die Technik des Abdichtens eines *Weidligs* erhalten wir vom Gewährsmann in Eglisau (ZH 2). Er gibt folgende Beschreibung:

- Wenn grosse Risse: dann tut man das Schiff *büetze* es werden Schilfknospen zwischen die Risse gelegt [diese muss man im Juli abhauen und *teere*], diese dann *zämedräye*, darauf entsteht *Chnoschpeschnuer*, dann *e Röuftli* [aus Holz, meistens Föhrenholz] darauf gelegt, so dass man nichts mehr von der Knospenschnur sieht, dann mit *Niete* genagelt.
- Wenn kleine Risse: *echli Teer*, etwas heissen Teer, hineingeleert.
- Wenn nur ein einziges Löchlein: mit *Watte zuegschoppet*; etwas besser ist noch, die Watte mit Teer zu begiessen [auf diese Art ist die Gefahr nicht da, dass die Watte herausrutscht]”.

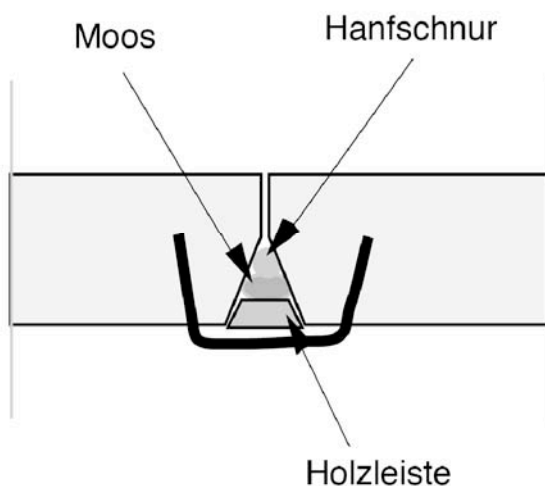


Abb. 77: Abdichtung von nicht verzahnten Planken, wie sie bereits in gallo-römischer Zeit üblich war. (Nach B. Arnold).

Die Abdichtung mit Hanf, Moos und einer Deckleiste ist sehr alt. Sie wurde bereits bei einem gallo-römischen Schiff gefunden, das in Bevaix am Neuenburgersee ausgegraben wurde. Auf nebenstehender Abbildung ist diese Technik des Abdichtens festgehalten. Sie hat sich bis in die heutige Zeit in weiten Teilen Europas nördlich der Alpen halten können.<sup>618</sup> Der Ursprung dieser Technik ist laut Arnold mit Sicherheit mindestens in der Bronzezeit, wahrscheinlich aber schon im Neolithikum zu suchen.<sup>619</sup>

Dieselbe Art des Abdichtens war auch beim *Ledischiff* des Zürichsees gebräuchlich. Sie wird von Hans Hasler wie folgt beschrieben: “*Jetzt ist’s Schiff na gschoobe worde. Tagilang händ d’ Schiffmacher an em umme ghämmerlet und Schübi, das heisst Mies und Chuder (verzausete Hanf) i d’ Fuege inne gschoppet und mit em Schübise inne gtosse. Mit fine Nietlene hät mer Schineli über die gschobne Fuege gheft. Wänn ’s Schiff is Wasser cho ist, sind Mies und Werg aufgschwulle und Dichtigmittel gsi. Natürli hät doch na öppe Wasser is Schiff inne möge trucke. Es ist underem Sägelbrätt, i der Lösi, zämmeглаufe und vo Zit z’ Zit mit der Sasse glöst (usegschöpft) worde.*”<sup>620</sup>

In neuerer Zeit scheint Schiffskitt aufgekommen zu sein, mit dem einzelne Risse verstrichen werden können. Wahrscheinlich ebenfalls neuer ist der Einsatz von Teerfarbe, die zugleich dichtet und das Holz vor Fäulnis schützt. Ebenfalls neuer dürfte der Einsatz von Menning sein, eine Technik, die vom Gewährsmann in Sempach (LU 17) beschrieben wird. Es handelt sich dabei eine Farbe aus Bleioxyd, die in erster Linie als

Rostschutz dient. Ob sie beim Gewährsmann in Sempach auch für Holzboote angewandt wird, geht aus dem Material leider nicht hervor. Mehrfach wird Ölfarbe erwähnt. Farben sind jedoch nicht eigentliche Dichtungsmittel, sondern eher Schutzanstriche, die der Fäulnis des Bootes vorbeugen.

#### 2.4.2.2. Das Material, mit dem die Boote gedichtet werden

Ein häufig gebrauchtes Dichtungsmittel ist der Hanf. Seine Verwendung ist, wie wir oben gesehen haben, seit ältester Zeit bezeugt und er wurde auch zur Zeit der SDS-Aufnahme noch an vielen Belegorten unseres Untersuchungsgebietes gebraucht. Eine exakte Wiedergabe der Belege ist jedoch nicht möglich, da der Hanf nicht überall gleich bezeichnet wird und dasselbe Wort manchmal für verschiedene Materialien gebraucht wird. Eine zuverlässige Zuordnung von Wort und Sache ist daher nicht immer möglich.

Von Hanf ist natürlich mit Sicherheit dann die Rede, wenn das Wort *Hanf* Teil der Bezeichnung ist. In Ermatingen nennt das Sujet als Dichtungsmittel das Simplex *Hanf*, an zwei Orten ist von *Hanfschnüer* die Rede (TG 26<sup>FII</sup>, UW 4<sup>F</sup>), in Merligen (BE 77) von *Hanfstrick* und an vier weiteren Orten von *Hanfseil* (AG 43, 44, LU 25<sup>F</sup>, ZH 54). Achtmal, vor allem in der Ostschweiz, aber auch an zwei Orten im Kanton Bern, nennen die Gewährspersonen *Chuder* m. Soweit ersichtlich ist *Chuder* überall eine bestimmte Art von Hanf. In Benken (SG 29) fügt der Gewährsmann hinzu, es handle sich dabei um eine schlechte Hanfqualität. Und im Idiotikon steht folgende Erläuterung: “Abgang von gehecheltem Hanf (...) oder Flachs (...). allg. auch der beim Spinnen an der Kunkel zurückbleibende kurzfasrige Überrest. (...). Verworrenes Hanfgarn.”<sup>621</sup> In Merligen (BE 77) wird *Chuder* synonym zu *Hanfstrick* und *Schoob* gebraucht.

*Schaub*, *Schäub*, *Schöibi*, *Schübi*, *Schoob*, *Schiffsschoub*, mhd. *schoup*, *schoub* m., ahd. *scoub* ‘Bund, Bündel, bes. von Stroh, Strohisch zu verschiedenen Zwecken’, aus westgerm. \**skaufa-* m. ‘Garbe’<sup>622</sup>, ist im Berner Oberland und in der Innerschweiz häufig bezeugt. Östliche Ausläufer reichen bis an Zürich- und Walensee. Damit wird nur in einzelnen Fällen der zum Abdichten gebrauchte Hanf bezeichnet. Häufiger wird das Wort für Lindenbast gebraucht, der anstelle von Hanf verwendetet wird. Im Schweizerdeutschen wird das Wort laut Idiotikon in der Bedeutung ‘Getreide-, bes. Roggenstroh’, auch ‘Schilf’ und als Dichtungsmaterial für ‘Bast von Lindenholz, z.B. um die Fugen eines Schiffsbodens oder Weinfasses auszustopfen’ gebraucht.<sup>623</sup>

Der Lindenbast, der in den besagten Gebieten meist *Schaub* o.ä. genannt wird, wird andernorts teilweise auch als *Lindebascht* oder verkürzt *Limpascht* bezeichnet. Der Bast der Linde, z. T. auch der Espe, kann zu Stricken und Seilen verarbeitet werden, lose gedrehte Fasern werden auch zu Säcken oder Packhüllen verwoben.<sup>624</sup> Als Dichtungsmittel wird er, wie im übrigen auch der Hanf, zu Schnüren gedreht und in die Fugen eingepresst. *Lindebascht* bzw. *Limpascht* kommt im selben Gebiet vor wie *Schoob* und seine Varianten, zusätzlich dazu gibt es zwei Belege am Bielersee.

In diesen Zusammenhang gehört auch die Bezeichnung *Wärch*, die an Zürich-, Greifen- und Pfäffikersee belegt ist. In Wollerau (SZ 1) heisst es, *Wärch* sei dasselbe wie *Schübi* und

in Uster (ZH 42) wird es synonym zu *Chuder* gesetzt. *Wärch*, nhd. *Werg*, mhd. *wer(h)*, ahd. *wer(a)h*, *wer* ‘Werg, Hanf, Flachs’, möglicherweise verwandt mit nhd. *Werk* in der Ausgangsbedeutung ‘Arbeitsstoff’,<sup>625</sup> wird von Grimm folgendermassen definiert: “Die beim schwingen und hecheln des flachses (oder hanfes) abfallenden kürzeren fasern (...), die, sofern sie lang genug sind, zu werggarn versponnen werden, sonst als putzmittel, als polsterungsmaterial, zum abdichten usw. verwandt werden und in früheren zeiten auch als verbandwatte dienten.”<sup>626</sup> Auch der Einsatz von *Wärch* im Bootsbau wird von Grimm dokumentiert: “material zum kalfatern von schiffen, meist aus altem tauwerk gezupft.”<sup>627</sup> Ganz offenbar ist *Wärch* weitgehend dasselbe wie *Chuder* und *Schaub*, jedoch nur im Gebiet der zürcherischen Seen gebräuchlich. Ob es sich beim Material um Hanf, Flachs, Lindenbast oder etwas ähnliches handelt, kann nicht entschieden werden.

Um einen anderen Rohstoff handelt es sich dagegen bei den *Chnoschpe* m., die ebenfalls zum Abdichten eingesetzt werden und mutmasslich die gleichen Eigenschaften wie Hanf und Lindenbast besitzen. Mehrfach wird gesagt, die *Chnoschpe* seien eine Art Schilfblätter, in Ellikon a.Rh. (ZH 6<sup>F</sup>) werden sie auch als “Kanonenputzer” bezeichnet. Das Idiotikon definiert sie als “die Blätter der Pflanze, mit welchen man die Fugen zwischen den Fassdauben stopft”. Botanisch gehören sie zu der Gattung *Typha*, zu deutsch ‘breit- und schmalblättriger Rohrkolben’.<sup>628</sup> *Chnoschpe* als Dichtungsmittel für Boote wird in weiten Teilen des gesamten Mittellandes gebraucht, die Belege reichen von Üsslingen (TG 2<sup>F</sup>) im Osten bis nach Aarberg (BE 31) im Westen. Besonders stark mit sechs Belegen sind die Aufnahmeorte des Kantons Aargau vertreten. Alle Belege stammen ausnahmslos aus Orten entlang der Flüsse, Belegorte an Seen kommen kein einziges Mal vor. Ob dies auf eine bestimmte Tradition im Weidlingbau zurückgeht oder ob die Rohrkolben nur entlang der Flüsse anzutreffen sind, entzieht sich meiner Kenntnis.

Wie aus den Ausführungen von Arnold und Hasler weiter oben hervorgeht, wird seit alters her über den Hanf zusätzlich eine Schicht Moos gelegt und schlussendlich die Fuge mit einer Leiste abgedeckt. In unserem Material ist nur in insgesamt zehn Fällen von Moos bzw. schwdt. *Mies* die Rede. Neun dieser Belege liegen an Zürich-, Greifen- und Walensee, dazu gesellt sich ein weiterer Beleg vom Ägerisee. Dabei wird nicht überall Hanf und *Mies* zusammen in die Fugen gestopft. In Eierhals (ZG 7<sup>F</sup>) beispielsweise wird *Mies* in die Fugen hineingepresst und mit Teer abgedichtet. An den anderen Orten dagegen scheint das *Mies* mit Hanf vermischt zu werden. In Nuolen (SZ 3<sup>FII</sup>) wird zusätzlich präzisiert, dass darüber eine Leiste aus Weidenholz gelegt wird. Allerdings sei dies nur früher so gemacht worden, zur Zeit der SDS-Aufnahme war die *Bschübi* bereits durch Teerschnüre ersetzt worden. *Mies* ‘Moos; bisweilen auch von einzelnen Flechtenarten. allg.’<sup>629</sup>, mhd. *mies*, ahd. *mios* m./n., steht im Ablaut zu *Moos* und geht wie dieses zurück auf germ. \**musa-lōn* m./n. ‘Moos, Moor’.<sup>630</sup>

Ein weiteres Material, das jedoch erst in neuerer Zeit in Gebrauch gekommen sein dürfte, ist Baumwolle oder schwdt. *Bauele*. Es ist an mehreren, weit auseinanderliegenden Orten belegt. Offenbar handelt es sich um Schnüre oder Stricke, die zu diesem Zweck gekauft werden. In eine ähnliche Kategorie gehört die gewöhnliche *Watte*, die zwischen Bieler- und Bodensee an insgesamt sieben Aufnahmeorten als Dichtungsmittel eingesetzt wird. Gewöhnliche *Watte* wird in der Regel aus Baumwolle hergestellt.

Ebenfalls ein neueres Dichtungsmaterial und zugleich ein Holzschutz dürfte *Teer* oder, wie der Gewährsmann in Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) in Anlehnung ans Französische es nennt, *Godrung* oder *Gudrong* sein. Mit flüssigem Teer kann das gesamte Boot gestrichen werden oder es können in Teer getränkte Schnüre in die Fugen eingelegt werden. Teer ist wasserabweisend und bietet daher einen guten Schutz gegen Fäulnis. Eine Variante von Teer ist vermutlich das *Schiffspäch*, das der Gewährsmann von Uster (ZH 42) nennt. Wahrscheinlich handelt es sich um eine Farbe auf Teerbasis. In Erlach (BE 27) braucht der Gewährsmann Schusterpech, das verflüssigt und mit einem Löffel in die Fugen eingefüllt wird, wo es sich sofort verfestigt. Pech, schwdt. *Päch*, ist eine "zähflüssig-klebrige, braune bis schwarze Masse, die als Rückstand bei der Destillation von Erdöl und Teer anfällt".<sup>631</sup>

Mehrfach ist in allen Regionen unseres Untersuchungsgebietes *Schnuer* als Dichtungsmittel belegt. Eine *Schnuer* kann aus ganz unterschiedlichen Materialien hergestellt sein. Und so sind auch Komposita wie *Hanfschnuer* oder *Teerschnuer* belegt. Auch von *Chuder*, *Schaub*, *Limpascht* und *Mies* wird gesagt, dieses werde zu Schnüren gedreht und in die Fugen hineingepresst.

Ebenfalls in allen Regionen unseres Untersuchungsgebietes, lange nicht jedoch an allen Aufnahmeorten, ist *Chitt* bzw. *Chütt*, teilweise auch als Kompositum *Schiffschitt*/*Schiffschütt*, belegt. Die hauptsächliche Lautung ist *Chitt*, nur in drei von den insgesamt 18 Belegorten, in Sengen (AG 40), Uster (ZH 42) und Pfäffikon (ZH 44), ist *Chütt* belegt. *Chitt*/*Chütt* m., nhd. *Kitt*, mhd. *küt(e)*, ahd. *quti*, *cuti* aus westgerm. \**kwedu-* m. 'Leim, Kitt',<sup>632</sup> ist, wie die lange Geschichte des Wortes zeigt, ein althergebrachter Werkstoff, der früher wohl hauptsächlich auf Basis von Harz hergestellt wurde. Der Gewährsmann von Egnach (TG 26<sup>F1</sup>) sagt denn auch, dass *Chitt* "seit jeher" gebraucht werde. An anderen Orten scheint er erst in neuerer Zeit aufgekommen zu sein. So heisst es in Hurden (SZ 1<sup>F</sup>) *Schiffschitt* sei bei Fischern eher neu. Auch in Flüelen (UR 4<sup>F11</sup>) soll er früher überhaupt nicht und in Iseltwald (BE 82) auch zur Zeit der Aufnahme nur selten gebraucht worden sein. An zwei Orten, in Thun (BE 74) und in Pfäffikon (ZH 44), wird nicht ein spezieller Schiffskitt, sondern lediglich gewöhnlicher Fensterkitt genommen. Die Aussagen der Gewährspersonen sowie die Anwendung von Kitt aus einem anderen Sachbereich deuten darauf hin, dass seine Verwendung an den meisten Belegorten wahrscheinlicher eher jünger ist, dass früher wohl in erster Linie aufquellende Materialien wie Moos, Hanf und Lindenbast genommen wurden, während Kitt erst in industrieller Zeit aufgekommen sein dürfte.

Manchmal werden Lecks auch nur provisorisch abgedichtet. Dazu können verschiedene Materialien gebraucht werden, die gerade zur Hand sind. So nimmt der Gewährsmann von Tüscherz (BE 14) für kleinere Fugen auch *Hudle*, d. h. Stoffresten. Ähnlich in Unterlunkhofen (AG 58), wo anstelle von *Chnoschpe* manchmal auch *Lümpe*, das sind ebenfalls Stoffreste, verwendet werden. In Immensee (SZ 10<sup>F</sup>) kennt der Gewährsmann zwar die traditionellen Dichtungsmittel, er selbst nimmt jedoch *Wule*, also Wolle. Eine weitere, offenbar neuere und individuelle Variante ist *Jute*, die, mit Teer getränkt, einem Fischer von Wollerau (SZ 1) als Dichtungsmittel dient.

Der Gewährsmann von Schmerikon (SG 28) nimmt unter anderem auch *Kalfater* das seien weisse Schnüre, fügt er bei. Diese Bezeichnung gehört zum fachsprachl.

Verb *kalfatern* swV. ‘die Plankenfugen mit Werg und Teer verstopfen und dichten’.<sup>633</sup> Es ist entlehnt aus gleichbedeutend ndl. *kalfteren*, das seinerseits auf frz. *calfater*, ital. *calafatare* und span. *calfatear* beruht und vermutlich über griechische Vermittlung von arab. *qafr* ‘Asphalt’ abstammt.<sup>634</sup> Offenbar hat unser Gewährsmann das Wort aus der nhd. Seemannssprache übernommen.

Eine selbstentwickelte Dichtungstechnik benutzt der Gewährsmann aus Immensee (SZ 10<sup>F</sup>). Er streicht eine Mischung aus *Harz* und *Fett* oder, noch besser, eine Mischung aus *Harz* und *Teer* in die Fugen. Dies neben *Wule* und *Schäub* aus *Limpascht*.

Wir haben weiter oben ausgeführt, dass über die mit Dichtungsmaterial gefüllten Fugen häufig noch eine Leiste gelegt wird. Diese Technik ist in erster Linie für den *Weidlig* belegt. Die Leiste wird mit einer Art Agraffen befestigt. In einzelnen Fällen haben die Gewährspersonen unter den zum Abdichten gebrauchten Materialien auch die Bezeichnung dieser Agraffen genannt. So heissen sie *Agraffe* (AG 58, SO 21), *Niete* (ZH 2), *Schiffsniete* (ZH 5<sup>FII</sup>), *Chlammere* (ZH 10<sup>F</sup>) oder *Spängli* (TG 2<sup>F</sup>).

Zum Schluss sollen auch die Farben erwähnt werden, die mehr als Schutzanstrich denn als Dichtungsmittel zu gelten haben. So wurden von den Gewährspersonen *Ölfarbe* (SG 37<sup>F</sup>, SZ 1, SZ 11), *Schiffslack* (UR 1<sup>F</sup>) und *Mening* (LU 17) genannt.

#### 2.4.2.3. Die Tätigkeit des Abdichtens

Nach der Tätigkeit des Abdichtens wurde nicht ausdrücklich gefragt. Entsprechend sind die Antworten unsystematisch, sie beziehen sich häufig auf unterschiedliche Arbeitsvorgänge beim Abdichten. Es ist ein Unterschied, ob man etwa vom Abdichten generell oder vom Einpressen der Schnüre in die Fugen, dem Verkitten, Austeeren oder Anbringen einer Deckleiste spricht. Deshalb wurden von den Gewährspersonen relativ viele Bezeichnungen genannt, die nur an wenigen Orten belegt sind. Die Antworten sind deshalb nicht untereinander vergleichbar, aber sie geben einen Eindruck, welche Verben im Zusammenhang mit dem Abdichten gebraucht werden. Die geographische Verteilung der einzelnen Bezeichnungen hätte jedoch nur durch eine systematischere Befragung dieses Problemkreises eruiert werden können. Im folgenden werden alle von den Gewährspersonen genannten Verben aufgezählt und kurz kommentiert.

Am häufigsten genannt wurde *schäube/schübe*. Das Wort hängt natürlich mit dem entsprechenden Material, dem *Schaub/Schäubi/Schübi* zusammen. *Schäube* oder *schübe* bedeutet, die Fugen wieder mit dem entsprechenden Material abzudichten. Die meisten dieser ziemlich zahlreichen Belege für dieses Verb finden sich in der Innerschweiz, einzelne Ausläufer reichen bis an den Zürichsee. Ebenfalls zu dieser Wortgruppe gehören mehrere Ableitungen. Mehrfach belegt ist *bschübe/bschoobe/bschöibe*, das im Idiotikon unter dem Lemma *beschäube*<sup>n</sup> als Synonym zum Grundwort *schäube/schübe* mit der Bedeutung ‘(aus-, ver-) stopfen, mit Schaub verstopfen’ bezeichnet wird.<sup>635</sup> Es ist in erster Linie östlich und westlich der Innerschweiz belegt, d.h. an Thuner- und Brienersee im Westen, sowie an Zürich- und Walensee im Osten. In der Innerschweiz finden sich nur ganz wenige Belege. Weitere Ableitungen sind: *zämmeschübe* (ZH 55), *nocheschöibe*

(ZG 5) und *verschäube* bzw. *verschübe* (SZ 1<sup>F</sup>, UW 5<sup>F</sup>). Das Verbreitungsgebiet von *schäubel/schübe* und seinen Ableitungen ist weitgehend identisch mit demjenigen des zugehörigen Substantivs und beschränkt sich auf die Innerschweiz mit Ausläufern ins Berner Oberland und an Zürich- und Walensee.

Bei den weiteren Bezeichnungen handelt es sich vorwiegend um Einzelbelege, die nur eine geringe Verbreitung haben oder wenigstens nur selten erwähnt wurden. Zweimal (SZ 11, UR 2<sup>F</sup>) wurde *Schäub iitriibe* genannt. Eine ähnliche Bezeichnung ist *Wärchschnüer inetütsche* (ZG 7<sup>F</sup>). Einen Bezug zum Dichtungsmaterial haben im weiteren die folgenden Bezeichnungen: *verchnoschpe* (ZH 10<sup>F</sup>), *bläche* (TG 4), *überbläche* (ZG 7<sup>F</sup>), *chitte* (TG 4, UW 7<sup>F</sup>), *verchitte* (BE 20, UW 5<sup>F</sup>), *us-chütte* (ZH 44), *schnüere* (BE 30), *teere* (ZG 6, ZH 2), *überteere* (ZG 7<sup>F</sup>), *verteere* (UW 4<sup>F</sup>), *gudroniere* (FR 1<sup>F</sup>) und *uspäche* (SZ 10). Ein Bezeichnung des Fachwortschatzes der Schiffbauer ist nach Angabe des Gewährsmannes von Pfäffikon (ZH 44) *kalfatere*. Mehrere Bezeichnungen entstammen jedoch auch der Gemeinsprache und können nicht dem spezifischen Fachwortschatz der Fischer und Schiffbauer zugeordnet werden. Dazu gehört *flicke* (AG 15), *verstopfe* (TG 12<sup>F</sup>), *usstopfe*, *abdichte* (AG 59), *schoppe* (TG 8, TG 8<sup>F</sup>), *verschoppe* (AG 59, ZG 7<sup>F</sup>), *zueschoppe* (ZH 2), *(zue-)nääje* und *büetze*.

### 2.4.3. Wieder wasserdicht

[Vgl. Karte 37]

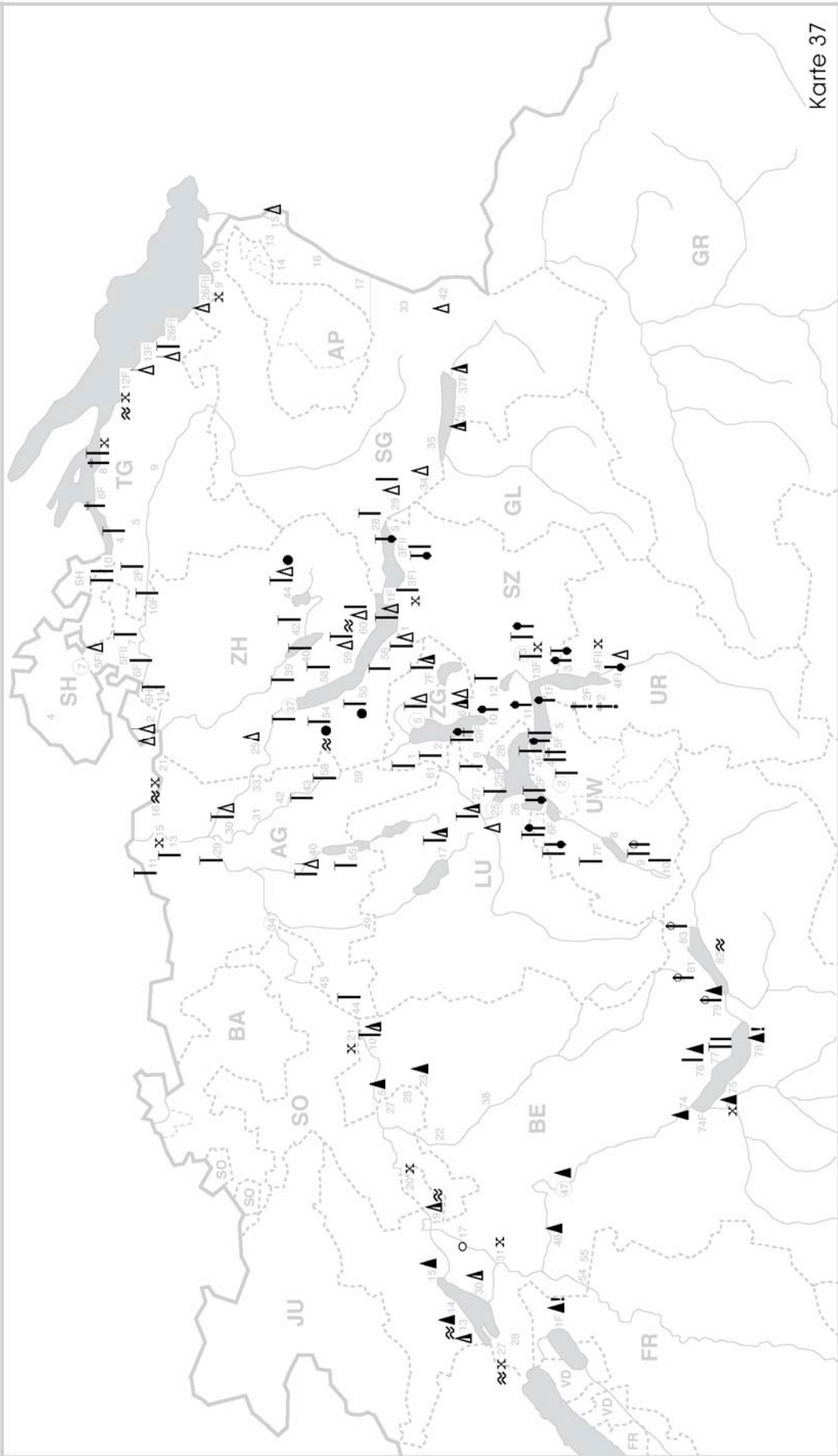
Nach erfolgreichem Abdichten wird ein Boot wieder dicht. Dazu muss es noch in Wasser eingelegt werden. Wie bei der Frage nach dem Leckwerden könnte man auch die Frage “wieder wasserdicht” aufteilen, nämlich in den Prozess des im Wasser Dichtmachens und das Resultat davon, das Dichtsein. So heisst es in Sempach (LU 17) “man tut es *verschwauue*, jetzt *verhets wider*”. Für den Prozess und das Resultat wird also nicht dasselbe Wort gebraucht. An anderen Orten wie z.B. in Ligerz (BE 13) wird dagegen beides mit derselben Bezeichnung ausgedrückt: “Ich muss das Schiff z’ *verschwauue due*, es ist wieder *verschwauued*.” Die Frage im Fragebuch heisst jedoch schlicht “(wieder) wasserdicht”. Entsprechend wurde in den Antworten nicht überall zwischen Prozess und Resultat unterschieden. Häufig wird nur das eine genannt. Wir haben deshalb bei Karte 37 nicht zwischen diesen beiden Aspekten unterschieden, wo mehrere Bezeichnungen nebeneinander genannt werden, sind sie auf der Karte nebeneinander eingetragen.

Das Kartenbild wird dominiert von zwei Wortgruppen. Die eine basiert auf dem Verb *hebe* bzw. *habe*. Das Grundwort selbst und damit gebildete Ableitungen, allen voran die Ableitung *ver(t)hebe*, sind in weiten Teilen unseres Untersuchungsgebietes gebräuchlich. Die andere Wortgruppe basiert auf dem Verb *schwalle/schwelle*. Damit werden die Ableitungen *gswalle*, *verschwalle*, *verschwelle* gebildet, die ebenfalls in weiten Teilen der deutschen Schweiz bekannt und gebräuchlich sind. Dazwischen gibt es noch vereinzelte Belege wie das Adjektiv *dicht* oder den Ausdruck *nümme rünne* u.a. Im ganzen haben wir jedoch kaum geschlossene Sprachlandschaften. Die beiden grossen

Frage 111.3

## Wieder wasserdicht werden bzw. sein

	hebe (Inf.)	↑	bhebe (Inf.)	▲	gswalle (Inf.)	○	Wort oder Sache ist nicht bekannt
	ver(t)hebe (Inf.)	↑	verbhebe (Inf.)	▲	verschwalle (Inf.)	x	Einzelfälle
	gheb (Adj.)	↑	bhabe (Inf.)	Δ	verschwelle (Inf.)	!	Siehe Originalmaterial S. 458
	ghebe (Inf.)	↑	bhabe (Inf.)	Δ	ver(t)schwulle (pp.)		
	bhebe (Inf.)	●	dicht (Adj.)	≈	nümme rümme (Inf.)		



Karte 37

Wortgruppen kommen in beinahe allen Regionen vor, einzig ganz im Westen gibt es eine grössere regionale Einheitlichkeit. Eine semasiologische Fragestellung nach den beiden Wortgruppen hätte deren Ausbreitung jedoch möglicherweise für alle Regionen des Untersuchungsgebietes belegt.

#### 2.4.3.1. "hebe", "ver(t)hebe", "gheb(n)e", "bheb(n)e", "verbhebne", "bhab(n)e"

Die weitaus meisten Bezeichnungen für das Dichtwerden und das Dichtsein werden mit dem Verb *hebe* bzw. *habe* gebildet. Die Unterscheidung zwischen nhd. *haben* und *heben* kann häufig nicht ganz zuverlässig gemacht werden. Im Grimm'schen Wörterbuch steht unter *haben* die folgende Vorbemerkung: "Zur ermittelung der grundbedeutung dieses vielgebrauchten wortes werden wir zunächst nicht zu übersehen haben, wie nah es sich mit dem verbum *heben* berührt. ..." <sup>636</sup> Im Schweizerdeutschen ist die Unterscheidung vielfach unmöglich, da die inhaltliche und lautliche Verwandtschaft zu einer Vermischung geführt hat. Das Idiotikon fasst daher *han* (bzw. älter *haben*) und *heben* zusammen und behandelt sie als gleichbedeutend. <sup>637</sup> Und beim Lemma *gehab* steht zur Etymologie, dass Formen mit *a* und *ä* auf 'haben', Formen mit *e* auf 'heben' zurückgehen. <sup>638</sup> *Haben* und *heben* sind denn auch etymologisch verwandt. *Heben*, mhd. *heben*, ahd. *heven*, *heffen*, stammt aus germ. \**haf-ja* stV. 'heben'. <sup>639</sup> *Haben*, mhd. *haben*, ahd. *habēn*, aus germ. \**hab-ā-* swV. 'haben', ist ein Durativum ebenfalls zu germ. \**haf-ja-* 'heben'. <sup>640</sup>

An mehreren Belegorten wird die Grundform *hebe* gebraucht, in Merligen z.B. (BE 77) sagt man "äs [das Boot] *het*" oder in Benken (SG 29) "es tut wieder *hebe*" usw. Die Belege stammen, wie es die bereits zitierten durch ihre relativ grosse geographische Distanz andeuten, nicht aus einer bestimmten Region, sondern kommen in weiten Teilen des Untersuchungsgebietes vor. Sie reichen vom Thunersee über die Innerschweiz und Zürichsee bis nach Stein a. Rh. am Bodensee, sind aber im ganzen ziemlich dünn gesät.

Viel gebräuchlicher und noch weiter verbreitet ist das Verb *verhebe* bzw. mit *t*-Einschub *verthebe*. Es ist stark vertreten in der Innerschweiz und am Zürichsee, aber auch entlang von Reuss, Aare und Rhein bis an den Bodensee. Einzelne Ausläufer reichen bis ins Berner Oberland oder an den Ostrand des Berner Mittellandes. Es fehlt jedoch, wie alle mit *hebe* gebildeten Ableitungen, im Berner Mittelland. *Verhebe*, mhd. *verhaben*, *-heben* 'zuhalten, verdecken, verschliessen', bedeutet in der intransitiven Form im Schwdt. 'fest schliessen, luft- und wasserdicht sein'. <sup>641</sup>

Eine weitere *hebe*-Ableitung ist *gheb* bzw. *ghebne*. Sie ist an zwei geographisch ganz unterschiedlichen Orten belegt, und zwar einmal am unteren Ende des Bodensees in der adjektivischen Form *gheb*. In Ermatingen (TG 8) heisst es z.B.: "Es [das Boot] wird *gheb*." Anders in zwei Belegorten im Kanton Uri. Hier taucht das Wort als Verb auf. In Isleten (UR 2<sup>F</sup>) heisst es z.B.: "Man tut ein Schiff in den See, damit es *ghebnet*." *Gheb*, mhd. *gehebe*, bedeutet intransitiv 'wasserdicht werden'. Damit wird in erster Linie der Prozess und nicht das Resultat bezeichnet.



Wesentlich häufiger belegt ist *bhebel/bhabe* bzw. *bhebne/bhabne*. Im Idiotikon werden diese Ableitungen als synonym zu *ghebne* bezeichnet.<sup>642</sup> Sie sind fast ausschliesslich in der Innerschweiz belegt, ein Ausläufer führt ins Berner Oberland, ein einzelner Beleg liegt am Zürichsee. Im Berner Oberland, genauer am Brienersee, ist *bhebe* dreimal belegt. In Brienz (BE 83) z.B. gibt der Gewährsmann die folgende Antwort: “*es bhed umhi*.” Da dieses Verb im Kanton Bern ausschliesslich am Brienersee belegt ist, hingegen auch jenseits des Brünigs bekannt ist und in abgewandelter Form in der Innerschweiz häufig vorkommt, kann für den Brienersee wiederum mit einer Beeinflussung aus der Innerschweiz gerechnet werden. Am Vierwaldstättersee dagegen ist mehrfach die Variante *bhebne* belegt.

Als letzte Variante bleibt die Ableitung *verbhebne*, die einzig in Immensee (SZ 10<sup>F</sup>) belegt ist. Wahrscheinlich handelt es sich um eine Vermischung zwischen *verhebe* und *bhebne*. Der Beleg ist spontan geäussert worden, auf die konkrete Frage hat der Gewährsmann zuerst “*es verhet*” genannt, bei der Beschreibung, wie die Boote gedichtet werden, hat er dagegen *verphebne* gebraucht.

#### 2.4.3.2. “gschwalle”, “verschwalle”, “verschwelle”

Die mit dem Grundwort *schwalle/schwelle* gebildeten Ableitungen *gschwalle*, *verschwalle*, *verschwelle* sind in allen Regionen unseres Untersuchungsgebietes gebräuchlich. Es kommen jedoch nicht alle Varianten überall vor, sondern es gibt regionale Differenzierungen. Im Kanton Bern ist mehrheitlich *gschwalle* oder als Partizip *gschwaltet* belegt, an einzelnen Orten auch *verschwalle*. In den anderen Gebieten ist dagegen *verschwelle* oder, weniger häufig, *verschwalle* gebräuchlich. Das Partizip *verschwolle/verschwulle* scheint zu *verschwelle* zu gehören, das z. T. stark konjugiert wird, während *-schwalle*, soweit ersichtlich, schwach konjugiert wird.

*Schwelle*, nhd. *schwellen* stV., mhd. *swellen*, ahd. as. *swellan* aus germ. \**swell -a-* stV. ‘schwellen’, ist auch Ausgangspunkt für *schwalle*.<sup>643</sup> Das Bedeutungsfeld von *schwelle* ist jedoch weiter gefasst, in der Bedeutung von ‘Aufquellen von in Wasser eingelegten hölzernen Gegenständen’ ist es jedoch synonym zu *verschwalle*.<sup>644</sup>

Die grosse Verbreitung von *gschwalle* im Westen unseres Untersuchungsgebietes sowie das gänzliche Fehlen des Wortes östlich des Kantons Bern ist ein Indiz dafür, dass es sich dabei im Kanton Bern um die alte, bodenständige Bezeichnung für das Abdichten des Bootes handelt. Im Osten dagegen ist vorwiegend die Lautung *verschwelle* belegt. Die dritte Variante, *verschwalle*, dagegen scheint eine Mischform aus den beiden erstgenannten, und kommt entsprechend vom äussersten Westen am Bielersee bis zum Walensee im Osten vor.

Wesentlich schwieriger zu deuten ist das Verhältnis von *verschwelle/verschwalle* zu den *-hebe* Belegen. Von der Innerschweiz bis ganz in den Osten der deutschen Schweiz sind beide Wortgruppen durchmischt, ohne dass sich in einer Region ein Kerngebiet abzeichnen würde. Es kann daher nicht eruiert werden, ob beide Bezeichnungen seit

alters her nebeneinander gebräuchlich sind oder ob hier eine Verdrängung einer bodenständigen Bezeichnung durch Einfluss einer neuere Wortgruppe vorliegt.

#### 2.4.3.3. “nümme rünne”

Dicht und undicht sein sind zwei komplementäre Zustände. Es ist daher einleuchtend, dass der eine mit der Negierung des anderen ausgedrückt werden kann. Für das undichte Boot ist die Bezeichnung “*es rünnt*” relativ häufig belegt. Etwas weniger häufig, insgesamt nur achtmal, wird vom wieder wasserdichten Boot gesagt: “*es rünnt nümme*”. Interessanterweise kommen diese Belege nicht hauptsächlich dort vor, wo *rünne* für das undichte Boot genannt wurde. Da *rünne* jedoch nicht dem Fachwortschatz zugerechnet werden kann, sondern in der Gemeinsprache in vielen Zusammenhängen gebraucht werden kann, ist dies auch nicht unbedingt zu erwarten.

#### 2.4.3.4. Einzelfälle

Erstaunlicherweise spielt das Adjektiv *dicht* in diesem Bedeutungszusammenhang praktisch keine Rolle. Es kommt nur an drei Belegorten im Kanton Zürich vor. *Dicht*, nhd. *dicht*, mhd. *dīhte*, aus germ. \**pihta-/ja-* ‘dicht, dick’,<sup>645</sup> hat im Schweizerdeutschen die gleiche Bedeutung wie im Neuhochdeutschen.<sup>646</sup> Offenbar ist das Wort aber nicht bodenständig.

In Aarwangen (BE 10) nennt der Gewährsmann neben *gschwalle* auch *vermache*. Im Idiotikon werden die hier in Frage kommenden Bedeutungen dieses Verbums folgendermassen definiert: “Eine Fläche, einen Raum *vermache*<sup>n</sup> nach aussen abschliessen, spec. ein Grundstück einhegen” oder “etwas einschliessen, verbergen”.<sup>647</sup> Ein Boot, das man abdichtet, wird zwar nach aussen abgeschlossen. Trotzdem scheint die Bedeutung des Wortes im allgemeinen etwas anders gelagert. Abgeschlossen werden eher Räume und nicht Gefässe. Offenbar haben wir es daher mit individuellem Sprachgebrauch zu tun.

Es gibt noch eine ganze Reihe von relativ unspezifischen Umschreibungen für das wieder wasserdichte Boot, die nicht dem engeren Fachwortschatz zugerechnet werden können. An zwei Orten im Kanton Bern, in Erlach (BE 27) und in Thun (BE 75), sagt man, das Boot sei wieder *guet*. Ähnlich in Wolfwil (SO 21), dort ist das Boot wieder *ganz*. In Grossdöttingen (AG 15), Lachen (SZ 3<sup>F1</sup>) und Brunnen (SZ 13<sup>F</sup>) ist es wieder *ir Ornig* und in Leuzigen (BE 20) sowie in Aarberg (BE 31) *lat’s nütme düre* (“es lässt nichts mehr durch”). In Ermatingen (TG 8) schliesslich ist es wieder *zämmegwachse*.

Auf einem Irrtum scheint der Beleg aus Küssnacht (SZ 9) zu beruhen. *Verlächne* sage man, wenn man das Boot ins Wasser tue. Bisher war dieses Wort nur in der gegenteiligen Bedeutung aufgetaucht, nämlich als Bezeichnung des Austrocknens des Bootes.

Vermutlich ist dem Gewährsmann eine Verwechslung unterlaufen.

#### 2.4.4. Der Anlegeplatz für Ruderboote

[Vgl. Karte 38]

Grundsätzlich kann man in der Schifffahrt zwei verschiedene Landetechniken unterscheiden. Bei der einen fährt man auf das Ufer auf und zieht das Schiff an Land. Bei der anderen dagegen legt man mit dem Schiff an einer Verbauung oder an einer steilen Uferkante an, ohne dass das Schiff den Grund berührt. Ellmers<sup>648</sup> bezeichnet die Anlegeplätze für die erste Technik als *Schiffsländen*, für die zweite als *Kaianlagen*. Wie wir weiter unten sehen werden, führt der Begriff *Schiffsländen* in dieser Bedeutung zu Missverständnissen, denn es handelt sich um eine Einengung des Begriffs. In der deutschen Schweiz wird *Ländi* nämlich für Anlegeplätze beider Techniken benutzt. Eindeutiger scheinen mir die Begriffe 'Landeplatz für auffahrendes Anlegen' und 'Landeplatz für schwimmendes Anlegen'. Landeplatz, Landestelle, Anlegeplatz oder Anlegestelle werden im folgenden synonym verwendet, so wie auch in der Gemeinsprache nicht zwischen diesen Begriffen unterschieden wird.

Historisch gesehen sind Landeplätze für auffahrendes Anlegen sicher älter. Als einfachste Landeeinrichtungen gab es sie seit den Anfängen der Schifffahrt bis in die heutige Zeit. Aber auch Landeplätze für schwimmendes Anlegen sind bereits in römischer Kaiserzeit benutzt worden. Ausserhalb des römischen Imperiums sind sie jedoch erst nach der ersten Jahrtausendwende nachweisbar.

Für das Gebiet der deutschen Schweiz kann also nicht mit sehr alten Landstellen für schwimmendes Anlegen gerechnet werden. Zu vermuten ist aber immerhin, dass solche Anlegeplätze seit einigen hundert Jahren immerhin für grössere Lastschiffe gebaut wurden, während für die kleinen Boote im Normalfall ein einfacher Landeplatz zum Aufsetzen genügt haben dürfte. Konkrete Zeugnisse über historische Anlegeplätze für kleinere Ruderboote fehlen jedoch.

Zur Zeit der SDS-Aufnahme waren bei den Fischern in der deutschen Schweiz beide Sachtypen in unterschiedlicher Ausprägung in Gebrauch. Die einfachsten Landeplätze bestehen wie beispielsweise in Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) lediglich aus einem kleinen Stück Land ohne besondere Verbauungen, auf das die Boote nach Gebrauch gezogen werden. In anderen Fällen werden die Boote über schräg abfallende Mauern an Land gezogen.

Fischer verfügen aber zu Teil auch über Landstellen zum schwimmende Anlegen, z.B. über einen ins Wasser hinausführenden Steg, an den die Boote angebunden werden. Oder sie landen mit ihren Schiffen in einem Hafen oder gar in einer eigenen Bootshütte.

Wir haben demnach von mehreren Sachtypen auszugehen, wobei aus den Angaben der Gewährspersonen häufig nicht einwandfrei auf einen bestimmten Sachtypus geschlossen werden kann. Der Sachtypus kann nur aus einem Teil der Antworten sowie von allenfalls vorhandenen Fotos erschlossen werden. Im ganzen deuten die Antworten der Gewährspersonen auf fünf unterschiedliche Sachtypen hin, die ersten zwei sind



Landeplätze zum Aufsetzen, die drei weiteren ermöglichen schwimmendes Anlegen. Die folgenden Sachtypen sind belegt:

- Der Landeplatz weist keine besonderen Verbauungen auf, der Fischer fährt irgendwo an Land und zieht sein Boot auf eine flache Stelle am Ufer. Möglicherweise sind einzelne Holzlatten in den Boden eingelassen, um den Boden des Schiffes zu schützen, wenn dieses aus dem Wasser gezogen wird. Diese Art Landeplatz ist für kleinere Boote am weitesten verbreitet, sie ist in der gesamten westlichen deutschen Schweiz üblich, entlang der Aare und rheinaufwärts bis an den Bodensee. Die Fischer haben in der Regel nicht einen gemeinsamen Landeplatz, sondern jeder verfügt meistens über ein eigenes Stück Land am Gewässer, wo er mit seinem Fischerboot landen kann.
- Der Landeplatz besteht aus einer leicht schräg ansteigenden, gemauerten Uferpartie, auf die die Boote gezogen werden können. Um den Boden der Boote zu schützen wird in der Regel ein Lattenrost verwendet.
- Die Boote legen in einem eigentlichen Hafen an. Ein Hafen zeichnet sich durch Verbauungen gegen das offene Wasser hin aus, welche die Boote vor starkem Wellengang schützen sollen. Solche Verbauungen sind nur an Gewässern mit starkem Wellengang sinnvoll, Häfen findet man entsprechend fast ausschliesslich an Seen, kaum jedoch an Flüssen.
- Die Anlegestelle besteht aus einem Steg, der auf das Wasser hinausführt und an den das Boot angebunden werden kann.
- Das Boot wird in einer Schiffhütte untergebracht. Die Schiffhütte ist ein eigentliches Haus am Ufer, das teilweise ins Wasser hineingebaut wird, so dass die Boote nicht an Land gezogen werden müssen, sondern direkt in die Hütte gefahren werden können.

In der Sprache der Fischer wird meistens nicht zwischen Anlegeplätzen für die unterschiedlichen Landetechniken unterschieden. Einzelne Ausdrücke wie etwa *Hafe* beziehen sich natürlich auf einen ganz bestimmten Sachtypus, andere hingegen bezeichnen die Funktion einer Anlage ohne zwischen verschiedenen sachlichen Ausprägungen zu unterscheiden. In diesen Fällen gelingt eine präzise Zuordnung zu einem Sachtypus nur in wenigen Fällen. Im folgenden wird daher wiederum von den Bezeichnungen ausgegangen und versucht, eine sachliche Zuordnung vorzunehmen.

#### 2.4.4.1. "Ländi" oder "Schiffländi"

Die *Ländi* gehört zu mhd. *lende*, ahd. *lenti*, und ist ein Abstraktum zu ahd. *lenten*, anord. *lenda*.<sup>649</sup> Das schwdt. Verb *lände* war bis ins 17. Jh. der gebräuchliche oberdeutsche Ausdruck für *an Land kommen*, er wurde jedoch durch niederdeutsch *landen* allmählich verdrängt.<sup>650</sup> *Ländi* ist also nichts anderes als der alte oberdeutsche Ausdruck für Landestelle.

*Ländi* oder *Schiffländi*, im Kanton Bern *Länti* oder Pl. *Läntine*<sup>651</sup>, sind die mit Abstand gebräuchlichsten Bezeichnungen für den Landeplatz der Ruderboote. Ihr Verbreitungsgebiet reicht vom Kanton Bern über Teile der Zentralschweiz bis in den östlichen Teil des Kantons St. Gallen. Trotzdem gibt es Unterschiede in der räumlichen Verteilung. Die stärkste Verbreitung hat die *Länti* im Kanton Bern, wo sie mit ganz wenigen Ausnahmen die einzige Bezeichnung für den Anlege- und Landeplatz bildet. Nur gerade in Aarberg (BE 31) wird *Länti* abgelehnt, in allen anderen Aufnahmeorten des Kantons Bern ist *Länti* oder ein damit gebildetes Kompositum die gebräuchliche Bezeichnung. Auffallend ist die Tatsache, dass im Kanton Bern fast ausschliesslich das Simplex gebraucht wird, das Kompositum *Schiffländi* ist nur ausnahmsweise belegt. In allen anderen Gebieten der deutschen Schweiz ist jedoch nur das Kompositum gebräuchlich, das Simplex *Ländi* ist in keinem einzigen Fall belegt.

Die *Schiffländi* ist hauptsächlich im Kanton Aargau heimisch, in einzelnen Fällen reicht das Verbreitungsgebiet auch bis in die Innerschweiz und im Osten gar bis Rebstein (SG 13) im St. Galler Rheintal. Dieser letzte Beleg muss jedoch mit Vorsicht aufgenommen werden, in Rebstein wurde keine ausführliche Aufnahme zur Fischerei gemacht, es wurden lediglich die allgemeinen Fragen bei einem Nicht-Fachmann erhoben. Gar nicht belegt ist *Ländi* am Bodensee, fast ganz fehlt das Wort am Zürichsee.

Im ganzen gesehen zeichnet die Karte ein Bild einer stetigen Abnahme des Ausdruckes von Westen her in Richtung Osten. Im Kanton Bern ist er noch beinahe ausnahmslos gebräuchlich, je weiter wir nach Osten blicken, umso seltener wird er. Ganz offenbar haben wir es hier mit einem Verdrängungsprozess zu tun. Bereits die Etymologie hat ergeben, dass das oberdeutsche Verb *lände* allmählich durch niederdeutsch *landen* verdrängt wurde. Es scheint also, dass auch in diesem Fall über den Bodensee ein Einfluss aus dem Norden spürbar wird, der die alte alemannische Form allmählich zurückdrängt. Für diese Hypothese sprechen auch zwei weitere Indizien. Zum einen nennt das Idiotikon<sup>652</sup> auch die östlichen Kantone Thurgau, Appenzell, St. Gallen und Zürich als Verbreitungsgebiet von *Ländi*. Offenbar war das Wort früher auch dort heimisch. Im SDS-Material kommt *Ländi* im Thurgau jedoch nicht mehr vor. Zum anderen deutet die Tatsache, dass Gebiete östlich des Kantons Bern nur das Kompositum *Schiffländi* kennen, während im Kanton Bern das Simplex gebräuchlich ist, darauf hin, dass durch Hinzufügung von *Schiff-* das an sich ausreichend klare Wort *Ländi* verdeutlicht werden soll. Damit soll offenbar der Vitalitätsverlust des Wortes aufgefangen werden.

Über das Aussehen einer *Ländi* wird im Originalmaterial wenig ausgesagt. In keinem Fall ist eine genaue Lagebeschreibung, Zeichnung oder gar Foto angefertigt worden. Aus den Kommentaren kann lediglich erschlossen werden, dass sich die Bezeichnung

wohl in den meisten Fällen nicht auf einen bestimmten Sachtypus bezieht. In Büren an der Aare (BE 19) etwa heisst es, die *Länti* sei ein spezieller Landungsplatz, in Iseltwald (BE 82) wird damit sowohl der Steg für die Dampfschiffe wie auch eine ebener Platz für die kleinen Boote bezeichnet, in Wolfwil (SO 21) wird mit *Länti* die Landungsstelle bezeichnet, wo früher die Flösse gelandet sind. In Risch (ZG 2) gilt *Ländi* nur für die Anlegestelle der Dampfschiffe, während in Eierhals (ZG 7<sup>F</sup>) die *Schiffländi* einfach ein Platz sei, wo man landen könne. Aus diesen Antworten, kann man schliessen, dass *Ländi* nicht einem bestimmten Sachtypus entspricht, sondern einfach die Funktion einer Anlegestelle bezeichnet. Einzig für einen eigentlichen Hafen wird *Ländi* nirgends gebraucht. Damit bestätigt sich auch die Angabe im Idiotikon<sup>653</sup>, wonach *Ländi* ein "Landungsplatz" sei, und zwar "(im Gegensatz zur *Haab*) offener, besonders an Fluss-, doch auch an Seeufern".

Die Abgrenzung zwischen einer Landungsstelle und einem eigentlichen Hafen mag vielleicht auch ein Stück weit das Fehlen der *Ländi* am Boden- und am Vierwaldstättersee erklären. Am Bodensee und auch an Zürich- und Walensee sind für die Fischer teilweise Häfen vorhanden, am Vierwaldstättersee überwiegt der Sachtypus der Bootshütte. Eine semasiologische Fragestellung zum Wort *Ländi* hätte möglicherweise ein grösseres Ausbreitungsgebiet dieses Wortes erbracht.

#### 2.4.4.2. "Hütte", "Schiffhütte", "Fischerhütte", "Bootshütte" oder "Bootshuus"

Alle Bezeichnungen mit *Hütte* oder *Huus* als Grundwort sind stark mit der Sachkultur verbunden, ihre geographische Verteilung ist identisch mit der Verteilung der entsprechenden Sache. Sie bieten keine Deutungsschwierigkeiten, ihre Verwendung entspricht dem Neuhochdeutschen Gebrauch. Einzig der Ausdruck *Fischerhütte* sticht aus der Reihe. Er ist nur einmal belegt, in Lachen (SZ 3<sup>Fl</sup>), und er suggeriert eher ein Gebäude des Fischers am Wasser und nicht ein eigentliches Bootshaus. Da jedoch keine Beschreibung der zugehörigen Sache vorliegt, kann keine weitere Deutung des Ausdruckes vorgenommen werden.

Über die Entstehung dieser Bootshäuser ist nichts bekannt. Auch von der sprachlichen Bezeichnung her kann das Alter der Sache nicht erschlossen werden. Interessanterweise finden sich diese Bootshäuser für die Fischer ausschliesslich in der Innerschweiz, d.h. am Vierwaldstätter-, Zuger- und Ägerisee. Dazu kommt dieser bereits erwähnte Beleg in Lachen am Obersee, der sowohl lexikalisch wie von seiner geographischen Lage her auffällt. Das konzentrierte Auftreten der Bootshäuser ausschliesslich in dem eng begrenzten Raum deutet auf eine Sonderentwicklung hin, die z.B. auch durch gesetzgeberische Massnahmen zustande gekommen sein könnte. Dass die Bootshütten nicht eine Errungenschaft der jüngsten Zeit sind, belegt F. Keller für den Ägerisee. Dort hatte nach seinen Ausführungen im ersten Viertel des 19. Jahrhunderts "noch jeder Einbaum seine eigene Hütte, die einen Fuss länger war als dieser und ihn vollständig vor dem Wetter schützte. Diese Hütte bestand aus zwei Reihen beinsdicker Pfähle, welche mit dicken Brettern beschlagen waren und einen aus eben solchen Brettern gefertigten Giebel tru-

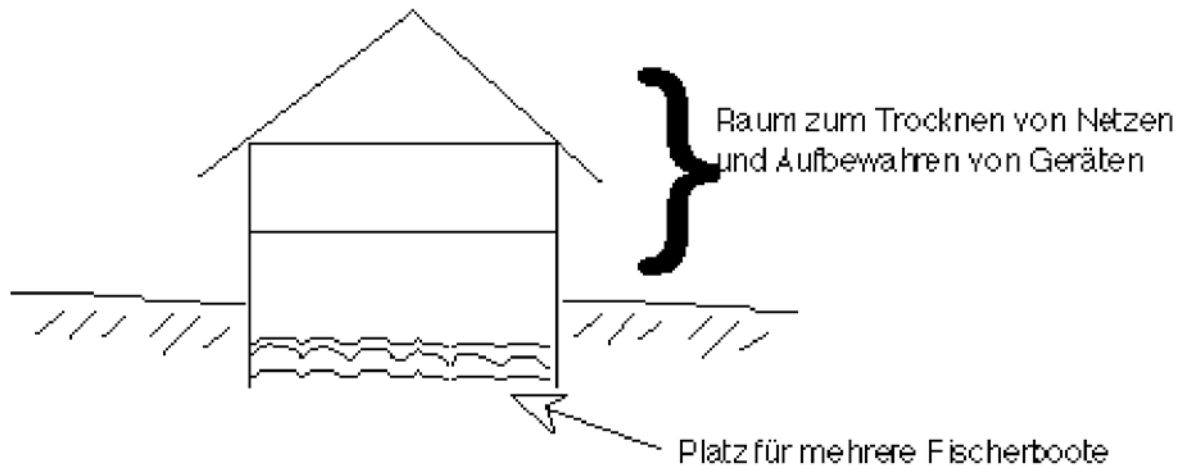


Abb. 78: Schematische Zeichnung der Bootshütte in Ennetbürgen (UW 4<sup>F</sup>) nach einer Vorlage im Originalm-

gen. In diesen versteckte man die Schiffer- und Fischergeräte. Gegenwärtig ist keine Schiffshütte mehr am Ägerisee zu sehen und man behauptet, dass die jetzt dem Wetter ausgesetzt und am Ufer vermittelst einer Kette befestigten Schiffe nicht weniger lange als früher halten."<sup>654</sup> Falls diese Aussage Kellers tatsächlich zutrifft, so haben sich knappe 100 Jahre danach die Verhältnisse wieder geändert, der Gewährsmann von Eierhals (ZG 7<sup>F</sup>) am Ägerisee besitzt nämlich wieder eine Schiffhütte, wo er Boot und Gerät unterbringt. Mit Sicherheit ist eine Schiffhütte nicht die älteste Form des Landungsplatzes in der Innerschweiz. Vor ihrem Aufkommen sind die Fischerboote wahrscheinlich auch, wie noch heute in vielen Teilen der Schweiz üblich, an Land gezogen worden.



Abb. 79: Schiffhütte des Fischers in Flüelen (UR 4<sup>F</sup>). [Quelle: SDS]



#### 2.4.4.3. "Haab"

*Haab* f., mhd. *habe*, entspricht dem nhd. *Hafen* mit oberdeutschem *b* für niederdeutsches *f* und gehört eigentlich zum Verb *heben*, got. *hafian*.<sup>655</sup> *Haab* gehört zum Sachtypus des Hafens, bezeichnet also einen Anlegeplatz, der durch Verbauungen aus Holz oder Stein gegen den offenen See geschützt wird. *Haab* ist als Ausdruck in seiner geographischen Ausbreitung eng begrenzt, und zwar einzig auf den Raum des Zürich- und Walensees. Nicht so als Sache, Häfen als Anlegestelle für Boote finden sich auch in der Innerschweiz und am Bodensee.

#### 2.4.4.4. "Hafe"

Nach der neuesten Ausgabe von Kluges Etymologischem Wörterbuch stammt *Hafe*, nhd. *Hafen* m. aus mittelniederdeutsch *have(ne)* m./f. und kann wahrscheinlich auf altnordisch *hofn* f. zurückgeführt werden. Die weitere Herkunft ist unklar.<sup>656</sup> In Kluge *Seemannssprache*<sup>657</sup> und ebenso bei Karen Günther<sup>658</sup> wird *Hafen* als Ableitung zu *haben* und *heben* bezeichnet, nach dieser Auffassung bedeutet das Wort wohl ursprünglich *Behälter*. Urgermanisch ist kein Wort für diesen Begriff belegt. Die Schiffe wurden ursprünglich, so wie das auch heute noch für die meisten Fischerboote gilt, an einer flachen Stelle an Land gezogen.

In den ersten nachchristlichen Jahrhunderten übernahmen die Nordgermanen lat. *portus* und *vicus*.<sup>659</sup> *Portus* findet sich beispielsweise im Ortsnamen *Port*, einer Ortschaft in der Nähe von Biel. Ausser in Namen sind jedoch keine Spuren dieser lateinischen Entlehnung erhalten geblieben.

Der älteste Beleg für *Hafe* findet sich als angelsächsisch *haefene* im 11. Jahrhundert. Erst im 17./18. Jahrhundert dringt das Wort ins Oberdeutsche und die Schriftsprache vor und verdrängt damit das alte oberdeutsche *Haab*.

Häfen kommen mit einer Ausnahme nur an Seen vor. Die Ausnahme betrifft Eglisau (ZH 2). Laut Auskunft der Gemeindeverwaltung hat Eglisau jedoch heute keinen Hafen und hat auch nie einen besessen, lediglich zwei Schiffsstege sind vorhanden. Es muss daher offen bleiben, ob die Gewährsperson mit *Hafen* den Schiffssteg von Eglisau bezeichnet hat oder ganz generell auf Häfen an anderen Orten verweisen wollte. Häfen kommen dementsprechend sachlich in der deutschen Schweiz nur an Seen vor. Flüsse bieten dafür in der Regel zu wenig Platz, zudem besteht an Flüssen auch kein Bedürfnis, die Schiffe durch eine Ufermauer vor hohem Wellengang zu schützen. Aber auch auf Seen waren Häfen zur Zeit der SDS-Aufnahme als Anlegestelle für Ruderboote nur in der Innerschweiz und östlich davon üblich. Im gesamten westlichen Teil der deutschen Schweiz ist *Hafe* kein einziges Mal belegt.

#### 2.4.4.5. “Leischt”

*Leischt*, mhd. und ahd. *leist*, zu germ. \**laista*-m. mit der Bedeutung ‘Fuss, Spur’,<sup>660</sup> meint eigentlich wie im Neuhochdeutschen den Schuhleisten, wird aber auch auf Gegenstände übertragen, die mehr oder weniger eine Ähnlichkeit mit einem Leisten haben. So kommt *Leischt* im Originalmaterial auch in der Bedeutung der Befestigungsstelle für die Ruder (Frage 112.1) vor. Im Idiotikon sind auch noch weitere Bedeutungen ausserhalb des Bereiches der Schifffahrt genannt, z.B. ‘vorderer Teil der Deichselarme’ oder ‘quer über die Deckbretter eines Kelters gelegter Balken’.<sup>661</sup> In der Bedeutung einer Landungsstelle wird *Leischt* im Idiotikon folgendermassen definiert: “Landungsstelle, gegen den See schräg abfallender Einschnitt in die Quaimauer zum leichtern Auffahren und Ausladen der Schiffe”. Als Verbreitungsgebiet werden die Kantone Zug und Schwyz angegeben. Diese Angaben stimmen weitgehend mit dem Material des SDS überein. Lediglich das Verbreitungsgebiet ist in unserem Material etwas grösser, es umfasst zusätzlich die Kantone Luzern und Unterwalden, mit der Einschränkung jedoch, dass die Verbreitung in allen Kantonen auf den Vierwaldstätter- und den Sarnersee beschränkt ist.

Sachlich handelt es sich beim *Leischt* um einen abgeschrägten Landeplatz, auf den die Boote gezogen werden können. Offenbar liegt auf dem Landeplatz in der Regel ein Holzrost, damit beim Anlandziehen der Schiffsboden geschont wird.



Abb. 80: Laut Gewährsperson ein Schnoorzschiff auf Leischt in Beckenried (UW 5f). [Quelle: SDS]

Dieser Holzrost legt die Vermutung nahe, dass mit *Leischt* eigentlich der Holzrost gemeint ist. Für Beckenried (UW 5<sup>F</sup>) trifft diese Vermutung jedenfalls zu, das Sujet sagt hier ausdrücklich der *Leischt* bestehe “aus Holz, um Schiffsboden zu schonen”. In Gersau (SZ 11) kennt das Sujet den Ausdruck *über den Leischt ziehen*, kann diesen jedoch sachlich nicht näher erläutern. In Sarnen-Oberwilen (UW 7<sup>F</sup>) wird die Sache noch weniger konkret, das Sujet sagt lediglich, man bezeichne die Landungsstelle als *Leischt*, “wenn bestimmte Schutzvorrichtung, geschützter Platz” vorhanden sei. Ob mit der besonderen Schutzvorrichtung ein Holzrost oder eine Uferverbauung gemeint ist, kann nicht gesagt werden.

Offenbar gar nichts mehr mit einem Holzrost hat der *Leischt* in Weggis (LU 28) zu tun, hier ist der *Leischt* ein “schräg ins Wasser abfallender, mit Steinen belegter Ankerplatz für Ruderschiffe”. Auch die vom Explorator angefertigte Zeichnung liefert keine andere Deutung.

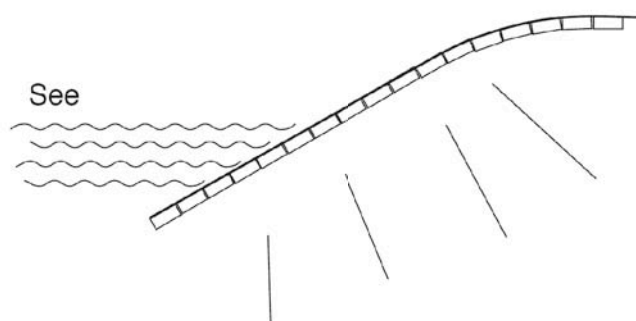


Abb. 81: Schematische Zeichnung des Leischts von Weggis (LU 28) nach einer Vorlage im Originalmaterial.

In eine ähnliche Richtung deutet der Beleg von Risch (ZG 2). Hier sei der *Leischt* “eine Art Mauer aus Stein, für schwere Lastschiffe”. Von einem Holzrost ist nicht mehr die Rede, es ist auch kaum möglich, schwere Lastschiffe über einen solchen Rost an Land zu ziehen.

Ausgehend von der Bedeutungsgeschichte des Wortes *Leischt* kann man annehmen, der Holzrost sei der Ausgangspunkt für die Benennung des Landeplatzes. In einigen Fällen hat sich diese Bedeutung erhalten. In anderen Fällen scheint sich der Begriff jedoch von der Sache gelöst und auf den Landeplatz im ganzen ausgeweitet zu haben.

#### 2.4.4.6. “Stääg”, “Schiffsstääg”, “Landigsstääg”

*Stääg*, mhd. *stec*, *steg*, ahd. *steg*,<sup>62</sup> bietet weder lautlich noch etymologisch irgendwelche Schwierigkeiten. Es ist verwandt mit *steigen* und wird im Schweizerdeutschen gleich wie im Neuhochdeutschen gebraucht. Ein Steg für Boote und Schiffe wird also immer einen ins Wasser hinein gebauten Steg bezeichnen, der es den Bootspassagieren erlaubt, aus- und einzusteigen, ohne das Boot an Land ziehen zu müssen. Als Anlegeplatz für Ruderboote sind Schiffsstege eine Ausnahme, die Fischer ziehen ihr Schiff gewöhnlich an Land oder vertäuen es in einem Hafen oder einer Schiffshütte.

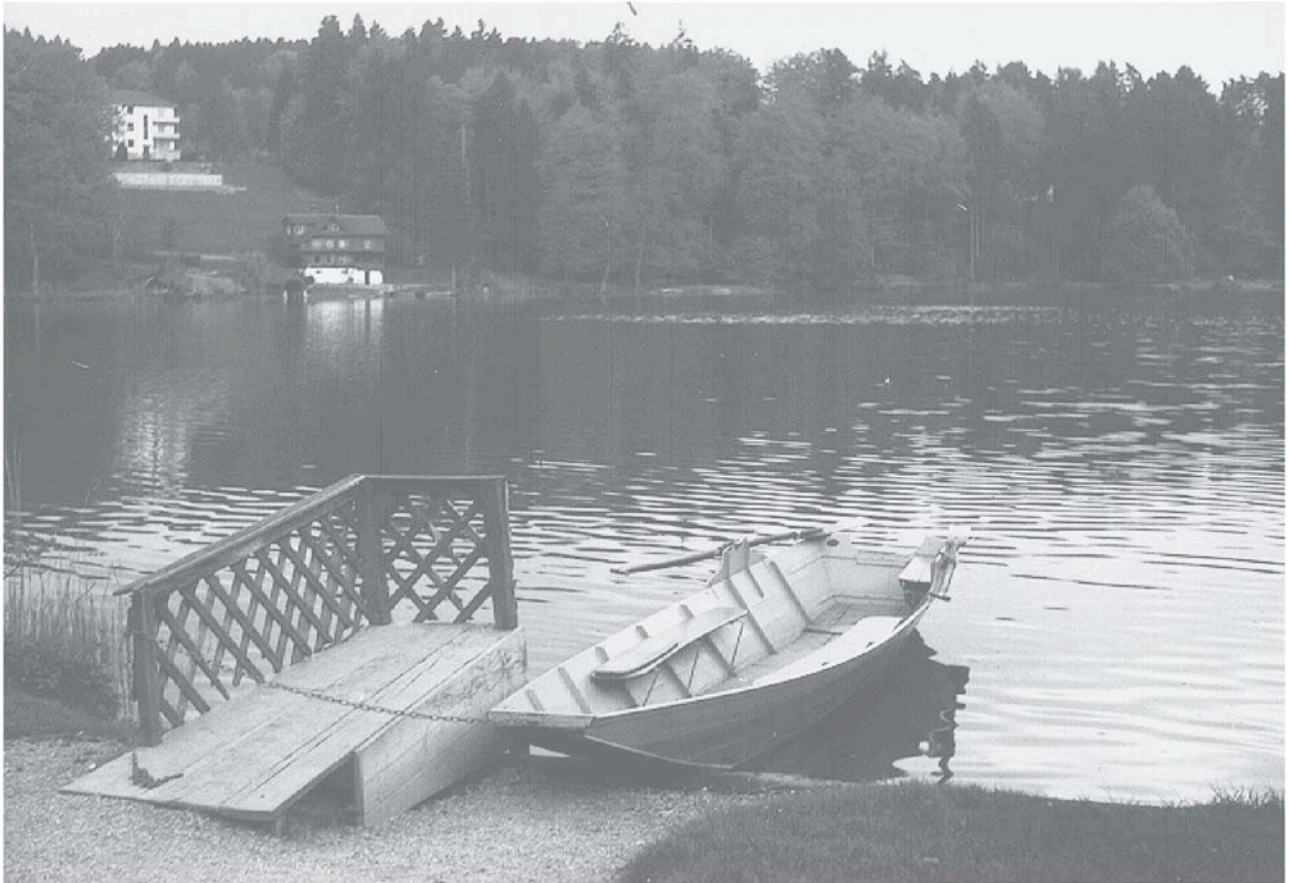


Abb. 82: Stääg in Ebikon (LU 27). [Quelle: SDS]

Die Belege im Originalmaterial beziehen sich entgegen dem eigentlichen Frageziel zur Hauptsache auf Anlegestellen für grosse Dampf- bzw. Motorschiffe. Für die Karte wurden diese Belege nicht berücksichtigt. Auf der Karte verzeichnet sind jedoch diejenigen Belege, bei denen es sich eindeutig um einen Steg für kleine Boote handelt, oder bei denen aus dem Originalmaterial nicht geschlossen werden kann, für welche Schiffe der entsprechende Steg gebraucht wird. Eine Abbildung eines Steges findet sich lediglich für Ebikon (LU 27), die Gewährsperson ist sich jedoch nicht sicher, ob *Stääg* überhaupt der richtige Ausdruck sei, offenbar handelt es sich bei diesem Steg um eine Konstruktion neueren Datums.

Das Verbreitungsgebiet von *Stääg* liegt vor allem in den zentralen Regionen der deutschen Schweiz mit vereinzelt Ausläufern nach Zürich, Schaffhausen und sogar in den Thurgau. Sachlich sind die Schiffsstege für Ruderboote vermutlich jung. Ihre Bedeutung haben sie in erster Linie beim Anlegen von schweren Schiffen mit entsprechendem Tiefgang, die natürlich jede Bodenberührung vermeiden müssen. Daher kommen sie auch vor allem in der kommerziellen Personenschifffahrt vor. Inwieweit sie auch in der alten Lastschifffahrt Verwendung fanden, kann aufgrund der vorliegenden Faktenlage nicht beurteilt werden.

#### 2.4.4.7. "Landigsplatz", "Landigsstell"

Keine besonderen etymologischen Probleme bieten die beiden Wörter *Landigsplatz* und *Landigsstell*. Sie entsprechen dem Neuhochdeutschen *Landungsplatz* bzw. *Landungsstelle* und sind ohne weitere Erläuterungen verständlich. Die Tatsache, dass es sich bei ihnen um appellativische Komposita handelt, lässt vermuten, dass wir es hier mit neueren Ausdrücken zu tun haben, die in Anlehnung an das Neuhochdeutsche gebildet wurden. Der Gewährsmann von Bremgarten (AG 43) gibt auch einen Hinweis, wie das Wort in die Fischereisprache eingedrungen sein könnte. *Landigsplatz* bzw. *Aabindplatz* sei der Fachausdruck der Pontoniere. Da viele Fischer in der Armee bei den Pontonieren Dienst tun, sind Übernahmen aus der Fachsprache der Armee relativ häufig.

Belege für die beiden Ausdrücke sind über das gesamte Gebiet der deutschen Schweiz verstreut, eine konzentrierte Verbreitung in einer einzelnen Region fehlt. Einzige regionale Auffälligkeit ist, dass im Westen der deutschen Schweiz eher *Landigsstell* im Osten dagegen eher *Landigsplatz* gebraucht wird.

Sachlich wird über beide Bezeichnungen wenig ausgesagt. Vom *Landigsplatz* in Ellikon am Rhein (ZH 6<sup>F</sup>) gibt es immerhin zwei Fotos. Während der Weidling einfach ans flache Ufer gezogen wurde, ist die Fähre im Rhein selbst verankert und über eine Treppe aus Beton erreichbar. Im ersten Fall handelt es sich nach unserer Definition also um einen Landeplatz zum Auffahren, im zweiten um einen Landeplatz für schwimmendes Anlegen.

#### 2.4.4.8. "Weri"

Diese Bezeichnung ist in der Bedeutung 'Landungsstelle' ausschliesslich auf den Vierwaldstättersee beschränkt. *Wehr* n. ist ursprünglich ein niederdeutsches Wort in der Bedeutung von 'Stauwerk', das sich seit dem 13. Jh. allmählich Richtung Süden ausgebreitet hat. Es gehört zum Verb *wehren* mit der Sonderbedeutung *hemmen*, meint also *Hemmnis*. Oberdeutsch ist eigentlich *Wuer* mit der gleichen Bedeutung stärker verbreitet, im SDS Originalmaterial taucht dieses Wort jedoch nicht auf.<sup>663</sup>

Sachlich gibt es wenige und dazu widersprüchliche Angaben zu *Weri*. In Beckenried (UW 5<sup>F</sup>) ist es die schräg ansteigende Ufermauer mit daraufliegendem *Leischt* (Holzrost), auf welchem die Schiffe an Land gezogen werden. In Risch (ZG 2) hingegen ist die *Weri* eine Vorsprungschutzmauer, welche den Hafen vor Wellengang schützt. In Gersau (SZ 11) soll es eine Schiffhütte sein. Das Sujet ist jedoch selbst unsicher ob dieser ungewöhnlichen Deutung. In Schwibogen (UR 1<sup>F</sup>) sei die *Weri* unten an der Schiffhütte, wahrscheinlich handelt es sich um eine Art Verbauung, die die Schiffhütte vor Wellengang schützen soll. Ebenso in Seedorf (UR 4<sup>F1</sup>), wo die *Weri* teil der Fischerhütte sei. In Ennetbürgen (UW 4<sup>F</sup>) wird demgegenüber lediglich gesagt, so heisse der Ruderschiffplatz der Gemeinde. Sachlich kann *Weri* also nicht genau eingeordnet werden, offenbar sind mit dem Wort mehrere Bedeutungen verbunden. Die Etymologie des Wortes suggeriert jedoch eine Art von Schutzbau, die in irgendeiner Form Schiff oder Ufer vor dem Wellengang schützt.



Abb. 83: Weidlig am Landigsplatz in Ellikon am Rhein (ZH 6F). [Quelle: SDS]



Abb. 84: Fähre am Landigsplatz in Ellikon am Rhein (ZH 6F) [Quelle: SDS]

#### 2.4.4.9. Einzelfälle

Zu den obgenannten Ausdrücken kommt noch eine Anzahl von Einzelfällen, die nur eine sehr beschränkte regionale Verbreitung gefunden haben. In Stein am Rhein (SH 10) nennt die Gewährsperson *Wog* als Bezeichnung der Anlegestelle für die Ruderboote. Er ist sich aber seiner Antwort nicht ganz sicher und erläutert, dies sei der “Ort, wo die Strömung herumgeht und das Wasser stillsteht”. In Rüdlingen (SH 11) fragt der Explorator ausdrücklich nach diesem Wort, bekommt jedoch als Antwort, *Wog* seien Wirbel im Wasser, die gefährlich für Schiffe und Badende seien. *Wog*, im ganzen nur einmal belegt, muss daher in der Bedeutung von Anlegestelle als äusserst unsicher gelten. Das Wort geht vermutlich zurück auf sondersprachlich mhd. *wāc*, *wōc* m., ahd. *wāg*, und ist im Neuhochdeutschen als *Woge* erhalten.<sup>664</sup> Im Mittelhochdeutschen war die Bedeutung noch wesentlich weiter gefasst, es bezeichnete Strömung, Flut, Woge, Strom, Fluss, Meer, See, Teich und Wasser überhaupt.<sup>665</sup> Grimm belegt das Wort in der Lautung *Wog* im Zusammenhang mit dem Bergbau, dort bezeichnet es das “niveau, bis zu welchem die grundwasser heraufreichen, auch die gesamtheit der in einer mulde, einem becken vorhandenen grundwasser”.<sup>666</sup> *Wag* dagegen findet sich auch in der Bedeutung von ‘wasser mit geringem abfluss, tiefes ausgebreitetes wasser, vermittelt eines wehrs abgedämmtes wasser’.<sup>667</sup> Im Idiotikon wird *Wag/Wog* als “Wasser mit mehr oder weniger starker Bewegung” definiert.<sup>667a</sup> Wahrscheinlich bezeichnet das Wort nur eine strömungsgünstige Stelle in Stein am Rhein, bei der eine Anlegestelle installiert ist. Es handelt sich daher nicht eigentlich um eine Bezeichnung der Anlegestelle.

Die übrigen Einzelfälle bieten weniger Deutungsschwierigkeiten. In zwei Fällen wird die Landungsstelle nach dem Flurnamen des betreffenden Ortes bezeichnet. Nach einer generellen Bezeichnung wurde in diesen Fällen offenbar nicht gefragt. In Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) landet der Fischer am *Bord* (“jeder Fischer *het sis Bord*”), ähnlich in Büren (BE 19), wo man ans *Bord* fährt. Eine ähnliche Bildung gibt es in Grossdöttingen (AG 15), wo die Gewährsperson angibt, man lande am *Ufer*. Die Fähre hingegen landet in Grossdöttingen *im Faar*. In Oberried am Brienersee (BE 81) landen die kleinen Boote *uf em Sand* (auf dem Sand). Alle diese Ausdrücke bezeichnen nicht eigentlich eine Anlegestelle, sondern sie bezeichnen entweder den Ort, wo man landet (Flurnamen, *Ufer*, *Bord*), oder die Beschaffenheit der Anlegestelle (*uf em Sand*).

#### 2.4.4.10. Zusammenfassung

Die Bezeichnungen für die Anlegestelle können in zwei Gruppen eingeteilt werden. In die eine Gruppe gehören Ausdrücke, die unabhängig von der sachlichen Ausprägung die Funktion der Anlegestelle bezeichnen. Hierher gehören *Schiffländi*, *Landigsplatz* und *Landigsstell*, aber auch die Einzelfälle wie *Ufer* und *Bord*. Die andere Gruppe umfasst die Ausdrücke, die die sachliche Gestaltung der Anlegestelle umschreibt, also ob es sich um einen Hafen, einen Steg, eine Fischerhütte usw. handelt.

In Bezug auf die Sache gibt es Unterschiede zwischen den einzelnen Regionen. Im Westen des Untersuchungsgebietes sowie entlang der Flüsse werden die Boote meist ans Ufer gezogen. Spezielle Verbauungen sind kaum belegt, gewöhnlich reicht eine flache Uferpartie aus. In der Zentralschweiz werden die Fischerboote dagegen meist in einem Bootshaus untergebracht. Im Osten ist an den Belegorten der Seen mehrheitlich ein eigentlicher Bootshafen vorhanden.

## 2.4.5. Landen

[Vgl. Karte 39, 40 und 41]

Im vorhergehenden Kapitel wurde nach der Benennung einer gegenständlichen Sache gefragt, nämlich dem Anlegeplatz für Ruderboote. In diesem Kapitel dagegen geht es nicht um eine Sache, sondern um eine Tätigkeit, die Tätigkeit des Landens. Wir haben im vorhergehenden Kapitel dargelegt, dass es grundsätzlich zwei verschiedene Landetechniken gibt. Bei der einen fährt man auf das Ufer auf und zieht das Boot an Land, bei der anderen fährt man lediglich an eine Verbauung oder ein steiles Ufer heran ohne mit dem Boot den Boden zu berühren. In der Benennung des Landevorgangs scheint diese Unterscheidung keine Bedeutung zu besitzen. Für die Fischer und Bootsführer scheint die Landung grundsätzlich ein und dieselbe Tätigkeit zu sein, unabhängig ob schwimmend oder auffahrend angelegt wird.

Die Karte zeigt sehr schön den Gegensatz zwischen altem oberdeutschem *ländellänte* und dem von Norden her übernommenen *lande*. Daneben gibt es noch einige Sonderentwicklungen, vor allem in der Zentralschweiz. Meist handelt es sich bei diesen um Ausdrücke, die in irgendeiner Form mit *faare* gebildet werden.

*Lände* oder berndeutsch auch *länte* geht zurück mhd. *lenden*, ahd. *lenten*, *lantjan*, anord. *lenda*.<sup>668</sup> Es ist das alte oberdeutsche Wort für *lande*, wurde aber seit dem 17. Jahrhundert durch dieses allmählich verdrängt und ist heute in der Schriftsprache nicht mehr gebräuchlich.<sup>669</sup> *Landen* dagegen stammt aus dem Niederländischen und dem Niederdeutschen und ist heute das alleinige schriftsprachliche Wort für die Tätigkeit des Landens.<sup>670</sup>

*Lände* bzw. *länte* ist ähnlich wie auch die *Länti* im Kanton Bern am stärksten vertreten. Am Brienzer- und Thunersee bildet das Wort noch eine weitgehend homogene Sprachlandschaft, nur Interlaken (BE 79) ist bereits zum moderneren *lande* übergegangen. Weiter nördlich im Kanton Bern ist *lande* jedoch bereits häufiger als das ursprüngliche *länte*. Ebenso weiter im Osten, wo es nur noch vereinzelt Belege für *lände* gibt. *Lande* dagegen ist ziemlich komplementär zu *lände* vertreten, wo dieses schwächer ist, ist jenes stärker und umgekehrt.

Die Annahme, dass *lande* aus Norden und Osten in unser Untersuchungsgebiet eindringt und das alte obd. *lände* allmählich zurückdrängt, wird durch die Karte bestätigt. Zwischen östlichem *lande* und westlichem *lände* gibt es eine dritte Zone in der Innerschweiz mit Verben, die mit *faare* gebildet werden. Diese dritte Zone in der Innerschweiz

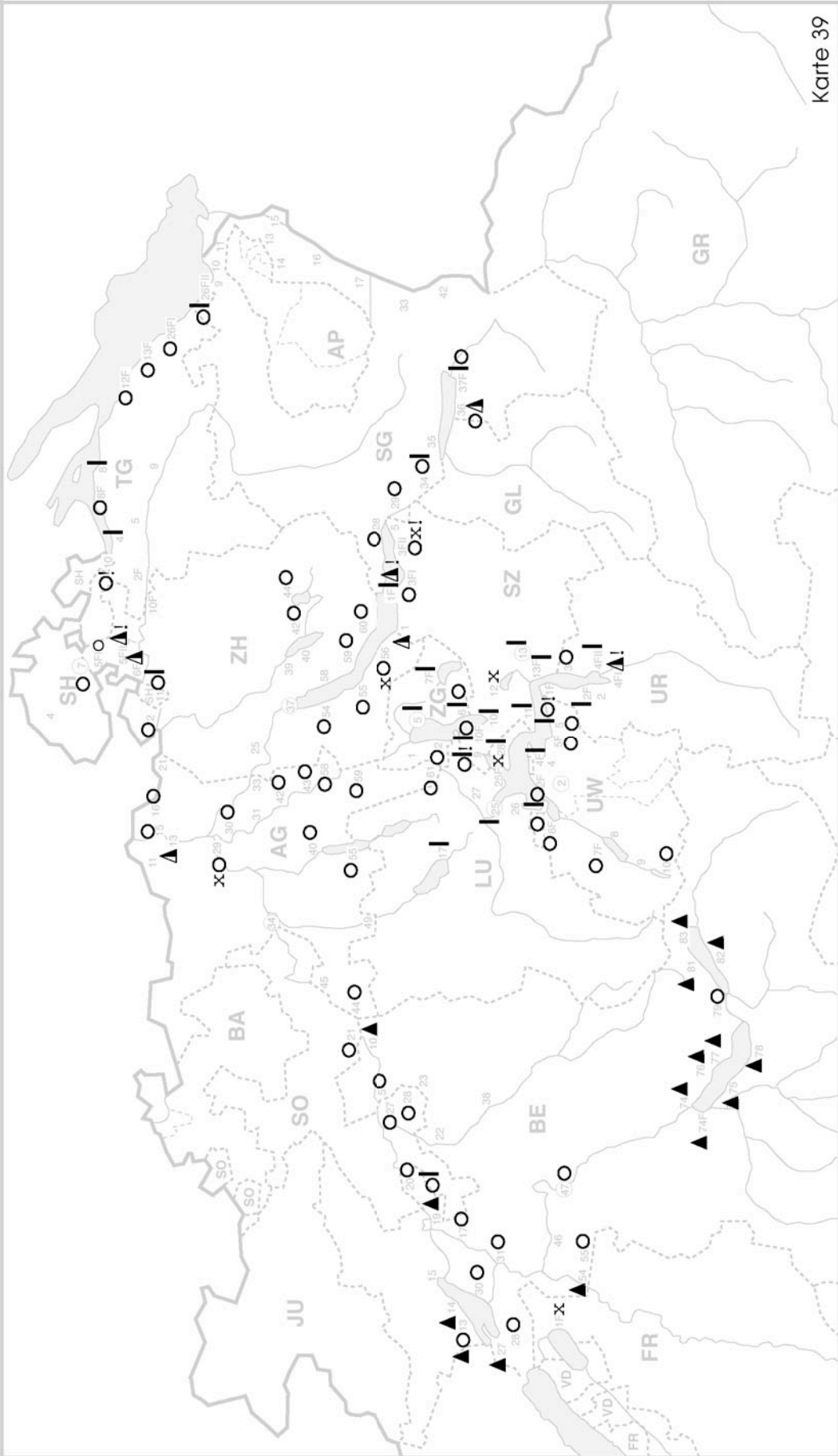


Frage 108.2  
 “*landen*”

- ▲ länten
- △ länden
- landen
- |

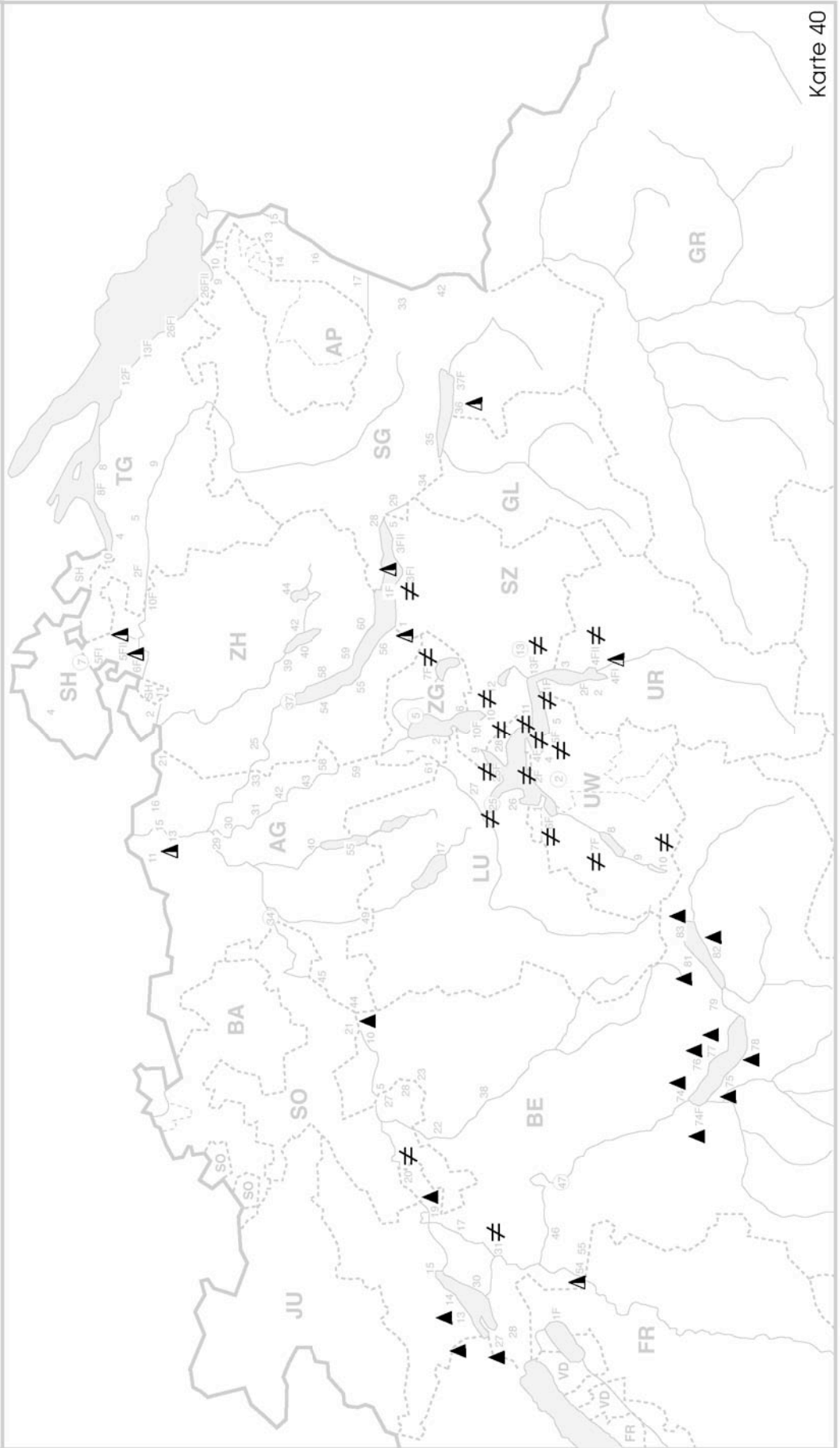
Ausdrücke mit “fahren” (z. B. “man fährt ans Land” etc.,  
 genaueres siehe Originalmaterial S. 463)

- ! Siehe Originalmaterial S. 463
- x Einzelfälle
- Kein Wort bekannt



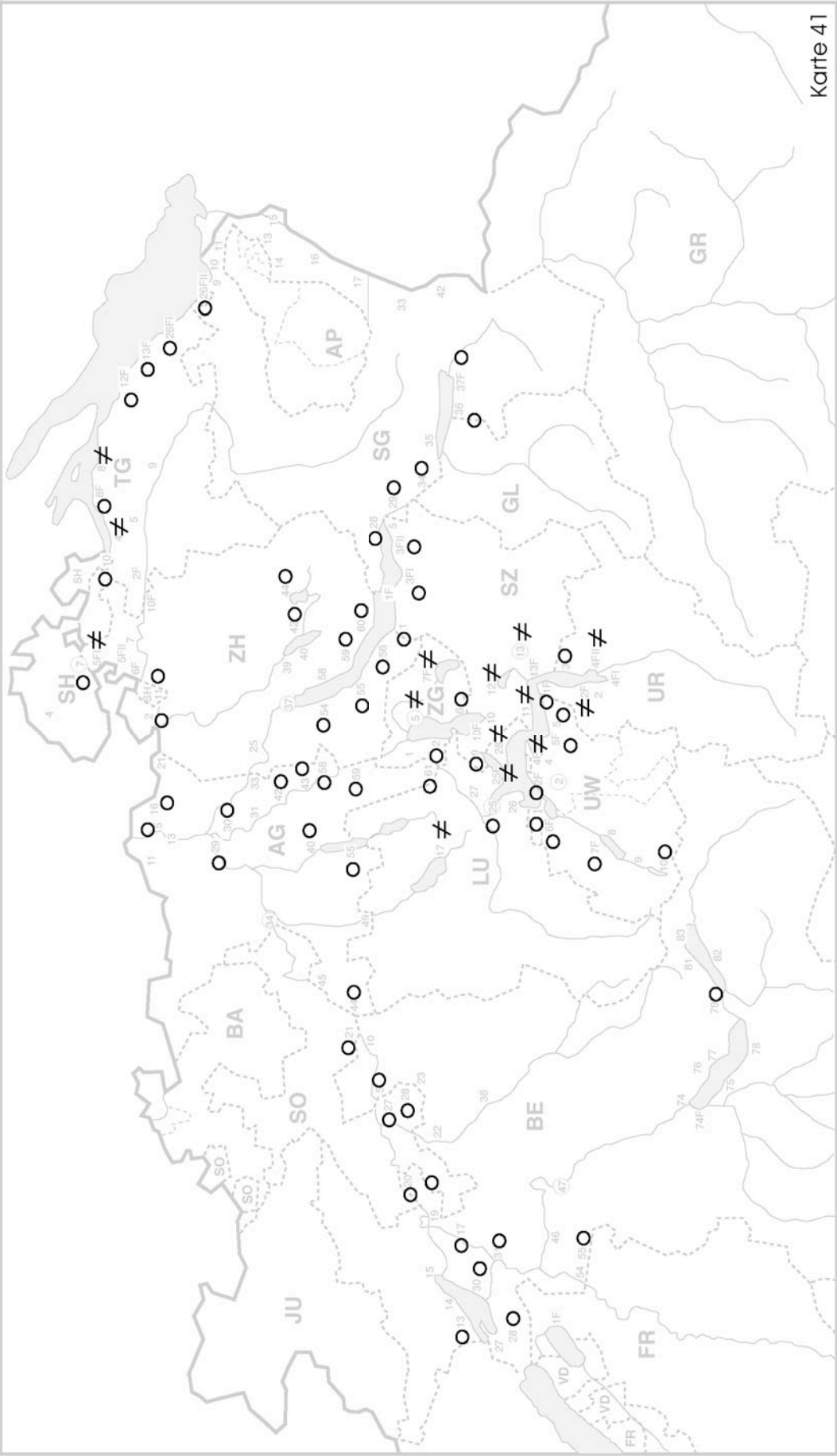
Frage 108.2  
**“länden/länten”**  
 Vorkommen und Lautung

- ▲ länten
- △ länden
- ≠ länden/länten ausdrücklich abgelehnt



Vorkommen von  
 “*landen*”

- landen
- ≠ landen ausdrücklich abgelehnt



Karte 41

ist nicht homogen, *lande* ist auch hier weit verbreitet und in Flüelen (UR 4<sup>FII</sup>) gibt es sogar noch einen Beleg für *lände*. Aber in etwas mehr als der Hälfte der Belegorte um den Vierwaldstätter-, Zuger- und Ägerisee werden Verben mit *faare* gebildet. In Ennetbürgen (UW 4<sup>F</sup>) etwa sagt man *mer faare zueche* oder in Schwibogen (UR 1<sup>F</sup>) *me faart ts Land* usw.

In der Innerschweiz finden wir auch die meisten Gegenbelege zu *lande* und *lände*. *Lände* wird an sehr vielen Orten der Innerschweiz abgelehnt. Einen positiven Beleg gibt es einzig in Flüelen. Daraus kann man schliessen, dass dieses Wort an vielen Orten wahrscheinlich mindestens seit mehr als einer Generation nicht mehr dem Wortschatz der ansässigen Bevölkerung angehört. *Lande* dagegen ist in der Innerschweiz relativ häufig belegt. Fast ebenso häufig liegen jedoch auch Gegenbelege vor. Dies könnte dafür sprechen, dass *lande* auch hier auf dem Vormarsch ist. An einzelnen Orten ist es bereits heimisch, an anderen wird es noch ausdrücklich abgelehnt.

Einen interessanten Beleg dafür, dass sich die sprachliche Altersschichtung nicht unbedingt in den verschiedenen Generationen der Gewährspersonen wiederfinden muss, liefert Murg (SG 36), wo der Sohn *lände* braucht, der Vater hingegen das jüngere *lande*.

## 2.4.6. Rudern

[Vgl. Karte 42]

Zur Zeit der SDS-Aufnahme wurde noch viel gerudert. Zwar waren auch schon damals auf vielen Fischerbooten Motoren installiert, aber alle Gewährsmänner hatten noch die motorlose Zeit erlebt und brauchten die Ruder auch damals noch häufig. Heute wird auf Fischerbooten kaum noch gerudert, meistens sind nur noch die gesetzlich vorgeschriebenen Notruder vorhanden. Die Boote sind auch so konstruiert, dass sie auf Motoren angewiesen sind. Für den Ruderbetrieb wären sie meist zu schwer. Der Ruderbetrieb ist heute fast nur noch den Freizeitbooten vorbehalten. Im beruflichen Einsatz sind sie durch die Motoren verdrängt worden.

Vom Rudern war bereits verschiedentlich die Rede. Bereits bei den Kapiteln über die Ruderbank und die Ruder war davon die Rede, dass es unterschiedliche Rudertechniken gibt. Bevor wir darauf eingehen, wie die Fischer dem Rudern sagen, wollen wir noch einmal die verschiedenen Techniken nach Regionen und Gewässerart zusammenfassen:

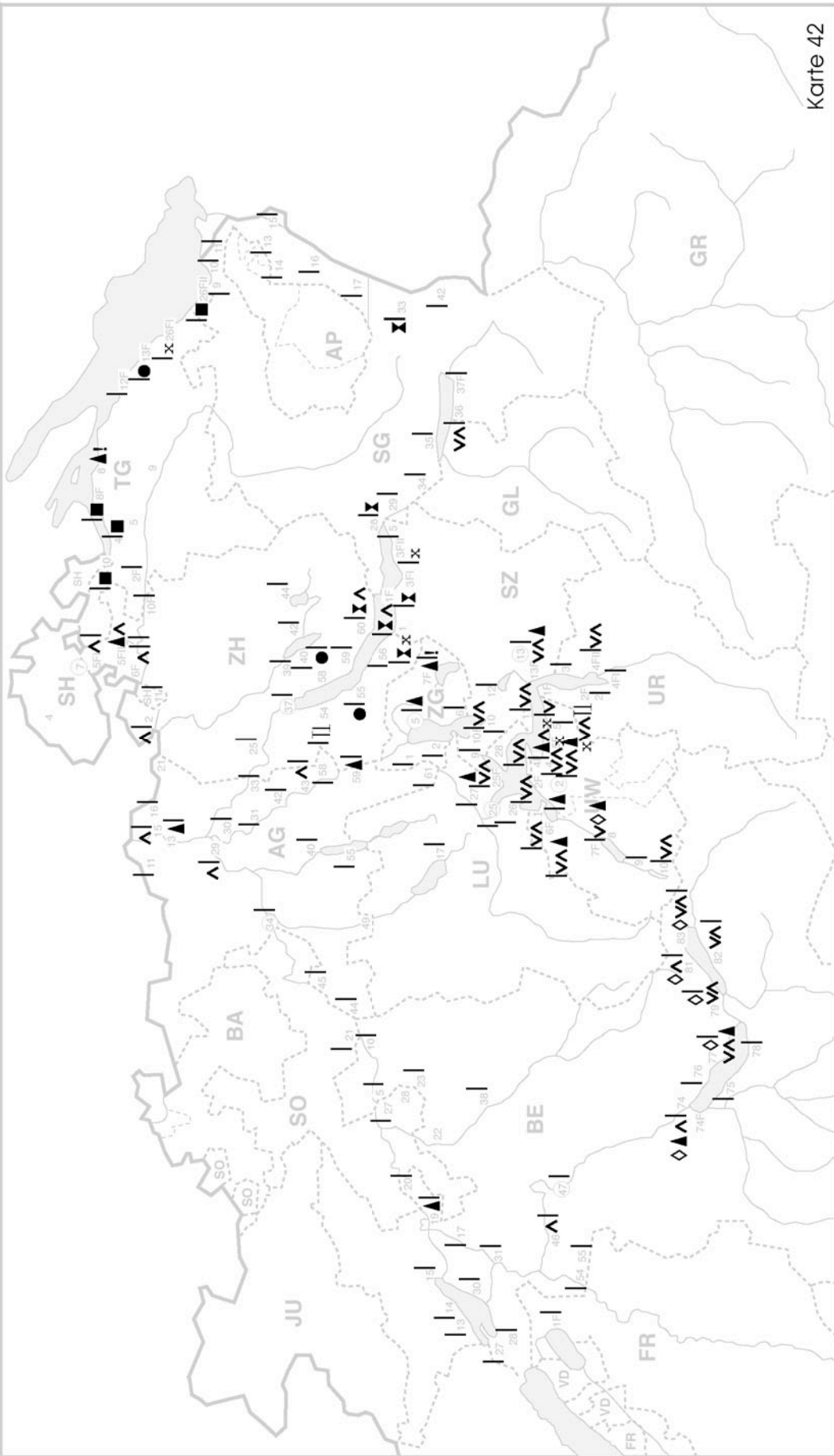
- Auf den Flüssen der deutschen Schweiz, wo fast durchgehend nur Boote vom Typ *Weidlig* verkehren, wird generell nur auf der Talfahrt von den Rudern Gebrauch gemacht. Für die Bergfahrt wird meist der Bootshaken zu Hilfe genommen, mit dem entlang dem Ufer das Boot vorwärtsgestossen wird. Auch das Ziehen des Bootes mit einer Leine vom Ufer aus oder, für längere Bergfahrten ohne Ladung, das Verladen auf Pferdewagen ist belegt. Da auf der Talfahrt die Vorwärtsbewegung vor allem durch die Strömung gewährleistet wird, besteht das Rudern mehr aus einem Steuern des Bootes. Dies kann allein oder zu zweit geschehen. Bei nur einem

Frage 111.7  
*“rudern”*

x    Einzelfälle  
 !    Siehe Originalmaterial S. 463

▲    faare  
 ■    feere  
 ✕    wäire  
 ●    löff(e)le  
 ◇    stütüre

|    ruedere  
 |    Steeruedere  
 |    Sitzruedere  
 ▲    zie  
 ▼    stoose



Karte 42

Mann Besatzung steht dieser hinten im Schiff und steuert dies mit einem einzigen Ruder. Zur Befestigung des Ruders dient ihm ein in die Bordwand gestecktes Stück Holz, gegen welches er die Ruderstange zur Erhöhung der Hebelwirkung stemmen kann.

- Ägerisee und Innerschweiz: Für den Ägerisee haben wir eine Beschreibung von Béat Arnold, die, wie aus den Angaben und Bildern des SDS-Materials geschlossen werden kann, auch für die anderen Seen der Innerschweiz, wo Boote vom Typ des gezimmerten *Eibaums* oder *Granse* gebräuchlich sind, gelten dürfte. Danach werden diese Boote bei der Ausfahrt zum Fischfang normalerweise von nur einem Mann gerudert, der vorausschauend hinten im Boot steht. Das Ruderblatt wird beim Rudern nie aus dem Wasser gehoben, sondern beim Ausholen zu einem neuen Ruderschlag nur um einen Viertel abgedreht. Damit wird das Boot auf Kurs gehalten. Falls ein zweiter Ruderer im Boot ist, sitzt dieser vorne auf dem Fischbehälter mit dem Rücken zur Fahrtrichtung und rudert mit einem am *Ziehängscht* befestigten Ruder.<sup>671</sup>



Abb. 85: Gekreuzte Ruderweise auf einer Abbildung des Vierwaldstättersees. Ob diese Rudersitte in der Innerschweiz tatsächlich verbreitet war oder ob vom Künstler erfunden wurde, ist nicht bekannt. [Quelle: Ausschnitt aus einem Bild von E. Labhart: Insel Schwanau gegen die Mythen, graviert von Hausheer. Aus: Friedrich Schiller. 1941. Wilhelm Tell. Schauspiel in fünf Aufzügen. Illustriert mit den Szenen und Landschaften, von denen sich Künstler aller Nationen und Epochen inspirieren liessen. Zürich: Landibuchverlag G. Duttweiler, S. 41]

- Die traditionelle Schifffahrt auf Zürich- und Walensee hat sehr viel gemeinsam mit derjenigen in der Innerschweiz. Auch hier ist vorwiegend Stehrudertechnik gebräuchlich. Es wird mit nur einem Ruder gerudert, bei zwei Mann Besatzung steht je ein Ruderer hinten und einer vorne, bei nur einem Mann Besatzung steht ein Ruderer mit lediglich einem Ruder hinten im Schiff. Von Hans Hasler haben wir eine ausführlich Beschreibung der Rudertechnik: *“Im Granse cha mer lehre fahre. Mer hät nu ais Rueder und mues mit däm chöne graad ha. Das mues verstande si. Der Afänger chunt mit aim Rueder z ringelum. Au wänn vornen im Gransen aine ziet, so ischt s Nafahre na e Chunsch, wänn mer nüd im Seusaich uf em See ume gondle will. Me cha nüd nu stosse, mer mues d Ruederlaffe na jedem Stoss e chli zum Trucke träre. – Bim Netzsetzen und -Ufnäh mues aine, wänn er elai ischt, mit*

*dem Rueder aihändig de Granse regiere, au i Wind und Gwäl, Hand uf ha oder schwelle (trucke). Wänn im Sturm usse de Fischer nümme mag gcho, tänkt er: de Gschider git nae. Er fahrt i der Gwälrichtig mit dem Hindergranse vorus, hebet s Schiff graaduf, das haisst sänkrächt zum Gwäl, lupft i der gröschte Not, wänn d Wällen übers Schiff gönd, de Teckel vom Fischbhelter us und lahts det inne schlah. (...).”<sup>672</sup>*

- Auf den Juraseen gibt es mehrere traditionelle Rudertechniken. Dabei spielt die Zahl der Besatzung eine wichtige Rolle. Ein Fischer, der alleine Im Boot ist, rudert stehend mit zwei gekreuzten Rudern, vorwärtsblickend. Vorwärts heisst dabei häufig in Richtung des Hecks, da meist Heck voran gerudert wird. Friedli beschreibt dies für Twann am Bielersee folgendermassen: “Aber auch das *ruedere* (...) geschieht nach verschiedenen Methoden. Vor allem *ständlige* (stehend) *ruedere* wird der einzelne Fischer schon wegen der bessern Übersicht des Reviers, und weil er den Armen mit dem Leib *naachehilft*. Zugleich rudert er, um den *Fischchaschte* mögliche Ruhe zu sichern, *Schooss vora*, also *hindertsi*, statt *Spitz vora*: *fürretsi*. So wird sein Rudern ein *stoosse*, statt *zieh*, um dem breitem Schiffsende im schwierigeren Schneiden des Wassers kräftiger nachzuhelfen. Er rudert in diesem Fall *über Chrütz*. Der Ruderschlag heisst der *Sträich*.”<sup>673</sup> Bei grösserer Besatzung kommen neben dem hinteren Steuerruder vorne ein oder mehrere Sitzruder zum Einsatz. Die Sitzruder werden mit dem Rücken zur Fahrtrichtung bedient. Das einzelne Stehruder, mit dem hinten links im Boot gesteuert wird, wird stehend mit Blick in Fahrtrichtung bedient.



Abb. 86: Gekreuzte Ruderweise auf einer Loquette des Neuenburgersees. Auch auf den anderen Juraseen war diese Rudertechnik üblich. [Quelle: JEANNERET, ANDRÉ. 1967. La pêche et les pêcheurs du lac Neuchâtel. Etude historique et ethnographique. Diss. Neuchâtel et Genève, S. 232]

- Schwieriger zu beurteilen ist die Rudertechnik auf den Seen des Berner Oberlands, d.h. auf Briener- und Thunersee. Wie wir weiter vorne gesehen haben, waren zur Zeit der SDS-Aufnahme auf den beiden Seen fast nur noch Sitzruder im Gebrauch. Dabei dreht der Ruderer der Fahrtrichtung den Rücken zu. Zum Teil waren auch noch

gemischte Ruderweisen belegt. Hier steht zusätzlich zum Sitzruderer ein weiterer Ruderer hinten im Boot mit dem Gesicht zur Fahrtrichtung. Die reine Stehruderei war jedoch zur Zeit der Aufnahme nirgends üblich. Alte Aufnahmen belegen aber, dass auch auf diesen Seen einmal die stehende, vorausblickende Ruderweise praktiziert wurde. Ob dabei nur mit einem Ruder wie in der Innerschweiz oder mit zwei, möglicherweise nach der Sitte der Juraseen gekreuzten Rudern gerudert wurde, ist aus den vorliegenden Quellen nicht hervorgegangen.

- Auf dem Bodensee ist die Sitzrudertechnik in unserem Untersuchungsgebiet wahrscheinlich am frühesten aufgekommen. Belege dafür reichen bis ins 17. Jahrhundert zurück.<sup>674</sup> Bei der Sitzrudertechnik, die von Norden her in die Schweiz eingeführt wurde, werden immer gleichzeitig zwei Ruder bedient. Die Ruder werden gezogen, weshalb nur mit dem Rücken zur Fahrtrichtung gerudert werden kann. Auf einzelnen traditionellen Booten des Bodensees war aber auch die Stehrudertechnik gebräuchlich, so beispielsweise auf dem *Senger* bzw. *Segner*. Dieser wurde, bei zwei Mann Besatzung, hinten links und vorne rechts mit einem Stehruder gerudert. Bei grösserer Besatzung kamen z.T. auch wesentlich mehr Ruderer mit je einem Stehruder zum Einsatz.

Im ganzen gesehen gibt es also recht verschiedene Arten, die Ruder zu handhaben. Dabei sind diese verschiedenen Techniken nicht nur auf regionale Vorlieben beschränkt, sondern es können an einem einzigen Belegort je nach Bootstyp auch mehrere Rudertechniken praktiziert werden. Die sachliche Vielfalt wird sprachlich jedoch wenig ausgedrückt. Das Kartenbild ist ziemlich einförmig, es gibt nur wenige regionale Varianten. Die Bezeichnung *ruedere* ist praktisch an jedem Aufnahmeort belegt. Sie kann als Standardbezeichnung gelten. Während *ruedere* unspezifisch für alle Arten des Ruderns gilt, gibt es mehrere differenzierende Bezeichnungen wie *zie* oder *stoosse*, die für das Rudern mit einem speziellen Ruder gelten.

Zu den Bezeichnungen im einzelnen:

#### 2.4.6.1. "ruedere", "steeruedere", "sitzruedere"

*Ruedere* ist wie gesagt überall in unserem Untersuchungsgebiet bekannt und gebräuchlich. Zum Teil werden neben *ruedere* noch zusätzliche Bezeichnungen genannt, *ruedere* ist jedoch die umfassende Standardbezeichnung. *Ruedere* ist vom gleichnamigen Subst. *Rueder* abgeleitet.<sup>675</sup> Die Ableitung scheint neueren Datums zu sein, denn mittelhochdeutsch ist das Wort noch kaum belegt. Dort stand dafür eine "ältere, allgemein deutsche bildung, welche dem nhd. verloren gieng. mhd. *rüejēn* (ahd. unbelegt)."<sup>676</sup> Auch das Idiotikon belegt neben *ruedere*<sup>n</sup> das ältere *rüejē*<sup>n</sup>.<sup>677</sup> In unserem Material ist davon, falls das Verb tatsächlich die alte Bezeichnung darstellt, überhaupt nichts mehr vorhanden. Laut Grimm ist es mundartlich als *rüejēn*, *rüegen* noch an verschiedenen Orten belegt,



z.B. im Hessischen.<sup>678</sup> Auch Fluck belegt es für das Hanauerland, beobachtet jedoch, dass es durch *rudern* stark zurückgedrängt wird.<sup>679</sup>

An zwei Orten (ZH 54, UR 2<sup>F</sup>) werden mit dem Verb *ruedere* die Komposita *steueredere* und *sitzruedere* gebildet. Beides sind vermutlich jüngere Bildungen, die erst nach der Einführung des Sitzruderns aufgekommen sind.

#### 2.4.6.2. "zie", "stoosse"

*Zie* und *stoosse* sind zwei sehr ähnliche Bildungen, die häufig komplementär gebraucht werden. Deshalb werden sie hier zusammen behandelt. Es sind beides Verben, die nicht allgemein für die Bezeichnung des Ruderns verwendet werden können, sondern sich auf eine bestimmte Rudertechnik oder eine best. Position des Ruderers beziehen. Mit ihnen wird gezogen bzw. gestossen. Ob ein enger Bezug zu den *Zie*- bzw. *Stoossrueder* besteht, ist nicht sicher. Hasler bestreitet den Zusammenhang zwischen dem Verb *zie* und dem *Zierueder*. Er schreibt dazu: "Im Hindergransen ischt s Nafahrrueder, vor em Bhelter ais zum Zie, aber nüd öppen es Zierueder au a däm wird gstosse. Aber wie bin Ledischiffe sait mer von Vorderruedere, sie ziehid."<sup>680</sup> *Zie* bezieht sich in diesem Fall nicht auf die unmittelbare Tätigkeit des Ruderers, denn auch der vordere Ruderer stösst das Ruder von seinem Körper weg. Da dieser aber vorne im Schiff steht, zieht er das Schiff, während der hintere Ruderer es stösst. Dies muss jedoch nicht notwendigerweise für alle Belege gelten. In unserem Material wird häufig darauf hingewiesen, dass *zie* für das Rudern mit Sitzrudern gelte. *Stoosse* dagegen kommt ausschliesslich beim Gebrauch von Stehrudern vor. Schwarzenbach belegt denn auch für den Zürichsee, dass *zie* sowohl bei Steh- wie auch bei Sitzrudern gebraucht wird: "*zie* = 1. mit Sitzrudern rudern; 2. bei den Ledi das Rudern der Knechte im vordern Teil des Schiffes; im Gegensatz dazu *stoosst* der Schiffsmeister, der im *Hindergranse* das *Naafaarrueder* führt."<sup>681</sup>

*Zie* und *stoosse* sind in erster Linie in der Innerschweiz und im Berner Oberland belegt. Das Verbreitungsgebiet von *stoosse* ist gegenüber demjenigen von *zie* eingeschränkter und reicht kaum über die genannten Gebiete hinaus. In den allermeisten Fällen wird es von den Gewährspersonen zusammen mit *zie* genannt. *Stoosse* bezieht sich dabei auf das Stehrudern, *zie* meist auf das Sitzrudern. *Zie* selbst ist noch weiter verbreitet, es ist zusätzlich an mehreren Orten entlang von Aare, Reuss und Rhein belegt. Da alle zusätzlichen Belege aus Orten entlang der Flüsse stammen, sind die meisten vermutlich der Stehruderei zuzuordnen.

#### 2.4.6.3. "faare"

Nicht sehr häufig, dafür in den verschiedensten Regionen der deutschen Schweiz wird für das Rudern das Verb *faare* benutzt. *Faare*, nhd. *fahren* stV., mhd. *var(e)n*, ahd. as. *faran* aus germ. \**far-a-* stV. 'fahren', ist ziemlich unspezifisch und wird meist im Zusammenhang mit den verschiedensten Fahrzeugen gebraucht.<sup>682</sup> Der Duden definiert das Wort u.a. als '(von

Fahrzeugen) sich rollend, gleitend [mit Hilfe einer antreibenden Kraft] fortbewegen',<sup>683</sup> und bei Grimm steht die folgende Abgrenzung zwischen *gehen* und *fahren*: "der mensch *geht* zu fusze, *fährt* zu wagen, *karrn*, *nachen*, *schiffe*, *auf dem schlitten*, *eis*, *auf der eisenbahn*. die mechanische vorrichtung fördert ihn schneller."<sup>684</sup> *Faare* wird also in der Regel nicht direkt mit dem Rudern in Verbindung gebracht, sondern bezeichnet allgemein die Fortbewegung mit Fahrzeugen, unter anderem mit Schiffen. Man kann auch mit einem Motorboot *faare*. Entsprechend der weitgefassten Bedeutung dieses Verbs ist es nicht der Fachausdruck der Fischer und Schiffer einer bestimmten Region, sondern eine zusätzliche Bezeichnung für die Fortbewegung mit dem Schiff.

#### 2.4.6.4. "feere"

Auf die gleiche Wurzel wie *faare* geht auch *feere* zurück. Das Verb ist ausschliesslich am Bodensee belegt und wird vom Idiotikon wie folgt definiert: "1. rudern, im Gegs. zu segeln und im Unterschied von schalten, dem Stossen mit der Stange (vom Ufer oder vom Grund ab). (...). 2. (ein Lastschiff) steuern mit dem langen Ruder."<sup>685</sup> Wie nhd. *Fähre* dürfte auch *feere* von germ. \**far-eja-* 'übersetzen', einem Kausativum zu *fahren*, abgeleitet sein.<sup>686</sup> Ob das Wort eine neuere Ableitung zu *Fähre* ist, oder auf die germ. Wurzel zurückgeht, kann nicht entschieden werden. *Feere* ist nur am Bodensee gebräuchlich, und auch dort nicht an allen Belegorten. An einzelnen Orten, z.B. in Landschlacht (TG 12<sup>F</sup>), wird es abgelehnt mit der folgenden Erläuterung: "Da sagt es keiner, aber in Ermatingen". Interessanterweise nennt der Gewährsmann von Ermatingen (TG 8) dann jedoch nicht *feere*, sondern *faare*. An anderen Nachbarorten ist das Wort jedoch belegt. In Berlingen (TG 8<sup>F</sup>) beispielsweise nennt der Gewährsmann zuerst *ruedere*, fügt dann aber hinzu: "Die Fischer sagen *feere*". In Mammern (TG 4) heisst es, *feere* werde nur im Zusammenhang mit dem grösseren Fischerschiff mit vier Mann Besatzung gesagt. Und in Horn (TG 26<sup>FII</sup>) schliesslich weist der Gewährsmann darauf hin, *feere* sei "nur bei den Fischern gebräuchlich, sonst nicht mehr". Nach seiner Beschreibung handelt es sich um die alte, bodenständige Bezeichnung, die durch das neuere *ruedere* allmählich verdrängt werde.

#### 2.4.6.5. "wäre"

Am oberen Zürichsee ist mehrfach *wäre* bezeugt. In Stäfa (ZH 60) heisst es dazu, so sage man beim Stehrudern. In Lachen (SZ 3<sup>FI</sup>) wird diese Bezeichnung "besonders bei starkem Wind, wenn es mühsam geht", gebraucht. Schwarzenbach, der das Wort unter dem Lemma *wäre* verzeichnet, definiert es folgendermassen: "mit Stehrudern rudern, verkürzte Form von *wërche* 'arbeiten'".<sup>687</sup> Die Bedeutung von *wërche* scheint mir etwas weit von *ruedere* entfernt. Auf welchem Weg hier eine Bedeutungsübertragung stattgefunden hat, muss offengelassen werden. Offenbar handelt es sich um einen Fachausdruck, der ausschliesslich am oberen Zürichsee gebräuchlich ist.

#### 2.4.6.6. "löff(e)le"

Insgesamt dreimal wird *löffle* bzw. *löffele* genannt. Zwei Belege liegen am Zürichsee (ZH 55, ZH 58) und einer am Bodensee (TG 13<sup>F</sup>). Die Belege sind damit nicht präzise an denselben Orten, jedoch in derselben Region wie *Löffel* als Bezeichnung der Ruder belegt.<sup>688</sup> *Löff(e)le* nimmt insofern eine Sonderstellung ein, als es sich ganz offenbar nicht um eine ernsthafte, sondern vielmehr um eine eher scherzhafte Bezeichnung für das Rudern handelt. Dies wird zumindest von zwei Gewährspersonen behauptet. Und der dritte Gewährsmann, derjenige von Horgen (ZH 55), glaubt, dass die Fischer früher neben *ruedere* noch eine andere Bezeichnung kannten, ist sich aber nicht sicher, ob es *löffle* war.

*Löff(e)le* ist vermutlich daher scherzhaft, weil mit einem Löffel gewöhnlich Wasser geschöpft wird, während das Ruder beim Auftauchen aus dem Wasser möglichst wenig Wasser mitnehmen sollte. Schlechten Ruderern passiert womöglich, dass sie mehr löffeln als rudern.

#### 2.4.6.7. "stüüre"

*Stüüre* als Bezeichnung für das Rudern ist in einem geographisch eng umgrenzten Gebiet gebräuchlich, und zwar an mehreren Aufnahmeorten entlang von Thuner- und Brienersee sowie zusätzlich, auf der anderen Seite des Brünigs, in Oberwilen (UW 7<sup>F</sup>). Die sprachliche Übereinstimmung zwischen den Orten entlang von Thuner- und Brienersee mit denjenigen am Sarnersee haben wir bereits mehrfach festgestellt.

*Stüüre* ist nicht eine allgemeine, sondern eine spezifische Bezeichnung für das Rudern. Damit wird nur eine bestimmte Art des Ruderns bezeichnet, nämlich diejenige, die neben dem Vorwärtstrieb das Boot zusätzliche in die richtige Richtung lenkt. Bei Booten mit Stehrudern ist dies meistens der Ruderer hinten links, welcher Steuermann und Schiffsführer ist. Das zum *stüüre* gebrauchte Ruder heisst in Unterseen (BE 77) *Faarrueder*, in Oberried am Brienersee (BE 81) *Stüürrueder*.<sup>689</sup>

#### 2.4.6.8. Einzelfälle

Zusätzlich zu den bisher behandelten Bezeichnungen kommen nur wenige Einzelfälle dazu, die zum Teil nicht das Rudern an sich, sondern eher das Vorwärtskommen benennen. Dazu gehören die Ausrufe *gib em* und *steck em*. *Gib em*, nhd. *gib ihm*, oder *gib em echli*, nhd. *gib ihm ein wenig*, ist an drei Orten in der Innerschweiz belegt (UR 2<sup>F</sup>, UW 4<sup>F</sup>, UW 5<sup>F</sup>). Damit wird ein Ruderer aufgefordert, stärker zu rudern. Der Gewährsmann von Isleten (UR 2<sup>F</sup>) sagt so, "wenn er (ein anderer Ruderer) nicht recht *zoge* hat". Der Ausdruck ist nicht wirklich mit dem Rudern verbunden, sondern ist mehr eine allgemeine Aufforderung, vorwärtszumachen.

Auf dieselbe Weise wird der Ausdruck *steck em* gebraucht, der von den Gewährspersonen in Hurden (SZ 1<sup>F</sup>) und Nuolen (SZ 3<sup>III</sup>) genannt wird. Nach Angabe der Ge-

währspersonen sagt man so, “wenn mit aller Kraft bei starkem Wind” gerudert werden muss (SZ 3<sup>FII</sup>), oder “wenn es schnell gehen” soll (SZ 1<sup>F</sup>).

Ebenfalls in Nuolen (SZ 3<sup>FII</sup>) belegt ist das Verb *stüpfle*. Dieses werde häufig gebraucht. Das Wort bedeutet gewöhnlich ‘leicht anstossen’, es fragt sich daher, ob es nicht eher zur im nächsten Kapitel behandelten Frage “mit nur einem Ruder leicht, oberflächlich rudern” gehört.<sup>690</sup> In denselben Bedeutungszusammenhang gehörte auch *gingge*, das vom Gewährsmann in Wollerau (SZ 1) genannt wird. Dieses Verb bedeutet im Schwdt. u.a. ‘beim Sitzen mit den Beinen schlenkern’ oder ‘mit dem Fusse ausschlagen’.<sup>691</sup> Offenbar wird hier nicht mit dem Fuss, sondern mit dem Ruder ausgeschlagen.

#### 2.4.7. Mit nur einem Ruder leicht, oberflächlich rudern

Die Frage nach dem leichten, oberflächlichen Rudern mit nur einem Ruder hat nicht sehr viele interessante Antworten ergeben. Entweder kommt diese Art des Ruderns nicht sehr häufig vor oder sie trägt meistens keinen Namen. Man hat deshalb bei vielen Belegen das Gefühl, es handle sich um Verlegenheitsantworten. Viele davon beinhalten Umschreibungen für langsames fahren oder geben die Bezeichnung für das Wenden des Bootes, das häufig mit einem Ruder bewerkstelligt wird. Aus diesem Grund werden wir die Antworten zu dieser Frage nur summarisch behandeln.

Viele Antworten sind adverbiale Bestimmungen zu den Verben *ruedere* und *faare*. Beispiele mit *ruedere* sind *schwach ruedere*, *hüpschli ruedere*, *langsam ruedere*, *flach ruedere* und *nit starch ruedere*. Ähnlich sind auch die Bildungen mit *faare*: *nit sträng faare*, *ruig faare*, *nit schnäll faare*, *nit starch faare*, *langsam faare* und einmal auch einfach *faare*. Ebenfalls in diese Kategorie gehört der Ausdruck *nit starch zie*. Alle diese Ausdrücke sind in der Regel nur einmal belegt und sind deshalb wahrscheinlich spontane Bildungen.

In einer zweiten Kategorie haben wir Bezeichnungen, die ebenfalls nur einmal oder zweimal belegt sind, aber nicht einfach als adverbiale Erweiterungen mit den für das normale Rudern gebrauchten Verben *ruedere*, *faare* und *zie* gebildet werden. Dazu gehören: *Hand hoch mache*, *trücke*, *t’rueder stupfe*, *s’Wasser schniide*, *flöösse*, *stachle*, *chöuele*, *gondede*, *schwarbere*, *de Niidl obe abnäa*, *pfletsche* und *tram due*. Einige dieser Ausdrücke bedürfen der Erklärung.

*Hand hoch mache* wird vom Gewährsmann in Brugg/Stilli (AG 29) genannt. Zusammen mit dem Verb *trücke* werden damit die gegensätzlichen Manöver im *Weidlig* beschrieben, die zur Steuerung des Bootes dienen. Sie stammen aus der Sprache der Pontoniere und werden in der Lehrschrift der Schweizerischen Armee beschrieben.<sup>692</sup> Rechtsabweichungen von der Fahrtrichtung werden durch “Drücken”, Linksabweichungen durch “Handhoch” korrigiert. Es handelt sich damit nicht eigentlich um oberflächliches Rudern, sondern um das Steuern des Bootes. Nicht ganz ernst zu nehmen ist offenbar der Ausdruck *t’rueder stupfe*, der aus Uttwil (TG 13<sup>F</sup>) überliefert ist. Auf jeden Fall löst er beim Gewährsmann Heiterkeit aus. Keine Erläuterung haben wir zum Ausdruck

*s'Wasser schniide*, der aus Uster (ZH 42) stammt. Das Ruder wird offenbar so gehalten, dass man den Eindruck hat, das Wasser werde mit dem Ruder geschnitten. Ob dies beim Rudern oder beim Wenden geschieht, kann nicht gesagt werden. In Bremgarten (AG 43) heisst das langsame Rudern *flöösse*. Ob dieses Verb tatsächlich für das Rudern des *Weidligs* und nicht für die Bedienung des Flosses gebraucht wird, kann aufgrund der Quellenlage nicht eruiert werden. *Stachle* ist ebenfalls ein unsicherer Beleg. Damit wird gewöhnlich das Vorwärtsstossen des Bootes mit dem Bootshaken bezeichnet. In Dachsen (ZH 5<sup>FII</sup>) nennt der Gewährsmann neben *faare* auch *stachle* mit dem *Handrieme*. Ob hier gerudert oder gestossen wird, lässt sich nicht sagen. *Chöuele* gehört zu Schwdt. *Chelle*<sup>n</sup>, nhd. *Kelle* ‘Schöpflöffel, Schöpfgerät’.<sup>693</sup> Vermutlich nimmt das Verb Bezug zum Rühren mit der Kelle. *Gondeln* ist eine Ableitung zu *Gondel* und bedeutet eigentlich ‘in einer Gondel, einem kleinen Wasserfahrzeug fahren’, laut Grimm in Berlin aber auch für ‘(gemächliches) Fahren und Gehen überhaupt’.<sup>694</sup> Unser Beleg stammt aus Leuzigen (BE 20). Der Gewährsmann sagt auf die entsprechende Frage: *uff der Aar umegondele* (= auf der Aare herumgondeln). *Gondele* ist demnach nicht eine bestimmte Rudertechnik, sondern bezeichnet das eher ziellose, gemächliche Herumfahren. Bezug auf das Rudern hat hingegen *schwarbere*. Der Gewährsmann erläutert folgendes: “= rudern, man sticht dabei nicht so tief ins Wasser hinein wie beim eigentlichen Rudern, auch ist die Bewegung eine etwas andere”. Das Verb gehört wahrscheinlich zu *schwarbe*<sup>n</sup>, das laut Idiotikon u.a. die Bedeutung ‘vom Brei oben die Haut weglöffeln’ hat.<sup>695</sup> Diese Bedeutung ist offenbar auf das oberflächliche Rudern übertragen worden. Eine ganz ähnliche Bildung ist aus Meilen (ZH 59) belegt, dort heisst das oberflächliche Rudern: *de Niidl obe abnää*. Zweimal genannt, beide Male zögernd, wurde *pfletsche*. Beide Ortschaften liegen am Bodensee, es handelt sich um Ermatingen (TG 8) und Landschlacht (TG 12<sup>F</sup>). *Pfletsche* wird vom Idiotikon u.a. folgendermassen definiert: “(unter plätscherndem Geräusch, unordentlich) in Flüssigem (auch Halbflüssigem) hantieren, bes. bei der Wäsche, beim Baden.”<sup>696</sup> Vermutlich erinnert das Geräusch beim oberflächlichen Rudern an das *Pfletsche*.

In die dritte Kategorie gehören zwei Verben, die je zwischen acht und zehnmal belegt sind: *löffle* und *striiche*. *Löffle* ist vorwiegend in der Ostschweiz belegt, an Zürich-, Walen- und Bodensee. Ein einzelner Beleg liegt weit ab im Westen, in Aarberg (BE 46) an der Aare. Von Schwarzenbach wird *löffle* wie folgt definiert: “Oberflächlich, mit geringer Kraft rudern.”<sup>697</sup> Es ist eine ähnliche Bildung wie *chöuele*, das sich ursprünglich ebenfalls auf ein Küchengerät bezieht. Im Gegensatz zu diesem ist *löffle* aber mit sieben Belegen in der Ostschweiz mehr als eine individuelle Variante, es ist tatsächlich eine regionale Bezeichnung für das oberflächliche Rudern. Es ist allerdings fraglich, ob sich das *Löffle* generell auf das oberflächliche Rudern bezieht oder nur im Zusammenhang mit den grossen Lastschiffen vorkommt. Für den Gewährsmann von Wollerau (SZ 1) trifft jedenfalls nur letzteres zu. Er führt aus, dass das *Löffle* nur in Zusammenhang mit dem alten langen (10 m) Ruder der Ledischiffe gebraucht werde. Auf dem Fischerboot dagegen gebe es für das einhändige Rudern beim Setzen der Netze kein Wort. In Mammern (TG 4) dagegen ist *löffle* eher eine Bezeichnung für das unsachgemässe Rudern, man sagt: *Er löfflet i de Luft ume*. Das zweite Verb dieser Kategorie, *striiche*,

ist insgesamt zehnmal belegt, alle Belege liegen in enger Nachbarschaft an Sempacher-, Zuger- und Vierwaldstättersee. *Striiche* ist sachlich eng verbunden mit dem *Striichrueder*.<sup>698</sup> Wir haben im Kapitel über die Ruder festgestellt, dass nicht ganz klar ist, ob mit *Striichrueder* immer das über die Bordwand gehängte kleine Ruder gemeint ist oder ob die Bezeichnung z.T. auch für das hintere linke Ruder gebraucht wird. Die *striiche*-Belege zeigen nun, dass mit einem *Striichrueder* zumindest in einzelnen Situationen gerudert wird. So sagt der Gewährsmann von Gersau (SZ 11), *striiche* bedeute “mit dem Fischerruder rudern beim Hinausfahren, auch beim Setzen der Netze wenn man allein ist.” Hier könnte es sich durchaus um ein normales Ruder handeln. In Lauerz (SZ 12) dagegen wird für das *Striiche* laut Gewährsmann eindeutig das über die Bordwand gehängte Steuerruder genommen. Wie mit diesem kleinen Ruder genau gerudert wird, ist unklar. Die genaue sachliche Bedeutung des Wortes muss daher offengelassen werden. Klar ist jedoch, dass mit *striiche* das oberflächliche Rudern gemeint ist.

#### 2.4.8. Ein Boot mittels der Stake fortbewegen

[Vgl. Karte 43]

Das Vorwärtsstossen des Bootes mittels einer Stake ist eine sehr alte Antriebstechnik. Wie bereits im Kapitel über die Bootsstange<sup>699</sup> erwähnt wurde, reicht die Ruderkraft insbesondere auf Flüssen, in der Lastschiffahrt manchmal auch auf Seen nicht aus, um die Boote vorwärtszubewegen. In diesen Fällen halfen vor dem Aufkommen von Dampfkraft und Motoren nur das Ziehen vom Land aus (Treideln) und das Staken. Das Treideln war jedoch nicht überall möglich. Dazu benötigte es eine flache Uferpartie, die mit einem Weg versehen war und instand gehalten wurde. Das Staken machte die Schiffer unabhängig von solchen Einrichtungen und ist deshalb seit ältester Zeit belegt. Die frühesten Zeugnisse nördlich der Alpen gehen laut Ellmers um einiges vor die Zeit der Romanisierung zurück.<sup>700</sup> Von den Römern wurde zusätzlich das Stakruder übernommen, ein Ruder, das zugleich als Stakstange verwendet werden kann.

Das Staken ist in erster Linie eine Antriebsmethode der Flussschiffahrt. Auf Seen ist es in der Kleinschiffahrt fast ganz unbekannt. Hier wird das Boot lediglich vom Ufer weggestossen, darauf kommen ausschliesslich Ruder oder Segel zum Einsatz. In Belegorten entlang der Seen wurde daher gelegentlich das Abstossen des Bootes als Antwort auf die Frage nach dem Staken gegeben. Diese Antworten können jedoch nicht ohne weiteres mit denjenigen aus Belegorten entlang der Flüsse verglichen werden.

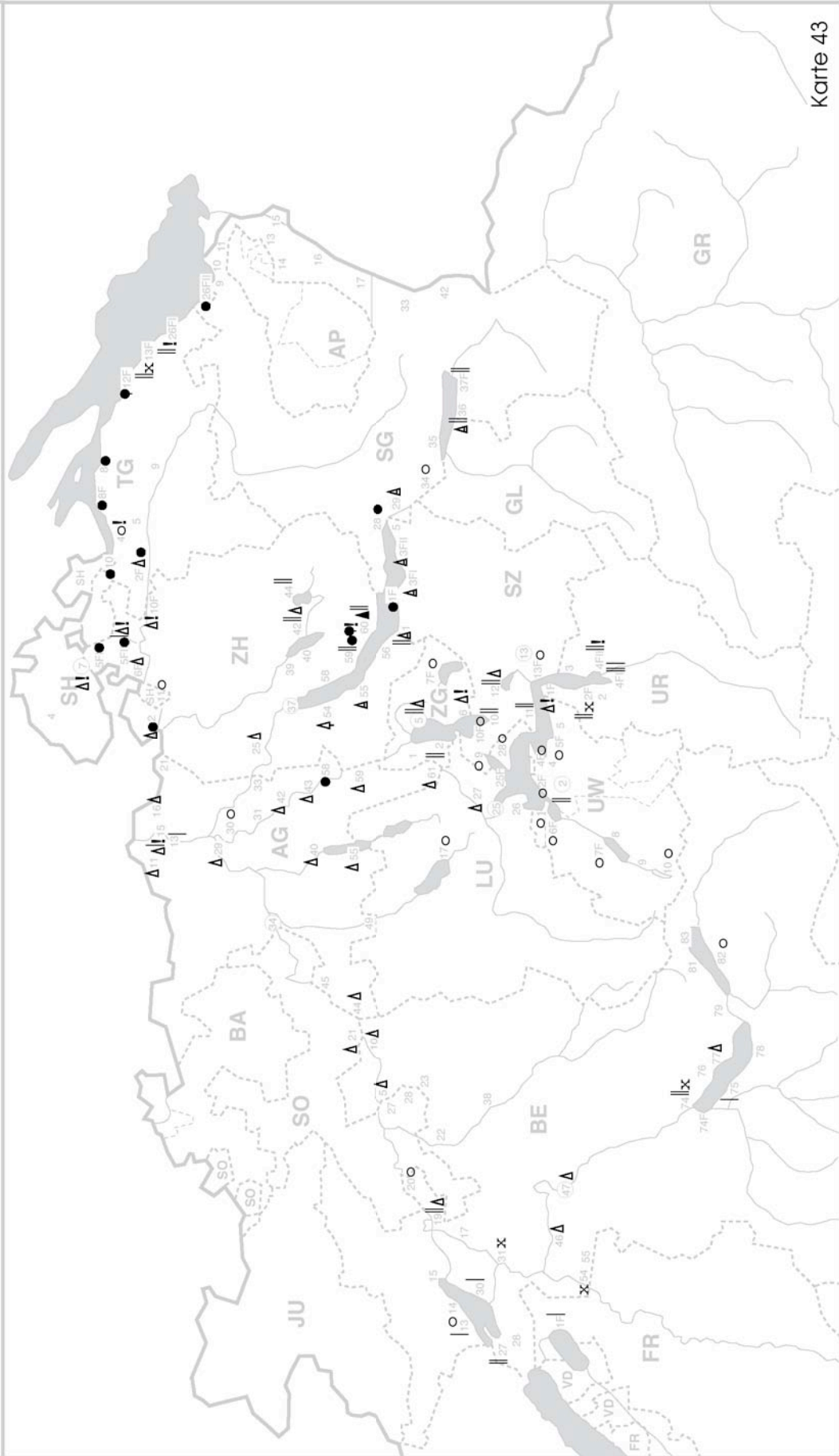
An anderen Belegorten entlang der Seen, so vor allem am Zürichsee, beziehen sich die Antworten zum grossen Teil auf die Lastschiffahrt, in der das eigentliche Staken tatsächlich praktiziert wurde. Nicht alle Seen eigneten sich jedoch für das Staken. Dazu brauchte es eine relativ seichte Uferpartie mit einem nicht allzu weichen Untergrund. An Vierwaldstätter- und Brienersee kommt dies praktisch nicht vor. Diese beiden Seen haben sehr steil abfallende Uferpartien. Deshalb finden sich dort auch nur spärliche Antworten.

Man kann das Staken auf verschiedene Arten praktizieren, je nachdem ob nur ein

Frage 112.11

# Ein Boot mittels der Stake fortbewegen

- |   |           |   |           |   |                                   |
|---|-----------|---|-----------|---|-----------------------------------|
| Δ | stachle   | ● | schalte   | ○ | Wort oder Sache ist nicht bekannt |
| ▲ | stakle    | ● | abschalte | × | Grundwort ist nur einmal belegt   |
| ▲ | starkle   | — | stoosse   | ! | Siehe Originalmaterial S. 465     |
| ▲ | abstachle |   | abstoosse |   |                                   |



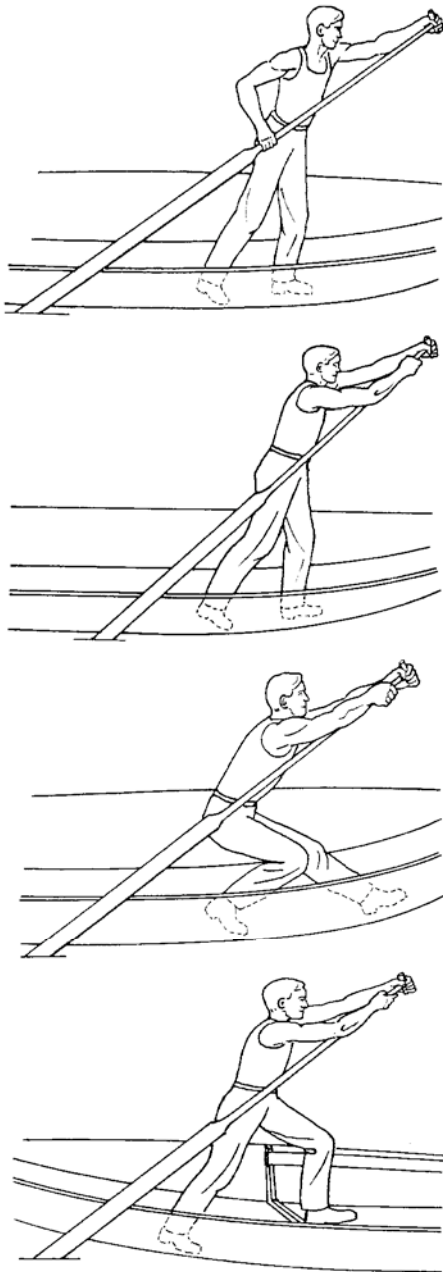


Abb. 87: Die Technik des Stachelns im Weidlig oder Ponton, wie sie in der Armee gelehrt wird. [Quelle: SCHWEIZERISCHE ARMEE. 1984. Lerne Wasserfahren, werde Pontonier. Lehrschrift 57.6 d., o. O. S. 21/22.]

kleines Boot oder ein schweres Lastschiff angetrieben werden soll. Grundsätzlich gibt es zwei verschiedene Techniken. Bei kleinen Booten wird an Ort gestakt, d.h. der Standort des einen oder der zwei Schiffer im Boot ist fix, nur die Stake wird bewegt.

Diese Technik des Stakens wird in der Ausbildungsschrift für die Pontoniere ausführlich beschrieben. Das Staken wird dabei als *Stacheln* bezeichnet: "Der Fahrer ergreift den Stachel und stellt sich vorwärtsblickend an die landwärtige Bordwand. Den inneren Fuss um halbe Schrittlänge vorgesetzt, nach vorwärts gerichtet, und den hinteren, auf welchem das Körpergewicht ruht, mit der Schuhspitze schräg gegen die Bordwand gestellt. Der Steuermann setzt den inneren Fuss auf die Schnürlatte bzw. Sitzbank, der Vorderfahrer steht zwischen erster und vierter Runge. Auf das Kommando 'Achtung' wird das Schiff parallel zum Ufer bereitgestellt. Auf das Kommando 'Marsch' wird das Schiff vorwärts bewegt. Die Fahrer stossen den Stachel möglichst parallel zum Schiff auf den Grund. Die Schärfe des Blattes gegen die Strömung gerichtet. Die untere Hand gleitet zum Griff und gibt dem Stachel einen starken, nachhaltigen Druck unter Ausnutzung des Körpergewichtes. Der Körper darf bei dieser Bewegung nicht nach rückwärts drehen. Der Druck dauert so lange an, als der Fahrer das Gleichgewicht halten kann, ohne den Körper nach rückwärts zu drehen. Er hebt den Stachel an, indem er ihn im Wasser nachzieht und wiederholt die Stachelbewegung. Das Schiff soll möglichst nahe am Ufer vorwärts bewegt werden. Die Fahrer sollen, wenn immer möglich, die Stachel im Takt auf den Grund

stossen. Je schneller das Wasser fließt, umso schneller sind die Stachelbewegungen auszuführen. Der Steuermann hat durch 'breitsetzen' oder durch 'unterstechen' dafür zu sorgen, dass das Schiff in der gewünschten Richtung fährt und möglichst nahe am Ufer bleibt. Der Vorderfahrer setzt seine ganze Kraft für das Geradeausfahren ein. Ausnahmsweise soll der Vorderfahrer durch 'breitsetzen' oder 'unterstechen' dem Steuermann behilflich sein."<sup>701</sup>

Während auf den kleinen Schiffen die Besatzung beim Staken an ihrem Platz bleibt, läuft sie bei den Lastschiffen mit der Stake unter der Achsel vom vorderen zum hinteren Teil



des Schiffes. Hasler beschreibt diese Technik, bei der ein Ledischiff auf dem Zürichsee wegen zu starkem Gegenwind gestakt werden muss: “*De Rietwind hät underdesse aliwil meh azoge. ’s Ruedere hät ’s Schiff nüme fürs praacht. Die Manne händ d’Rueder igleit, die lange Stärkel gna und dem Land nae agfange schalte. Die Stärkel händ unne en g’öffnete iserne Zweispitz gha, ähnli wie bim e Fürhaagge und oben e Schwible. Die Schifflüüt sind in Vordergranse, händ de Stärkel mit dem Spitz uf em Seegrund und mit der Schwible-n a der Achsle agsetzt, sind der Schiffwand nae zum Hindergranse gloffe und händ derwil wacker gtosse. ’s Schiff ist na fürs cho, wänn au langsam. Die Schiffme sind vom Hindergranse wider zum vordere go schalte.*”<sup>702</sup>

In unserem Material ist von den verschiedenen Staketechniken nicht die Rede. Man kann annehmen, dass diese ausschliesslich von der Grösse des Bootes abhängt. Ein *Weidlig* oder *Ponton* ist zu kurz, um mit der Stake von einem Ende zum andern zu marschieren. Diese Technik wurde daher wahrscheinlich ausschliesslich auf grösseren Lastschiffen praktiziert.

Auf der lexikalischen Ebene wird das Staken im wesentlichen mit drei Grundwörtern ausgedrückt: mit *stachle*, *schalte* und *stoosse*. *Schalte* gibt es nur im östlichen Teil unseres Untersuchungsgebietes, *stachle* und *stoosse* sind dagegen in allen Regionen vertreten, wobei *stachle* als militärischer Fachausdruck sicher eine zusätzliche Verbreitung erfahren hat. Die Bezeichnung des Stakens steht nicht überall in einem direkten Zusammenhang mit der Bezeichnung der Stake selbst. Dort wo die Stake *Schalte* genannt wird, wird das Staken nicht unbedingt als *schalte* bezeichnet, sondern es kann auch *stoosse* oder *stachle* heissen. So ist auch das Substantiv *Schalte* bis in den äussersten Westen unseres Gebietes vertreten, das dazugehörige Verb ist jedoch nur östlich der Reuss anzutreffen. Dies könnte ein Hinweis darauf sein, dass das Substantiv erst in neuerer Zeit im Westen aufgenommen wurde, während beim Verb die alte Form beibehalten wurde.

Zu den Bezeichnungen im einzelnen:

#### 2.4.8.1. “stachle”, “stakle”, “starkle”, “abstachle”

*Stachle*, *stakle* und *starkle* sind Ableitungen zu den entsprechenden Substantiven *Stachel*, *Stakel* und *Starkel*, welche, wie wir oben ausgeführt haben<sup>703</sup>, als Instrumentalbildung aus *stechen* entstanden sind. *Stachle* und seine Varianten sind also eng mit dem zugehörigen Substantiv verbunden. Dies gilt insbesondere für die Verteilung der lautlichen Varianten. *Stakle* kommt ausschliesslich am oberen Zürich-, sowie am Walensee vor, also exakt im gleichen Gebiet wie das Substantiv *Stakel*. Ebenso *starkle*, das gleich wie die *Starkel* ausschliesslich in Stäfa (ZH 60) belegt ist. Dennoch ist das Verbreitungsgebiet von Substantiv und Verb nicht identisch. Das Verb, insbesondere die Grundform *stachle* ist weiter verbreitet als der *Stachel*. So wird in Büren (BE 19) oder in Ellikon a.Rh. (ZH 6<sup>F</sup>) mit der *Schalte gestachelt*. In Büren fügt der Gewährsmann allerdings hinzu, dies sei ein neuerer Ausdruck, während *abstoosse* die alte Bezeichnung darstelle. *Stachle* scheint sich, vermutlich durch die Militärsprache, weiter auszudehnen. Dies wird auch durch die Aussage des Gewährsmannes in Dachsen (ZH 5<sup>FII</sup>) belegt, wo *schalte* als bodenstän-

dig gilt, *stachle* dagegen als “schriftdeutsch” empfunden wird, wahrscheinlich weil das Wort in militärischen Reglementen auftaucht. Das Präfix *ab-* in *abstachle* hat Bezug auf die Vorwärtsbewegung und kommt auch in *abschalte* und *abstoosse* vor.

Im ganzen ist *stachle* in weiten Teilen unseres Untersuchungsgebietes bekannt und gebräuchlich. Es fehlt fast vollständig am Vierwaldstättersee, wo das Staken auch sachlich kaum vorkommt. Es fehlt ebenfalls am gesamten Bodensee. Entlang der Flüsse ist es hingegen überall belegt, ebenso an Zürich- und Walensee, dort allerdings in erster Linie mit Bezug auf die Lastschiffahrt.

#### 2.4.8.2. “schalte”, “abschalte”

*Schalte* und *abschalte* sind viel weniger weit verbreitet als *stachle* und seine Varianten. Das Grundwort *-schalte* gehört wie die Substantive *Schalte*, *Schalter*, *Schält(e)li* zum swV. *schalten* ‘schieben, stossen’.<sup>704</sup> Im Idiotikon ist das Wort im Zusammenhang mit der Schifffahrt folgendermassen definiert: “Mit einer *Schalten* lenken, steuern, z.B. einen Kahn den Strom hinauf oder ihm entgegen”.<sup>705</sup>

Wie bereits erwähnt stimmt das Verbreitungsgebiet von Verb und Substantiv nicht genau überein. Das Substantiv ist im Osten und Westen unseres Untersuchungsgebietes belegt, es fehlt lediglich in der Zentralschweiz und an Zürich- und Walensee gänzlich. Das Verb dagegen ist lediglich im östlichen Teil der deutschen Schweiz belegt, hauptsächlich an Bodensee und Rhein, zusätzlich und im Unterschied zum Substantiv jedoch auch am Zürichsee. Das Kerngebiet ist eindeutig die Ostschweiz, zentrale und westliche deutsche Schweiz haben keinen einzigen Beleg. In Üsslingen (TG 2<sup>F</sup>), wo *stachle* und *schalte* nebeneinander vorkommen, ist *schalte* laut Gewährsmann die ältere Bezeichnung.

Gewöhnlich wird nur das Grundwort *schalte* benutzt, an zwei Orten nennen die Gewährsmänner aber auch *abschalte*. In Meilen (ZH 59) kommt beides, *abschalte* und *schalte* vor. Es gibt jedoch eine Bedeutungs differenzierung. Ersteres bedeutet ‘vom Ufer abstossen, aus einer *Haab* herausstossen’, zweites bezeichnet das ‘Vorwärtsstossen auf offenem See, wenn es mit den Rudern nicht mehr vorwärts geht’.

#### 2.4.8.3. “stoosse”, “abstoosse”

Während *stachle* und *schalte* in aller Regel das Staken der Boote, d.h. das Vorwärtsstossen über längere Strecken bezeichnen, bedeuten *stoosse* und *abstoosse* eher das einmalige Abstossen vom Ufer. Dies wird in einigen Fällen auch ausdrücklich gesagt, z.B. in Murg (SG 36) am Walensee, in Zug (ZG 5) oder in Uster (ZH 42). In Büren (BE 19) dagegen ist *abstoosse* nach Aussage des Gewährsmannes die alte Bezeichnung für das Staken, *stachle* dagegen die neue. Es scheint, dass *abstoosse* hier tatsächlich für das eigentliche Staken gebraucht wird. Es gibt jedoch keine Hinweise dafür, dass dies auch an anderen Belegorten zutrifft.

Das Verbreitungsgebiet von *stoosse* und *abstoosse* erstreckt sich fast über unser ganzes Untersuchungsgebiet. Entlang der Flüsse sind jedoch *stachle* und *schalte* wesentlich häufiger belegt. An ihnen ist das Staken auch sachlich eigentlich beheimatet. *Stachle* und *schalte* haben demnach den Rang eines Fachterminus, *stoosse* und *abstoosse* bezeichnet nur in Einzelfällen das eigentliche Staken, ansonsten wird es im gemeinsprachlichen Sinn gebraucht. *Stoossen*, nhd. *stossen*, mhd. *stōzen*, ahd. *stōzan* aus germ. \**staut-a-st.V.* ‘stossen’,<sup>706</sup> hat im Schweizerdeutschen weitgehend die gleiche Bedeutung wie im Neuhochdeutschen.<sup>707</sup>

#### 2.4.8.4. Einzelfälle

Der Plural im Titel “Einzelfälle” ist unberechtigt. Im Gegensatz zu anderen Fragen ist das lexikalische Spektrum der Bezeichnungen für das Staken sehr beschränkt. Die drei genannten Wortgruppen decken das ganze Untersuchungsgebiet ab. Es gibt nur eine Ausnahme. In Isleten (UR 2<sup>F</sup>) nennt der Gewährsmann neben *abstoosse* auch *zuechelhääggle*. Dieses Verb steht in einem direkten Bezug zum Bootshaken, der in Isleten als *Fleezhääggli* bzw. als *Fleezhaagge* bezeichnet wird. Der Gewährsmann gibt zwar keine weiteren Erläuterungen. Es scheint jedoch, dass das *Abstoosse* vom Ufer wegführt, das *Zuechelhääggle* dagegen für das Anlanden am Ufer gilt. Das Wort wird demnach wie *abstoosse* nicht für das eigentliche Staken, sondern lediglich für das kurze Stossen zum Ufer hin verwendet.

#### 2.4.9. Ein Schiff vom Ufer aus den Fluss hinaufziehen

[Vgl. Karte 44]

Auf das Ziehen der Schiffe vom Ufer aus, im nhd. Fachterminus *treideln* genannt, ist in den vorangehenden Kapiteln bereits mehrfach verwiesen worden. Wo Rudern und Staken zum Vorwärtstrieb nicht ausreichte, wurden Schiffe und Flösse an langen Seilen vom Ufer aus gezogen. Gezogen wurde entweder von Hand, d.h. mit Menschenkraft, oder durch Pferde. Wie bereits in der SDS-Frage formuliert wird, ist das Treideln eine Antriebstechnik der Flussschifffahrt. Dort galt es, mit dieser Technik eine starke Gegenströmung zu überwinden.

Das Fahren gegen die Strömung hat der Schifffahrt in der Vergangenheit die grössten Probleme bereitet. Ein Vorwärtskommen war in jedem Fall mühsam und ging nur äusserst langsam vonstatten.

Die Exploratoren haben die Frage jedoch nicht nur in den Aufnahmeorten entlang der Flüsse, sondern auch an den Seen gestellt. Die Antworten der Seeanwohner beziehen sich aber vorwiegend auf die Verhältnisse am nächstgelegenen Fluss, die den Gewährspersonen in der Regel aus eigener Anschauung bekannt waren. So weisen die Gewährspersonen am oberen Zürichsee immer wieder darauf hin, dass das Ziehen

Frage 112.12

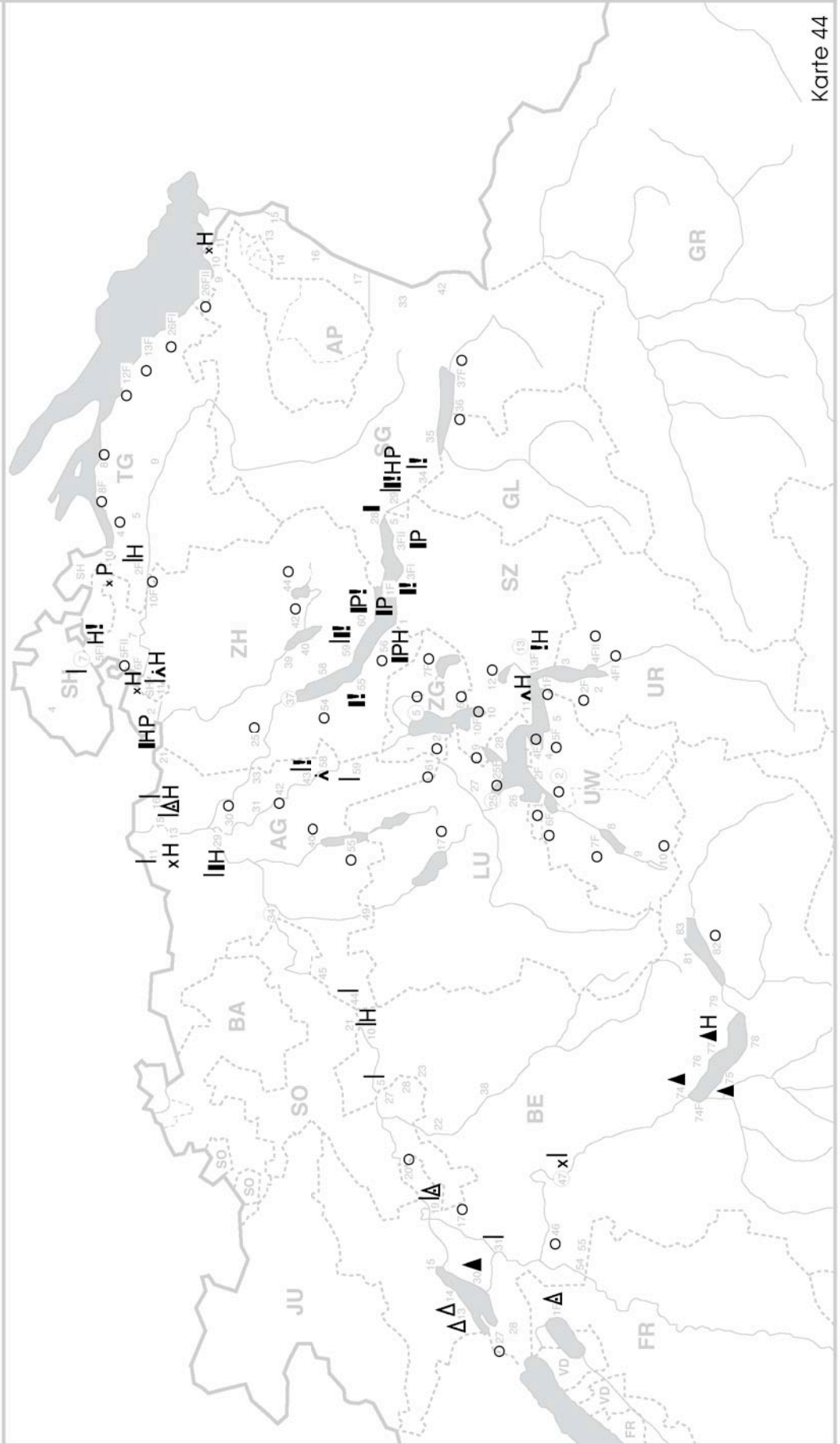
# Ein Schiff den Fluss hinaufziehen

**Sachliche Angaben:**  
 Das Ziehen geschieht  
 H von Hand  
 P mit Pferden

! siehe Originalmaterial  
 S. 466  
 o Wort oder Sache fehlt

! reke  
 ^ schleipfe  
 ^ schleike  
 x Wort ist nur einmal belegt

△ Liim(e) zie  
 △ Liime zie  
 ▲ liime, limme, limme  
 | zie



der Schiffe nicht entlang des Seeufers, sondern nur durch den Linthkanal praktiziert wurde.

Dass das Treideln nicht ausschliesslich auf die Flussschifffahrt beschränkt war, belegt Friedli für den Bielersee: “Der *Lijmepfad* erstreckte sich übrigens mit den oben ange-deuteten Unterbrechungen dem ganzen linke Seeufer nach: von Biel bis Neuenstadt. Es gab nämlich, wie Flöße, auch Warenschiffe *z’zieh*. Unternehmer wie letztlich Bellenot (...) und Constançon zu Iferten, wie Marcelin Chipot zu Nidau spedierten dorthin von Iferten her den beiden linken Seeufern entlang regelmässig Waren auf Barken mit *Brennguu* (...), *Schalte*, *Segel* und der über den Mast geschlungenen *Lijimme*. Das gab auch Männern aus Nidau und Brügg Verdienst.”<sup>708</sup> Ob das Treideln entlang des Seeufers den Gewährspersonen zur Zeit der Aufnahme noch bewusst war, geht aus unserem Material nicht hervor. Der Gewährsmann von Ligerz (BE 13) jedenfalls bezieht seine Antwort lediglich auf die Verhältnisse im Zielkanal zwischen Bieler- und Neuenburgersee.

Wo in der deutschen Schweiz überall Leinpfade angelegt worden waren, ist nicht bekannt. Ausdrückliche Belege gibt es für den Rhein unterhalb des Bodensees, die Aare aufwärts bis in den Brienersee, die Limmat, den Linthkanal zwischen Zürich- und Wälensee, die Reuss bis nach Luzern, die Ziel zwischen Bieler- und Neuenburgersee sowie, vor der Juragewässerkorrektur, zwischen dem Bielersee und dem Zusammenfluss der Aare. Für andere, kleinere Flüsse habe ich keine entsprechenden Belege gefunden. Es ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass auch dort zumindest auf Teilstrecken Boote gegen die Strömung gezogen werden konnten. Die Leinpfade haben ohnehin häufig nicht durchgehend bestanden. Baumann beschreibt für die Region Brugg, dass wegen der durch die Strömung geschaffenen Schiffsrinne häufig die Flussseite gewechselt werden musste. Am schwierigsten sei dies entlang der Reuss gewesen, weil diese die Richtung sehr häufig gewechselt habe.<sup>709</sup>

Während das Staken ohne Eingriffe in die Flusslandschaft und damit ohne Abhängigkeit des Schiffers von der ansässigen Bevölkerung betrieben werden kann, braucht es für das Treideln in jedem Fall eine minimale Herrichtung des Ufers sowie eine gewisse überörtliche Organisation. Das Ufer muss mindestens von Bäumen und Büschen freigehalten werden, was nicht durch die ortsfremden Schiffer, sondern durch die lokale Bevölkerung zu geschehen hatte. Die Instandhaltung des Ufers war ein häufiger Streitpunkt zwischen Schiffschleppern und lokaler Bevölkerung.<sup>710</sup> Dazu bedurfte es hin und wieder der obrigkeitlichen Intervention. 1616 schrieb der Rat von Bern den Landvögten und Städten bis Brugg vor, “die pörter ze rumen”, um einen reibungslosen Warenverkehr bis nach Nidau zu gewährleisten.<sup>711</sup>

Auch die Bereitstellung der notwendigen Pferde oder Treidelknechte verlangte eine gewisse Organisation. In der Ziel unterhalb des Bielersees, wo z.T. auch flussabwärts gezogen werden musste, da schwer beladene Schiffe sonst an untiefen Stellen steckenblieben, wurden einem schweren Schiff bis zu 31 Pferde vorgespannt. Friedli beschreibt, wie so viele Pferde bereitgehalten werden konnten: “*Aber wi ist ma de<sup>m</sup> i däm chliine Meieriedeli en iederi Stund zu denen eine<sup>d</sup> drißg Roß choo? Jää, da sï z’ringet um Ross u Manne uf d’s Pigeet g’stellt gsï wi im Milidäär. (...). Un d’Roß si im Chehr um uuf’ bote g’sï. Mi het sa vom Flueg dänne g’noo, we<sup>m</sup>’s het müeße sï. U d’Lüt hei o nüüt*

*darwider g' haa; warum, es het doch z' verdiene g' gää. U daas het man i dene gältarme Ziten öppis g'schetzt.*"<sup>712</sup>

Wann genau das Treideln nördlich der Alpen aufgekommen ist, entzieht sich unserer Kenntnis. Erste gesicherte Quellen für die Treidelschiffahrt gibt es seit der Zeit Caesars.<sup>713</sup> Für das frühe Mittelalter sind jedoch wiederum keine Belege vorhanden, erst seit dem ausgehenden Mittelalter bis in die Neuzeit wird die Treidelschiffahrt wieder regelmässig belegt. Als Faustregel gilt, dass für 15 t Schiffslast ein Pferd oder acht Treidelknechte benötigt werden. Diese Zahlen gelten für die gesamte Treidelschiffahrt. Höchstens bei aussergewöhnlich starker Strömung braucht es eine etwas stärkere Besetzung. Auf Abbildungen der Römerzeit finden sich keine Pferde, die Schiffe werden ausschliesslich von Menschenhand gezogen. Bei kleinen Lasten lohnt sich der Einsatz von Pferden auch nicht. Ein einziger Treidelknecht vermag Nutzlasten von bis zu einer Tonne zu befördern.<sup>714</sup>

Entsprechend der ehemals weiten Verbreitung des Treidelns entlang der Flüsse unseres Untersuchungsgebietes sind Belege aus den meisten Regionen vorhanden. Nur in vereinzelten Gebieten war das Treideln unbekannt. Dazu gehört fast die gesamte Innerschweiz. Hier haben wir insgesamt nur zwei positive Antworten, und zwar aus Gersau (SZ 11) und Brunnen (SZ 13<sup>F</sup>). Beide Gewährspersonen sagen aus, man habe früher die grossen Lastschiffe gelegentlich vom Land aus gezogen, etwa bei Windstille. In Gersau werden als Treidelknechte zwei bis drei Mann angegeben, in Brunnen ist nur von einem Mann die Rede. Der Gewährsmann von Brunnen will das Treideln noch selbst erlebt haben, allerdings vor so langer Zeit, dass er sich nicht mehr an die Bezeichnung dieser Tätigkeit erinnern kann. An allen andern Orten in der Innerschweiz geben die Gewährsleute an, das Treideln sei sachlich unbekannt. Offenbar war es nur an ganz vereinzelten Stellen im Gebrauch, wo sich das Ufer dazu geeignet hat.

Ebenfalls keinen einzigen positiven Beleg haben wir vom Bodensee. Lediglich aus Stein (SH 10) und aus Thal (SG 10) sind Bezeichnungen für das Treideln belegt, beide beziehen sich jedoch auf die Flussschiffahrt. Auf dem Bodensee wurde das Treideln entweder gar nie praktiziert oder es lag, da die Dampfschiffahrt zur Zeit der Aufnahme schon lange bestand, so weit zurück, dass die Gewährspersonen keine Erinnerung mehr daran hatten.

Karte 44, auf der sowohl die sachlichen wie sprachlichen Angaben der Gewährspersonen aufgezeichnet sind, zeigt, dass das Treideln in erster Linie an den Flüssen Aare, Rhein, Reuss und Linth praktiziert wurde. Auf der sprachlichen Ebene haben wir im wesentlichen drei Wortgruppen. Im Westen herrschen Ausdrücke wie *Liine zie*, *Liime zie*, *limme*, *limme* vor, im Osten wird das Treideln *recke* genannt, dazwischen und z.T. durchmischt mit den genannten Gebieten finden wir *zie*. Die sachlichen Angaben sind spärlicher als die sprachlichen. Nicht immer haben die Gewährspersonen hinzugefügt, ob Menschen oder Pferde beim Ziehen zum Einsatz kommen. Wir wissen zwar von Friedli, dass im Raume des Bielersees Pferde gebraucht wurden, im SDS-Material findet sich jedoch keine Spur davon. Pferde als Zugtiere werden lediglich für die Linthkanal sowie den Rhein unterhalb von Stein ausgewiesen. Zug durch menschliche Kraft ist mehrfach an Rhein und Aare, am Vierwaldstätter- und Thunersee belegt. Gerade im Westen unse-

res Gebietes fehlen jedoch häufig jegliche Angaben. Immerhin zeigt die Karte, dass das Ziehen ohne Zugvieh, d.h. durch Menschen, weit verbreitet war. Es ist wahrscheinlich, dass überall wo Pferdezug üblich war, kleinere Boote auch von Menschenhand gezogen wurden. Umgekehrt kann nicht überall, wo getreidelt wurde, davon ausgegangen werden, dass auch Pferde zum Einsatz kamen. Dafür braucht es einiges mehr an Organisation, die sich nur lohnte, wenn eine namhafte Anzahl Boote zu ziehen war.

Zu den Bezeichnungen im einzelnen:

#### 2.4.9.1. "Liin(e) zie", "Liime zie", "liime", "limme", "limmne"

Die Gruppe *Liin(e) zie*, *limmne* usw. steht in Zusammenhang mit *Liine*, nhd. *Leine*, mhd. *līne*, ahd. *līna* aus germ. \**leinjōn* f. 'Leine', einer Herkunftsbildung zu *Lein* als 'die aus Flachs bestehende'.<sup>715</sup> *Liine* oder auch *Liime* f. bedeutet unter anderem 'Schiffsleine', die Lautung mit *-m-* ist vermutlich eine Vergrößerung wie z.B. in *Pflaume* aus lat. *prunum*.<sup>716</sup> In unserem Untersuchungsgebiet kommt die Wortgruppe ausschliesslich im westlichen Teil vor, bis auf eine Ausnahme liegen alle Belege im Kanton Bern. Die Ausnahme bildet Grossdöttingen (AG 15).

Viermal ist *limmne* oder *limme*, dreimal *Liine zie* bzw. *Liin zie* und zweimal *Liime zie* belegt. Die Unterscheidung zwischen *Liime* und *Liine* scheint nicht ganz fest zu sein, der Gewährsmann von Ligerz sagt zuerst mehrmals *Liime*, dann aber plötzlich *Liine*. Das Verb *limmne* hat als Partizip Perfekt meist *gliimet*, in einem Fall auch *glimmnet*.

Die Herkunft der Bezeichnungen scheint klar. Von der Schiffsleine, der *Liine*, entstand der Ausdruck *Liine zie*, daraus wurde das Verb *liime*, *limme*, *limmne* abgeleitet. Innerhalb des Kantons Bern tritt die Bezeichnung sehr geschlossen auf, es handelt sich ganz offenbar um den überlieferten Fachterminus. Es scheint jedoch auch über dieses Gebiet hinaus verbreitet zu sein, Grimm belegt es unter dem Lemma *leinen* vb. mit der Erläuterung: "Ein schifferwort, das schiff an der leine ziehen".<sup>717</sup>

#### 2.4.9.2. "recke"

Das Verb *recke* als Bezeichnung des Treidelns ist im Osten unseres Untersuchungsgebietes belegt, in allererster Linie am Zürichsee mit Bezug auf den Linthkanal, darüber hinaus aber auch nördlich davon, in Brugg (AG 29) und in Eglisau (ZH 2). *Recke*, nhd. *recken*, mhd. *recken*, ahd. *recchan*, bedeutet im Nhd. '(den Körper, eine Gliedmasse) strecken und dehnen, irgendwohin strecken; (landsch.) (in bezug auf ein Wäschestück) nach der Wäsche so ziehen, dehnen, dass es wieder in die richtige Form kommt'.<sup>718</sup> Im Mittelhochdeutschen war die Bedeutung des Wortes noch wesentlich weiter, vor allem die Bedeutung 'fortziehen' ist im Nhd. verlorengegangen, sie lebt aber im Schweizerdeutschen weiter.<sup>719</sup> So gibt das Idiotikon auch die Bedeutungen 'ein Schiff (flussaufwärts) ziehen, von Pferden oder Menschen' und 'übh. (Lasten) zu Pferd oder Wagen befördern'.<sup>720</sup>

*Recke* gilt an einzelnen Orten sowohl für das Ziehen von Hand wie auch mit Pferden. So macht der Gewährsmann von Eglisau keinen Unterschied, ob nun die Boote von Hand oder mit Pferden gezogen werden. In Brugg, wo laut Gewährsmann nie Pferde zum Einsatz kamen, bezieht sich *recke* auf das Ziehen von Hand. Am Linthkanal dagegen, wo meist mit Pferden gezogen wurde, scheint das Verb zumindest teilweise auf die Bedeutung ‘treideln mit Pferden’ eingeschränkt worden zu sein. Der Gewährsmann von Meilen (ZH 59) braucht jedenfalls nur in diesem Fall *recke*, das Treideln von Hand wird von ihm als *zie* bezeichnet.

#### 2.4.9.3. “zie”

Während *liime*, *limmne* und seine Varianten sowie *recke* je ein relativ genau abgestecktes Verbreitungsgebiet haben, ist *zie* in weiten Teilen der deutschen Schweiz belegt. *Zie* ist gleich wie nhd. *ziehen* ein unspezifisches Verb des Gemeinwortschatzes, das überall zum Einsatz kommt, wo Dinge gezogen werden. Wo kein spezifisches Wort des Fachwortschatzes zur Verfügung steht, möglicherweise weil es nur eine schwache Tradition des Treidelns gab, oder weil die Gewährsperson die Sache nur vom Hörensagen kennt, wird auf *zie* zurückgegriffen.

#### 2.4.9.4. Einzelfälle

Es gibt mehrere Bezeichnungen, die nur vereinzelt belegt sind und wohl kaum als ausgesprochene Fachausdrücke bezeichnet werden können, sondern der Gemeinsprache angehören. Dies sind *schleike*, *schleipfe*, *schleppe* und *rüsse*. Es gibt aber auch zwei Verben, die der Fachsprache zugerechnet werden können, jedoch insgesamt nur einmal belegt sind. Dies sind *rosse* und *menne*.

Die Bezeichnung *rosse* bzw. *uferosse* stammt aus Stein (SH 10). Es handelt sich um eine Ableitung zum Subst. *Ross* ‘Pferd’ und bezieht sich natürlich auf das Treideln mit Hilfe von Pferden. Im Idiotikon ist *uferosse* ausschliesslich als Bezeichnung für das Treideln belegt, und zwar gleich wie in unserem Material für die Strecke zwischen Schaffhausen und Stein: ‘Ein Schiff mit Pferden einen Fluss hinaufziehen’.<sup>721</sup>

In der Bedeutung etwas weiter gefasst ist das Verb *menne*, das genau am entgegengesetzten Ende des Bodensee, in Thal (SG 10) genannt wird. So wird dort das Ziehen der Boote von Hand genannt, der Treidelweg, auf dem gezogen wird, heisst *Menweg*. *Menne*, mhd. *menen*, *mennen*, ahd. *mennan*, ist ein aus lat. *minare* bzw. vulgärlat. *mannire* ‘Vieh antreiben durch Drohungen und andere Mittel’ entlehntes Verb, das einst weit verbreitet war, aber nicht ins Nhd. aufgenommen, sondern nur noch mundartlich erhalten wurde.<sup>722</sup> Daneben ist es auch als ital. *menare* und frz. *mener* belegt.<sup>723</sup> Im Idiotikon wird die Bedeutung des Wortes mit ‘das Zugvieh antreiben, lenken mit Zugvieh’ angegeben.<sup>724</sup> Diese Bedeutung steht eindeutig



im Widerspruch zur Angabe des Gewährsmannes, der aussagt, dass die Boote beim *Mennen* von Hand gezogen würden. Offenbar war früher der Einsatz von Zugvieh üblich, als nur noch von Hand gezogen wurde, scheint das alte Verberhalten geblieben zu sein, ohne dass seine ursprüngliche Bedeutung noch verstanden wurde.

Insgesamt viermal belegt ist die Verbgruppe *schleike*, *schleipfe*, *schleppe*. *Schleike* ist zweimal, die beiden anderen Verben je einmal belegt. Während *schleike*, mhd. ahd. *sleichen* 'heimlich, unversehens wohin bringen, tauschen' aus urd. \**slaikjan*, einem Kausativum zu *schli%chen* entstanden ist,<sup>725</sup> geht *schleipfe*, ahd. mhd. *slei(p)fen*, mnd. *slepen* (woher nhd. *schleppen* entlehnt wurde), auf urd. *slaiþja*, einem Kausativum zu *schli%ffen* zurück. Beide Verben haben zu einem guten Teil dieselbe Bedeutung wie nhd. *schleppen*, das als Ausgangspunkt für schwdt. *schleppe* dient. Letzteres ist nie echt mundartlich geworden. Laut Idiotikon ist es bemerkenswerterweise trotz seiner Herkunft als literarische Entlehnung bis in die entlegensten Alpentäler vorgedrungen.

Allen drei Verben gemeinsam ist ihre ähnliche Bedeutung und die Tatsache, dass sie nicht dem Fachwortschatz, sondern der Gemeinsprache zugeordnet werden. Inhaltlich gibt es zudem viele Berührungspunkte zu *zie*. Geographisch liegen die Belege nicht eng beisammen, sondern sie sind über die Kantone Zürich, Aargau, Schwyz und Bern verteilt.

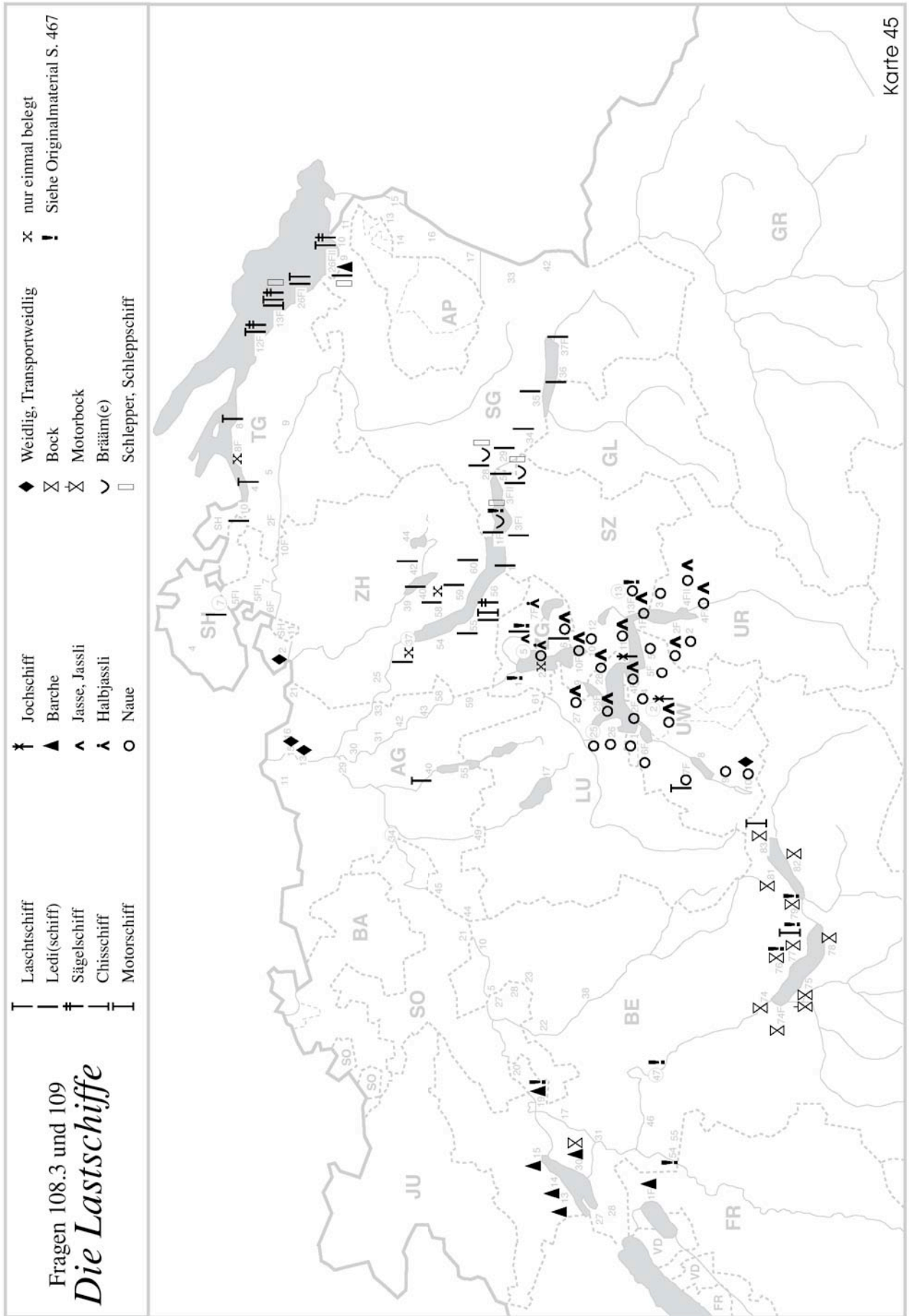
Zum Schluss sei noch *riisse* genannt, das aus Ellikon a.Rh. (ZH 6<sup>F</sup>) stammt. Laut Gewährsmann werden die Boote von zwei bis drei Mann gezogen, sachlich komme dies jedoch selten vor. *Riisse*, mhd. *rīzen*, ahd. *rīzan* aus germ. \**wreit-a-* stV. 'reissen, ritzen', bedeutet 'reissen, zerren' und wird in den verschiedensten Zusammenhängen angewandt.<sup>726</sup> Es entstammt wie die vorhergehende Gruppe aus dem Gemeinwortschatz.

## 2.5. DIE LASTSCHIFFE

[Vgl. Karte 45]

Das SDS-Fragebuch enthält keine Frage nach den gebräuchlichen Lastschiffen; nur nach dem ortsüblichen Fischerboot wird ausdrücklich gefragt. Die meisten anderen Boote und Schiffe werden summarisch durch Aufzählenlassen (Frage 108.3), einige wenige zusätzlich durch semasiologische Fragen (Fragen 109.1-7) erhoben. Die Ausgliederung der Lastschiffe aus der umfassenden Frage 108.3 kann daher nicht immer ganz zuverlässig erfolgen, vor allem dann nicht, wenn über die Verwendung eines Schiffes wenige oder gar keine Angaben enthalten sind.

Eine weitere Schwierigkeit bringt die Abgrenzung der Lastschiffe von kleineren Transport- und Mehrzweckbooten. Dies mag auch der Grund dafür gewesen sein, dass die nach Bootsverwendung getrennten Fragen, die im ersten Questionnaire für die Pro-



beaufnahmen noch vorhanden waren, in die endgültigen Fassung des Fragebuchs nicht mehr aufgenommen wurden.

Angesichts dieser Hindernisse muss Karte 45 mit einigen Vorbehalten versehen werden. Belege wurden nur dann aufgenommen, wenn die entsprechenden Schiffe von den Gewährspersonen unmissverständlich als Lastschiffe ausgewiesen wurden. Unter Lastschiffen verstehen wir Schiffe, die ausschliesslich zum Transport schwerer Lasten gebraucht werden und daher in der Regel von einem Schiffer und einigen Gesellen hauptberuflich gefahren werden. Durch dieses Vorgehen bleiben vielleicht einzelne Belegstellen unberücksichtigt, im ganzen gesehen ergibt sich trotzdem ein Bild, das wiederum typische Sprach- und teilweise auch Sachlandschaften zeigt.

Gegenüber der sachlichen Erfassung der Lastschiffe muss ein weiterer Vorbehalt angebracht werden: Entsprechend der Zielsetzung des SDS, in erster Linie den Wortschatz im Hinblick auf Arbeit und Gerät des Fischers zu untersuchen, ist der sachlichen Beschreibung der Lastschiffe noch weniger Aufmerksamkeit geschenkt worden, als dies bei den Fischerbooten der Fall war. Und da jene zudem grosser und komplexer sind, wurden vom Explorator höchstens die auffälligsten Merkmale festgehalten.

Dank Beschreibungen und Abbildungen aus anderen Quellen ist es aber trotzdem gelungen, wenigstens das äussere Erscheinungsbild und einige wichtige konstruktive

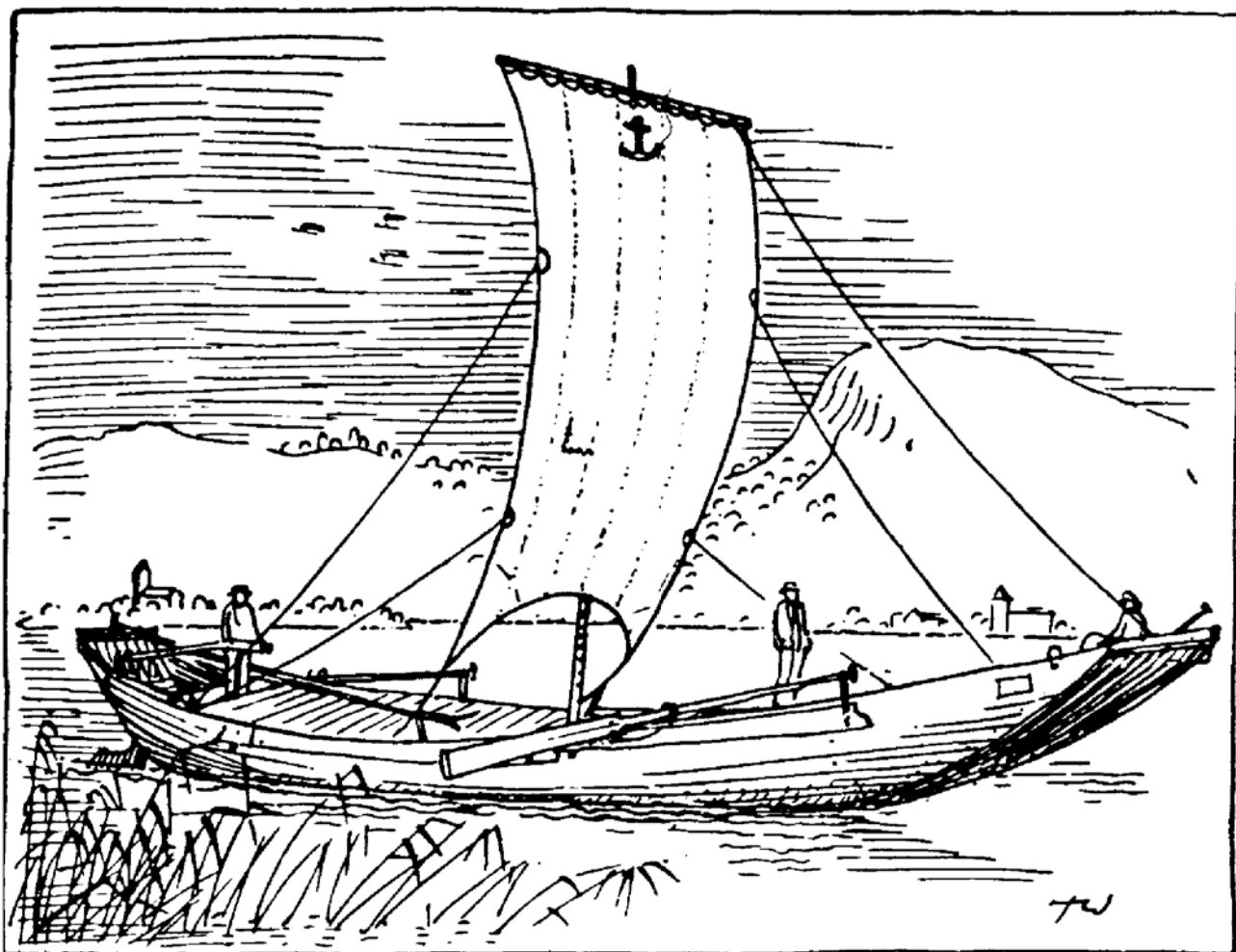


Abb. 88: Zeichnung eines Ledischiffes mit Segeln. [Quelle:Zeichnung von Hans Witzig inHASLER Schiff ]

Einzelheiten der Lastschiffe zu erfassen. Es lassen sich grundsätzlich zwei unterschiedliche Typen erkennen. Im Osten und der Zentralschweiz gleichen die Lastschiffe äusserlich dem *Weidlig* der Flüsse, sind aber um ein Vielfaches grösser. Es sind Flachbodenschiffe mit hinten und vorne aufgezogenem Boden. In unserer Typologie gehören sie höchstwahrscheinlich wie der *Weidlig*-Typus zu den stevenlosen Bodenplankenbooten.

Im Westen, auf den Seen des Kantons Bern haben die meisten Lastschiffe zwar ebenfalls einen flachen Boden, sie sind aber in aller Regel vorne zugespitzt. Wahrscheinlich handelt es sich um Bodenplankenboote mit Balkensteven.

Viele konstruktive Einzelheiten bleiben jedoch ungeklärt. Obwohl die traditionelle Lastschiffahrt bis in die Anfänge unseres Jahrhunderts betrieben wurde, ist nach vorliegenden Informationen kein einziges grosses Lastschiff aus unserem Untersuchungsgebiet erhalten geblieben. Vermutlich liegen noch einige gesunkene Exemplare in den Tiefen der Seen, geborgen wurden jedoch noch keine. So sind genaue Masse und Konstruktion dieser Schiffe unbekannt. Einzig von einer *Jasse* des Ägerisees, einem gegenüber dem grossen *Naue* kleineren Transportschiff, konnte Arnold eine exakte Zeichnung anfertigen.

Im Mittelpunkt unserer Ausführungen über die Lastschiffe stehen daher wieder die von den Gewährspersonen genannten Bezeichnungen. Anhand ihrer Erläuterungen und mit Hilfe weiterer Quellen wollen wir versuchen, der mit den Bezeichnungen gemeinten Sache auf die Spur zu kommen.



Abb. 89: Barque in der Ziel bei Yverdon. Solche Barke haben auch auf dem Bielersee verkehrt. [Quelle: ALLANFRANCHINI, PATRICE ET COLLAB. 1989. Neuchâtel: son lac, ses rives, ses ports: par des photographies et des cartes postales anciennes. Saint-Blaise: Editions du Ruau, S. 12]

### 2.5.1. “Laschtschiff”

Die Bezeichnung *Laschtschiff* kommt nur an Boden-, Sarner- und Hallwilersee vor. Das Hauptgewicht der Verbreitung liegt jedoch eindeutig am Bodensee, die beiden Belege an Sarner- und Hallwilersee sind Einzelfälle. Am Bodensee ist *Laschtschiff* jedoch an fast allen Aufnahmeorten belegt, es ist die Standardbezeichnung dieser Region. Der Ausdruck benennt die Funktion des Schiffes, den Transport schwerer Lasten wie Kies, Sand, Steine, landwirtschaftliche Produkte usw., ist jedoch derart allgemein gehalten, dass man in ihm eher einen Oberbegriff als eine konkrete Schiffsbezeichnung vermuten würde. Es handelt sich um dieselbe Art der Namenbildung wie bei *Fischerschiff* oder *Fischerboot*. Wir hatten festgestellt, dass Komposita mit *Schiff* oder *Boot* als Grundwort gerne für relativ moderne Schifffahrzeuge gebildet werden und möglicherweise aus der Bootsbauersprache stammen.<sup>727</sup> Diese Vermutung wird auch in diesem Fall von Leidenfrost<sup>728</sup> in seinem Buch über die Lastsegelschiffe des Bodensees bekräftigt. Er führt aus, dass in der Verwaltungssprache vor dem 19.Jh. die Ausdrücke *Lädine* und *Halblädine*<sup>729</sup> als Bezeichnungen der Lastschiffe üblich waren. Im 19.Jh. verschwinden diese Ausdrücke aus der Verwaltungssprache. Die Lastschiffe werden in schweizerischen Urkunden darauf grosse *Segner*, kleine *Segner* und ordinäre *Segner* genannt, ohne dass sie sich in sachlicher Hinsicht verändert hätten. Die Bezeichnung der Schiffer und Schiffmacher dagegen sei *Ledi* eine Bezeichnung, die laut Vorarlberger Gewährspersonen um die Jahrhundertwende mit der Einführung motorisierter Schiffe verschwunden sei.



Abb. 90: Ein Laschtschiff in Ermatingen (TG 8) am Bodensee. [Quelle: SDS]

Die Ausführungen von Leidenfrost decken sich teilweise mit unserem Material und unseren Vermutungen. Sie belegen vor allem, dass *Laschtschiffe* eine neuere Bezeichnung sein muss, die mutmasslich mit der Einführung der motorisierten Lastschiffe aufgekomen ist. Dagegen wird die Behauptung, dass die Bezeichnung *Ledi* am Bodensee verschwunden sei, von unserem Material widerlegt.<sup>730</sup> Dreimal wird von den Gewährspersonen am Bodensee *Ledischiff* genannt, allerdings darauf verwiesen, sachlich seien solche Schiffe verschwunden und durch ein modernes *Laschtschiff* ersetzt worden. Von der Bezeichnung *Segner*, die laut Leidenfrost im 19. Jh. für die Lastschiffe, gibt es in unserem Material keine Spuren. Sie ist lediglich in der Bedeutung ‘Fischerschiff’ belegt.



Abb. 91: Miniatur “Sankt Otmar auf dem Bodensee” von Kaspar Härtli um 1562 in einem Sanktgaller Gradualbuch. Die Abbildung zeigt ein altes Lastschiff auf dem Bodensee. Wie man das Boot damals bezeichnet hat, ist unbekannt. [Quelle: Johannes Duft. 1988. Der Bodensee in Sankt-Galler Handschriften: Texte und Miniaturen aus der Stiftsbibliothek Sankt Gallen. Sigmaringen: Jan Thorbecke, S. 73]

Die sachlichen Erläuterungen der Gewährspersonen zum *Laschtschiff* sind nicht sehr ausführlich. Es gibt jedoch mehrere Hinweise, dass die Lastschiffe mit Segelantrieb anders genannt wurden. In Rohrschach (SG 9) soll laut unseren Gewährspersonen das alte Lastschiff *Ledischiff* genannt worden sein, in Uttwil (TG 13<sup>F</sup>) und Horn (TG 26<sup>FII</sup>) sei der alte Name *Sägelschiff* gewesen.

All dies deutet darauf hin, dass die Bezeichnung *Laschtschiff* am Bodensee erst um die Jahrhundertwende aufgekomen ist und sich sachlich wahrscheinlich schon von

Beginn an auf moderne, motorisierte Schiffe bezog. Aus Ermatingen (TG 8) liegt eine Abbildung eines derartigen Lastschiffs vor.<sup>731</sup> Die Grenzlage lässt es als wahrscheinlich erscheinen, dass die Bezeichnung auf nhd. Einfluss zurückgeht.



Abb. 92: Ein traditionelles Lastsegelboot in Kesswil um 1890. Laut Angaben von Leidenfrost handelt es sich um einen Segner, eine Bezeichnung, die in unserem Material in dieser Bedeutung nicht auftritt. [Quelle: Leidenfrost Abb. 19, Foto von Siegfried Lutz, Gaissau]

Über die Situation am Sarner- und Hallwilersee liegen demgegenüber keine weiteren Quellen vor. Ein direkter Zusammenhang mit dem Bodensee ist jedenfalls nicht zu vermuten. Diese beiden *Laschtschiff*-Belege können jedoch aufgrund der Wortbildungsart und auch wegen ihrer isolierten Lage als jung bezeichnet werden.

Auf die Lastschiffahrt hatte die Motorisierung besonders grossen Einfluss, weil dank ihr die Geschwindigkeit und damit die Transportkapazität mit erst noch weniger Gesellen enorm gesteigert werden konnte. Nach mündlicher Überlieferung sind die letzten Lastsegelschiffe auf dem Bodensee um 1920 verschwunden und durch eiserne Motorschiffe ersetzt worden.<sup>732</sup> 1930 schrieb Mitzka dazu: "Das Charakterschiff des Bodensees, das auf den Bildern älterer Zeit bis an die Gegenwart heran in malerischer Silhouette erscheint, ist jenes Lastschiff. Es stirbt trotz des Einbaues von Motoren aus."<sup>733</sup>

Heute sind auch an Land keine Überreste davon mehr übrig. Auch exakte Zeichnungen mit Massangaben fehlen, so dass nur ihr äusseres Erscheinungsbild aufgrund einiger alter Fotografien und Abbildungen überliefert ist. Eine Besonderheit der alten Bodenseelastschiffe war das seitlich angebrachte Steuer. Der Boden war flach, hinten und vorne aufgezogen wie beim *Weidlig* auf den Flüssen, in der vorderen Schiffshälfte stand ein Mast mit Rahsegel. Die grössten dieser Lastschiffe hatten eine Gesamtlänge von über

30 Metern, eine Breite von über 7 Metern (Masse am oberen Schiffsrand) und konnten 120-132 Tonnen Material zuladen.<sup>734</sup>



Abb. 93: Lastensegler in Bregenz um 1900. [Quelle: Leidenfrost Abb. 23, Foto von Grete Urbanek, Bregenz]

### 2.5.2. “Chiisschiff”

Sprachlich ähnlich gebildet wie *Laschtschiff* ist *Chiisschiff*. Diese Bezeichnung ist nur zweimal am Bodensee belegt, in Uttwil (TG 13<sup>F</sup>) und Thal (SG 10). In beiden Fällen wird von den Gewährspersonen darauf hingewiesen, dass damit ein neueres Schiff bezeichnet wird. Benannt wird die Funktion bzw. Ladung des Schiffes, es handelt sich um ein Schiff,



mit dem offenbar ausschliesslich Kies transportiert wird. *Chiisschiff* ist ein weiteres Beispiel dafür, dass für neue Schiffe häufig Komposita mit dem Grundwort *Schiff* gebildet werden.

### 2.5.3. “Ledischiff”, “Legischiff”

*Ledi* geht zurück auf mhd. *lede* ‘Ladung’<sup>735</sup> und wird auch heute noch in der Ostschweiz in der Grundbedeutung ‘Ladung, Last, Bürde’ gebraucht.<sup>736</sup> Ausgehend von dieser Bedeutung wurde das Wort bereits im Mhd. von der Ladung auf das Lastschiff selbst übertragen.<sup>737</sup> Wahrscheinlich in neuerer Zeit wurde daraus zur besseren Verständlichkeit das Kompositum *Ledischiff* gebildet, die ältere Form ist im SDS-Material nur noch an drei Orten überliefert, in Hurden (SZ 1<sup>F</sup>) und in Lachen (SZ 3<sup>F1</sup>) im Plural als *Ledene*, in Zug (ZG 5) im Singular als *Ledi*. Dass das Kompositum tatsächlich eine junge Bildung ist, kann nicht einwandfrei belegt werden, ist jedoch aus folgenden Gründen wahrscheinlich:

- Da mhd. *lede* bereits die Bedeutung ‘Lastschiff’ trägt, ist es unwahrscheinlich, dass parallel dazu über einen langen Zeitraum hinweg eine zu einem Kompositum erweiterte Form im Gebrauch bleibt.
- In den wenigen uns zur Verfügung stehenden Urkunden wird ausschliesslich *ledi*, *lödi* u.ä. geschrieben.<sup>738</sup>
- Schon im Kapitel über das ortsübliche Fischerboot konnte gezeigt werden, dass Komposita mit dem Grundwort *Schiff* in aller Regel junge Bildungen sind.

Das heutige Verbreitungsgebiet von *Ledischiff* umfasst vor allem den Zürich- und Walensee, wo daneben nur wenige andere Bezeichnungen für Lastschiffe belegt sind. Dazu kommen drei Belege am Zugersee und drei am Bodensee, wobei letztere offenbar von der neuen Bezeichnung *Laschtschiff* allmählich zurückgedrängt werden.

Die Beschreibungen und Abbildungen der alten *Ledischiffe* des Zürich- und Walensees lassen keine wesentlichen Unterschiede der äusseren Form zu den alten Lastschiffen des Bodensee erkennen. Einzig das Steuer ist in der Heckmitte und nicht seitlich angebracht. Der Boden ist jedoch ebenfalls flach und an beiden Enden aufgezogen, in der vorderen Schiffshälfte befindet sich ein Mast mit einem Rahsegel. Weitere Informationen über Grösse und Beladung können wir Hasler entnehmen: “In 1870er und 80er Jahre hät e so es Ledischiff, wo öppe 1000 Zäntner (zu 50 kg.) trait hät, 600 bis 700 Franke gghost (ohne Gschir). In 1890er Jahre hät mers e chli grösser gmacht – z’ Züri ist d’ Bouerei in Schwung cho und hät vill Stei und Sand bruucht – aber wäg de Dammdurchläße hät mers nüd meh als 10 Schue (3 m) am Bode und 16 Schue (ca. 5 m) obe i der Schiffmitti chönne i d’ Breiti boue. Defür sind d’ Wänd um en halbe Schueh (15 cm) höher und jetzt 5 Fuess (1,5 m) höch gmacht worde. E so es Schiff hät jetzt 1200 bis 1300 Zänter (à 50 kg) trait und 1500 bis 2000 Franke gchoscht (ohni Gschir).”<sup>739</sup>



Abb. 94: Mit Steinen beladene Ledischiff in der Stäfner Haab Ende des 19.Jh. [Quelle: WELTI, HILDE (HRSG.). 1974. Ledischiffe auf dem Zürichsee. Stäfa: Th. Gut, S. 29]

*Ledischiff* ist aber nicht nur die Bezeichnung der alten Lastsegelschiffe, sondern auch der modernen Motorlastschiffe. Schliesslich bezeichnet *Ledischiff* die Funktion und nicht das Aussehen der Schiffe.

In Risch (ZG 2) nennt der Gewährsmann *Legischiff*. Diese Bezeichnung ist jedoch nur ein einziges Mal belegt. Es ist daher möglicherweise mit einer idiolektalen Bildung zu rechnen. Zwar hat das Wort *Legi* gewisse inhaltliche Ähnlichkeit mit *Ledi*. Teilweise kann es wie dieses eine Masseinheit bezeichnen, als Schiffsbezeichnung wird es aber vom Id. nicht nachgewiesen.<sup>740</sup>

#### 2.5.4. “Sägelschiff”

An insgesamt drei Aufnahmeorten in der Ostschweiz ist als Bezeichnung des Lastschiffes *Sägelschiff* belegt. Ein Aufnahmeort liegt am Zürichsee, zwei weitere am Bodensee. Die Bezeichnung enthält die Antriebsart des Lastschiffes, das Segel. Damit ist klar, dass die alten Lastschiffe gemeint sind, die noch keinen Motor besaßen.

Die Bezeichnung selbst dagegen scheint jünger zu sein. Zum einen sind Komposita mit dem Grundwort *Schiff* in aller Regel neuere Bildungen. Zum anderen hatten früher alle Lastschiffe Segel. Daher war die Besegelung nicht unbedingt ein herausragendes Merkmal dieser Schiffe. Erst nach dem Beginn der Motorisierung dürfte der Segelantrieb als aussergewöhnlich aufgefallen sein. Ein weiteres Indiz, das gegen ein höheres

Alter dieser Bezeichnung spricht, ist, dass diese auch in den von Leidenfrost bearbeiteten Urkunden des Bodenseeraums nirgends auftritt. Wir können daher davon ausgehen, dass *Sägerschiff* erst in neuerer Zeit entstanden ist.

### 2.5.5. “Braam”, “Brääm(e)”, “Fallbrääm”

*Braam* oder *Brääm(e)* ist sachlich wie auch sprachlich erst im letzten Jahrhundert in unserem Untersuchungsgebiet aufgekommen. Die fachsprachliche Bezeichnung nhd. *Prahm* m., *Prähme* f. ‘Fährkahn’, ist über mnd. *prām* entlehnt aus tschech. *prám* m. ‘Fahrzeug, Schiff’ und gehört zur Wurzel \**per-* ‘durchbohren, hinüberbringen’, die auch dem Verb *fahren* zugrundeliegt.<sup>741</sup> Laut Günther bezeichnet sie heute im Nhd. “ein plattbodiges, breites und niedriges Wasserfahrzeug, das hauptsächlich zur Beförderung schwerer Lasten auf Flüssen in Längs- und Querrichtung benutzt wird.”<sup>742</sup>

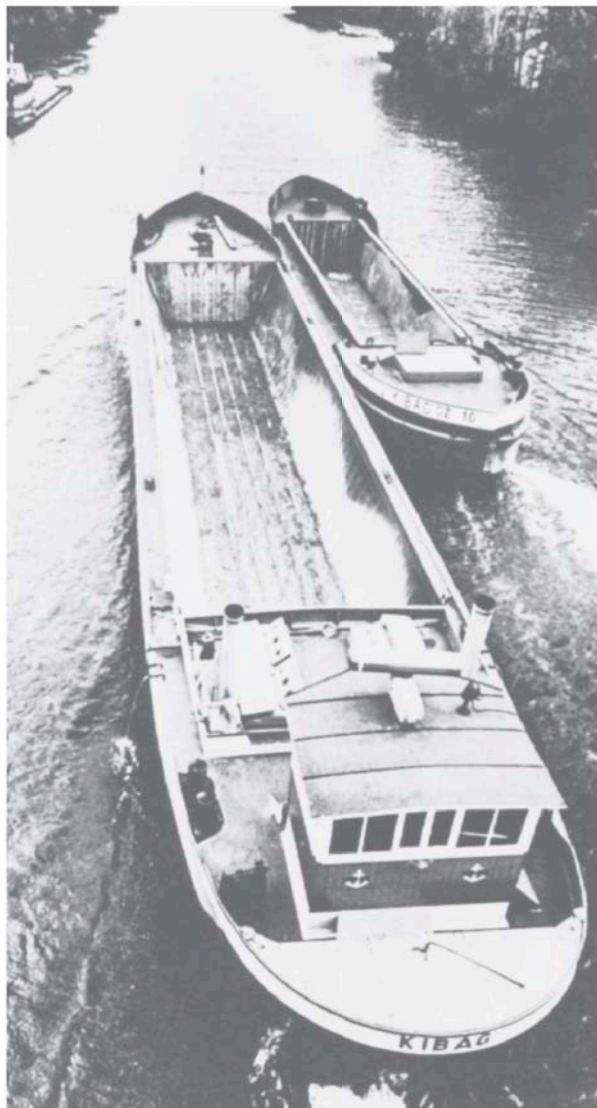


Abb. 95: Die Brääme hat keinen eigenen Antrieb, sondern wird von einem anderen Schiff geschleppt, hier vom Neptun im Linthkanal bei Hurden (SZ 1<sup>F</sup>). [Quelle: WELTI, HILDE (HRSG.). 1974. Ledischiffe auf dem Zürichsee. Stäfa: Th. Gut, S. 43]

In unserem Untersuchungsgebiet sind die *Brääme* “motorlose, offene Lastkähne mit Kapazitäten von 100 bis 250 Tonnen. Sie werden von Schleppern gezogen oder mit Motorschiffen verbunden”.<sup>743</sup> *Fallbrääme* dagegen “sind mit Bodenklappen versehen. Sie dienen zur internen Verschiebung von Überschusskörnungen, die in werkseigenen Buchten zwischengelagert werden”.<sup>744</sup>

Insgesamt sind *Braam* bzw. *Brääm(e)* dreimal belegt, alle Belege liegen in unmittelbarer Nachbarschaft am oberen Zürichsee. In allen Fällen handelt es sich um motorlose Schleppschiffe. Die Lautung ist in Hurden (SZ 1<sup>F</sup>) *Brääme*, in Nuolen (SZ 3<sup>FII</sup>) *Braam* oder *Brääme*, in Schmerikon (SG 28) im Singular *Brääm*, im Plural *Brääme*. *Fallbrääm* wird nur in Schmerikon genannt.

Nach Schwarzenbach sollen die ersten *Brääme* bei der Umgestaltung des Ötenbachs in Zürich in den 1880er Jahren eingesetzt worden sein. Wie auch die Abbildung zeigt, handelt es sich um moderne Schiffe mit einem Schiffsrumpf aus Metall, die offenbar zusammen mit der entsprechenden Bezeichnung von Norden her am Zürichsee eingeführt wurden. Von den anderen Seen der deutschen Schweiz wurden keine weiteren Belege genannt.

### 2.5.6. “Schlepp”, “Schlepper”, “Schleppschiff”

Um ein modernes Schifffahrzeug handelt es sich beim *Schlepper* oder *Schleppschiff*. Ein *Schleppschiff* ist gewöhnlich ein kleineres, stark motorisiertes Schiff, mit dem die



Abb. 96: Der Schlepper Linth bei Nuolen (SZ 3<sup>FII</sup>). [Quelle: WELTI, HILDE (HRSG.). 1974. Ledischiffe auf dem Zürichsee. Stäfa: Th. Gut, S.41]

motorlosen *Brääme* geschleppt werden können. Drei Belege kommen denn auch vom oberen Zürichsee, wo die zu schleppenden *Brääme* vorkommen (SG 28, SZ 1<sup>F</sup>, 3<sup>FII</sup>). Dazu kommen zwei Belege vom Bodensee (TG 13<sup>F</sup>, SG 9). In Uttwil (TG 13<sup>F</sup>) heisst es erläuternd, der *Schlepp* sei ein Trajektschiff für Eisenbahnwagen.

Ausgangsform ist vermutlich *Schleppschiff*, *Schlepper* und *Schlepp* sind Verkürzungen.

### 2.5.7. “Naue”

Schwdt. *Naue*, *Nauwe*, ein Lehnwort der Römerzeit aus lat. *navis*, mhd. *nawe*, *naewe*. mrhein. *Nähe* (fem.), ist bereits zur Römerzeit ins Deutsche aufgenommen worden.<sup>745</sup> Schon das lat. *navis* muss im Mittelalter eine eigene Bedeutung angenommen haben,



Abb. 97: Besegelter Naue auf dem Vierwaldstättersee. [Quelle: Arnold, Béat. 1990. *Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel*. (Archéologie neuchâteloise). Saint-Blaise: Editions du Ruau, Bd. II, S. 83]

“indem im 12. und 13. jahrhundert die schlechthin *naves* genannten fahrzeuge in ähnlicher weise wie in den späteren deutschen quellen die *nauen* neben den *galeren* und anderen schiffen als bestandteile der flotten erwähnt und öfters an erster stelle mit bestimmten namen angeführt werden, ..., so daz wir also wol auch unter *naue* zunächst ein gröszeres segelschiff (kriegs-, handels-, fracht, lastschiff) zu verstehen haben”.<sup>746</sup>

Wort und Sache werden vom SDS-Material nur für die Fünf Orte (UR, SZ, UW, LU, ZG) in der Bedeutung eines Lastschiffes nachgewiesen. Die vom Id. zusätzlich genannten Belege aus Basel-Stadt, Fricktal und Zürichseegebiet werden nicht oder nicht mehr bestätigt.<sup>747</sup>



Abb. 98: “Sturm auf dem See”, Ex Voto in der Kapelle von Maria Ridli bei Beckenried. Beim abgebildeten Schiff handelt es sich wahrscheinlich um einen Naue mit Segeln. [Quelle: Schweizerische Verkehrszentrale]

Eine Bedeutungserweiterung des Wortes zu ‘kleineres Schiff, Fischerboot’ kannebenfalls nicht belegt werden. Eine solche Erweiterung vermutet Grimm aufgrund einer Stelle in Etterlins *Kronica von der loblichen Eydtgnoschaft* von 1507. Dort heisst es: “do schwanger (Wilhelm Tell, Anm. d. Verf.) mit gewalt... den nauwen oder das schifflin hinden zuo der blatten... und sprang usz dem nauwen uff die blatten, stiez den nauwen von im”.<sup>748</sup> *Nauen* wurde später in Schillers *Wilhelm Tell* aufgenommen und dadurch auch weit über die Schweizergrenzen hinaus bekannt. Ein Hinweis auf eine solche Bedeutung ist

jedoch auch im Id. nicht enthalten. Es ist daher zu fragen, ob entweder die zitierte Stelle so gelesen werden müsste, dass Wilhelm Tell in einem grösseren Frachtschiff abgeführt wurde, oder ob Etterlin das Wort in falscher Bedeutung verwendet hatte.]

Mit dem Wort muss auch die Sache von den Römern übernommen worden sein, ein anderes Motiv für die Entlehnung ist unwahrscheinlich. Die Bedeutungsverengung des lat. Wortes von 'Schiff' zu 'Lastschiff' wäre dann so zu erklären, dass nur Lastschiffe von den Römern übernommen wurden, so dass die einheimische Bevölkerung den allgemeinen Begriff *naves* automatisch mit diesem Sachtypus verband.

Wie diese römischen Frachtschiffe ausgesehen haben und welcher Entwicklung sie im Lauf der Zeit unterworfen waren, ist nicht mit hinreichender Genauigkeit bekannt. Die alten *Naue* sollen laut Aussage einiger Gewährspersonen früher über Segel und Ruder verfügt haben, sie wurden jedoch von motorisierten Schiffen verdrängt. Alte Abbildungen lassen keinen Unterschied zum Ledischiff auf Zürich- und Walensee erkennen.

Die Form des Schiffes erinnert an den *Weidlig* der Flüsse, sie ist jedoch viel grösser. Ein solches Aussehen wird auch von Keller bereits die Mitte des letzten Jahrhunderts angegeben: "Von diesen drei Arten von Schiffen war der Nauen (navis) das grösste und zum Transport schwerer Lasten bestimmt. Es ist ein kiellooses Boot, vorn und hinten breit, ziemlich rectangular, aus vielen Brettern kunstlos zusammengesetzt, nur auf Seen gebräuchlich, und heisst gegenwärtig noch so auf dem Luzernersee, dagegen Ledischiff (Ledi = Ladung) auf dem Zürchersee."<sup>749</sup>



Abb. 99: Ein moderner Naue bei Beckenried (UW 5<sup>F</sup>). Auch die motorisierten, modernen Lastschiffe werden Naue genannt. [Quelle: SDS]

Wie stark die Lastschiffahrt in der Schweiz von den Römern geprägt wurde, ist nicht restlos geklärt. Nach Arnold hat bei der Eroberung durch die Römer bereits eine keltische Schiffbautradition bestanden, die in der folgenden Zeit durch die Römer beeinflusst wurde. Die am Neuenburgersee gefundenen Boote aus dem 2.Jh.n.Chr. bezeichnet er als “gallorömische Schiffe in der keltischen Tradition”. Viele Merkmale dieser Boote haben sich bei den Last- und Flussschiffen bis ins 20.Jh. gehalten, die Bauweise der Boote scheint in den vergangenen fast 2000 Jahren kaum verändert worden zu sein.<sup>750</sup>

Wie die Abbildung oben zeigt, ist *Naue* jedoch nicht nur die Bezeichnung des traditionellen Lastenseglers, sondern wurde auch auf die motorisierten, modernen Lastschiffe übertragen. *Naue* bezeichnet daher nicht eigentlich einen Schiffstypus, sondern generell ein grosses Lastschiff.

### 2.5.8. “Jasse”, “Jassli”, “Halbjassli”

*Jasse*, *Jassli* hat genau dasselbe Verbreitungsgebiet wie *Naue*, es ist ausschliesslich in der Innerschweiz belegt, kommt aber im ganzen etwas weniger häufig vor.

Die Herkunft des Wortes ist unklar, nach dem Id.<sup>751</sup> könnte es möglicherweise durch Ableitung aus *jagen* entstanden sein. Dem widerspricht jedoch die aktuelle Verwendung dieser Schiffe. In fast allen Fällen werden sie als Markt- oder kleinere und grössere Lastschiffe bezeichnet; nur gerade in zwei Fällen soll es sich um ein kleineres Ruderboot (UW 1) oder ein Fischerboot mit *Fischtrucke* (SZ 10) handeln. Auch Personen wurden vor dem Aufkommen der Motorschiffe vereinzelt mit diesen Booten transportiert. In Eierhals (ZG 7<sup>F</sup>) wurden sie etwa auch zum sonntäglichen Kirchgang eingesetzt. Im Id. wird *Jasse* folgendermassen definiert: “Schiff mittlerer Grösse, jetzt vor allem zum Personentransport verwendet und darum auch mit einem Schutzdach überspannt (...), früher dagegen als Lastschiff auch von allgemeinerem Gebrauch”.<sup>752</sup> Die Verwendung als Jagdschiff ist nirgends belegt, die zitierte Etymologie aus dem Idiotikon ist daher äusserst fragwürdig.

Möglicherweise ist das Wort wie *Naue* auch über das Lateinische in die Innerschweiz gelangt. Einen Hinweis darauf enthält das mittellateinische Glossarium. Dort wird ein Lemma *Jassefatum* als ‘*Navigii Persicii species*’ definiert, also als eine Art persischer Schifffahrzeuge.<sup>753</sup> Ob dieses Wort mit unserer *Jasse* in Verbindung steht, wage ich nicht zu entscheiden, eine solche Herleitung scheint mir aber zumindest plausibler als eine Ableitung aus *jagen*.

Nach Aussagen der Gewährspersonen sind die *Jasse* oder das *Jassli* in der Regel gleich gebaut wie der *Naue*. d.h. mit flachem, vorne breit aufgezogenem Boden. Sie sind aber um einiges kleiner. Dank der präzisen Zeichnung von Arnold können wir das Boot typologisch genau einordnen. Es ist gebaut wie die Weidlinge der Flüsse, aber um einiges grösser. Im Heck befindet sich im Boden ein Loch, durch welches das Steuerruder geführt wird. Segelantrieb ist nicht vorgesehen. Falls die Aussagen der Gewährspersonen stimmen, dass *Jasse* und *Naue* genau gleich gebaut seien und sich lediglich in der Grösse unterscheiden, dann werden unsere Ausführungen bezüglich der Konstruktion der *Naue* bestätigt.



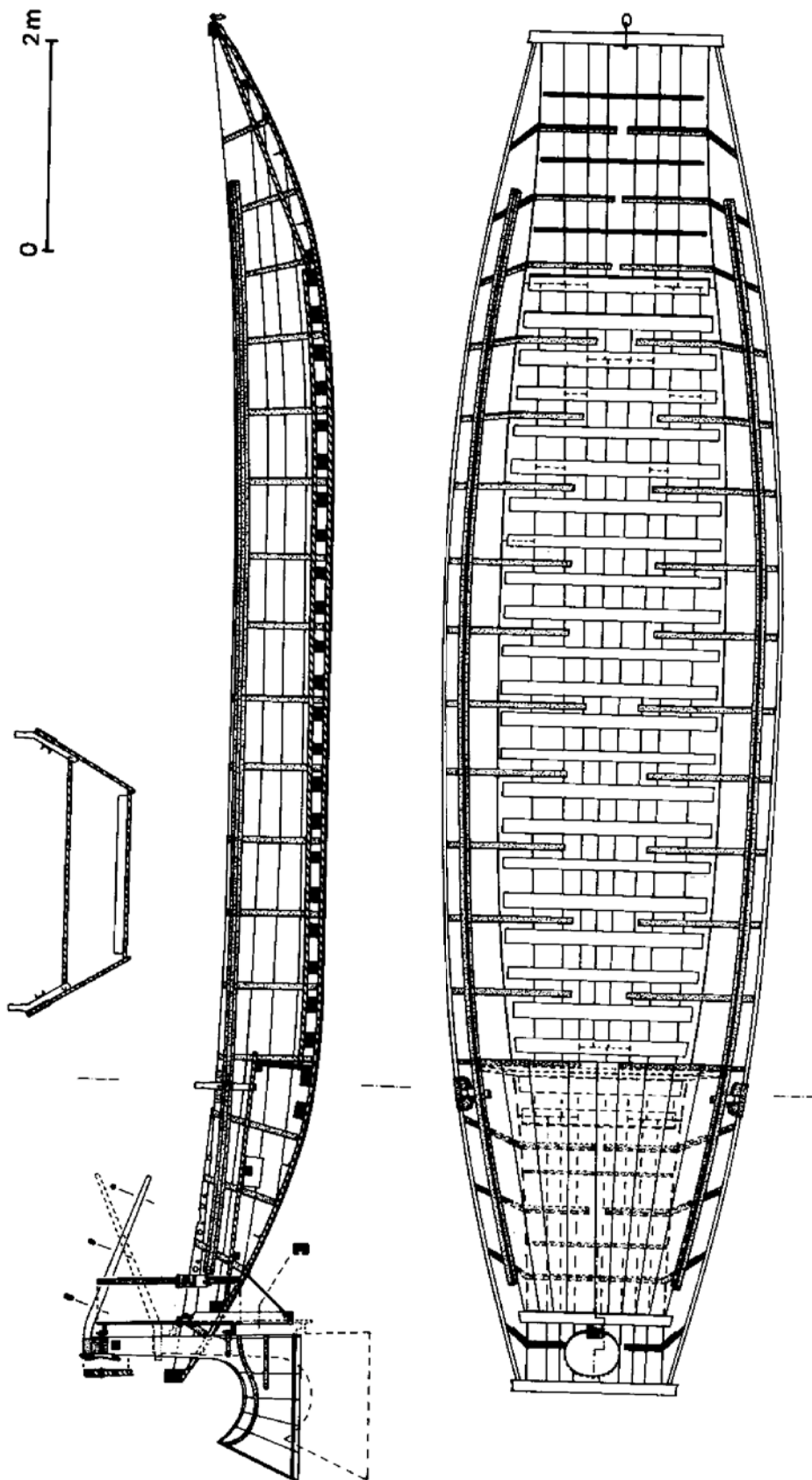


Abb. 100: Genaue Zeichnung einer erhaltenen Jasse vom Ägerisee nach Arnold. Die Konstruktion ist noch weitgehend identisch mit derjenigen der galloromanischen Boote aus dem 2.Jh.n.Chr. [Quelle: Arnold, Béat. 1990. *Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel. (Archéologie neuchâteloise)*. Saint-Blaise: Editions du Ruau, Bd. II, S. 106]



Abb. 101: Die Lithographie "Tell rettet Baumgarten" zeigt ein Boot, das nach seinen Merkmalen als Jasse eingestuft werden kann. [Quelle: Friedrich Schiller. 1941. Wilhelm Tell. Schauspiel in fünf Aufzügen. Illustriert mit den Szenen und Landschaften, von denen sich Künstler aller Nationen und Epochen inspirieren liessen. Zürich: Landibuchverlag G. Duttweiler, S. 4]



Abb. 102: Jasse in Schwibogen (UR 1<sup>F</sup>). [Quelle: SDS]

Möglicherweise existiert neben der beschriebenen *Jasse* noch ein zweiter Typ, dessen Bootsenden unterschiedlich gestaltet sind. Auf einer Abbildung einer *Jasse* in Schwibogen (UR 1<sup>F</sup>) ist zu erkennen, dass das Heck des Schiffes nicht wie die Spitze aus dem Wasser ragt, sondern mit einer vermutlich senkrechten Wand abgeschlossen wird. Sonst scheint das Boot gleich gebaut zu sein, wie die normale *Jasse*. Sprachlich scheint zumindest in Schwibogen kein Unterschied zwischen diesen beiden Bootstypen gemacht zu werden.

Im Kanton Zug, genauer in Risch (ZG 2) und in Eierhals (ZG 7<sup>F</sup>), wird von den Gewährspersonen zusätzlich die Bezeichnung *Halbjassli* genannt. Solche Boote seien kleiner als die *Jasse*. Es ist möglich, dass damit der oben beschriebene Typ mit senkrechtem Heckabschluss bezeichnet wird, sicher ist es allerdings nicht. Es könnte sich auch einfach um eine kleinere, normale *Jasse* handeln.

In Isleten (UR 2<sup>F</sup>) nennt der Gewährsmann noch *Veejasse*. Wahrscheinlich wurde damit Vieh transportiert.

Die Bezeichnung *Jasse* ist bereits 1337 belegt<sup>754</sup>, das Nebeneinander von *Jasse* und *Naue* reicht also mindestens bis ins Mittelalter zurück. Die Möglichkeit, dass beide Schiffe von den Römern eingeführt wurden, ist daher nicht auszuschliessen.

### 2.5.9. “Jochschiff”

Neben *Naue* und *Jasse* existiert an zwei Orten der Innerschweiz (UW 2, 4<sup>F</sup>) noch eine dritte Bezeichnung für ein Lastschiff, nämlich *Jochschiff*. *Joch* bezeichnet in seiner Grundbedeutung ‘das dem Zugvieh angelegte Gerät, bes. zum Pflügen’, wurde aber auch vielfach auf diesem ähnliche Gegenstände übertragen<sup>755</sup>, so z.B. auch auf den Schiffsbug (BE 10, UR 2<sup>F</sup>), auf das Heck (BE 10, 14) oder auf die Spanten (AG 40). Auf eine solche Übertragung ist höchstwahrscheinlich auch die Bezeichnung für das gesamte Lastschiff zurückzuführen. Wie dieser Prozess genau vor sich ging und wann er stattgefunden hat, ist aus den wenigen Zusatzinformationen nicht erkennbar. Gesichert ist lediglich, dass es sich um ein kleines, auch zu Marktfahrten gebrauchtes Transportschiff handelt und dass die Bezeichnung in Stans (UW 2) möglicherweise synonym zu *Jassli* gebraucht wird.

### 2.5.10. “Bock”, “Motorbock”

Die Bezeichnung der Lastschiffe am Briener- und Thunersee und mit einem Ausläufer am Bielersee lautet *Bock*. Dieses Wort bedeutet hauptsächlich “Ziegenbock”, ist jedoch auf eine Vielzahl anderer Gegenstände und Begriffe übertragen worden. Die folgenden Gegenstände werden z.T. ebenfalls als *Bock* bezeichnet: “Schlitten, Gabelstange über dem Strohdach, Kutschersitz am Wagen, Holzbock mit zwei Füßen, Schafott, Klotz zum Holz spalten” usw.<sup>756</sup> Was all diese Dinge gemeinsam haben, ist nicht ohne weiteres erkennbar und kann wahrscheinlich auch bei genauer Sachkenntnis nicht immer eruiert werden.

Das so bezeichnete Lastschiff wird im Id. wie folgt beschrieben: Berner Seeland: “Lastschiff mit breitem Vorderteil zum Führen von Steinen, Heu u.a.”; Thun: “grosses Marktschiff zum Transport von Vieh und Kaufmannswaren, mit flachem, vorn sich zuspitzendem, hinten breit endendem Boden”.<sup>757</sup> Im SDS-Material findet sich kein Hinweis darauf, dass diese Schiffe am Thunersee vorne spitz zulaufen. Sie werden, sofern etwas über ihre Form ausgesagt wird, als hinten und vorne breit und aufgezogen geschildert, früher seien sie besegelt gewesen, heute seien sie jedoch ausschliesslich mit Motorenantrieb ausgestattet. Auf einer Foto von Krebsler ist jedoch ein *Bock* abgebildet, der äusserlich genau der Definition aus dem Idiotikon entspricht. Ganz offenbar gibt es daher zwei Typen von Lastschiffen, eines mit zugespitztem vorderen Ende, das andere mit breiter, aufgezogener Bootsspitze. Dabei müsste letzterer Typ, der in der Tradition der gallo-römischen Boote steht, sicher als älter bezeichnet werden, während der andere Typ jünger sein dürfte.



Abb. 103: Bock auf der Aare bei Interlaken. [Quelle: KREBSER, MARKUS. 1990. Interlaken: eine Reise in die Vergangenheit. Thun: Verlag Krebsler, S. 85. Mit Genehmigung des Verlages Krebsler Thun.]

Der *Bock* wird für den Transport von vielerlei Lasten gebraucht. Erwähnt werden Kies und Sand, aber auch Marktgüter und Vieh. Man kann den *Bock* als das ortsübliche Lastschiff von Brienzer- und Thunersee bezeichnen. Der Beleg in Täuffelen (BE 30) dürfte auf Import aus dem Berner Oberland beruhen. Wie sich der *Bock* am Bielersee sachlich von den *Barche*, wie die ortsüblichen Lastschiffe sonst genannt werden, unterscheidet, geht aus den Angaben des Gewährsmannes nicht hervor. Er erwähnt lediglich, dass es sich um ein grosses Lastschiff für einige Tonnen Fracht handle, das für Heu- und Gemüsetransport gebraucht werde, allerdings von ihm selbst nicht mehr erlebt wurde. Einen sachlichen Hinweis erhalten wir von Arnold, der für den Neuenburgersee ein Lastschiff namens *boc* oder *nâcon* erwähnt, das durch einen schnabelförmigen Bug und einen rechteckigen Heckabschluss gekennzeichnet sei. Auch Arnold mutmasst, dass solche Schiff aus dem Berner Oberland eingeführt wurden, stellt aber auch eine Ähnlichkeit mit Schiffen an der Saane fest.<sup>758</sup>

Die Angaben von Arnold legen nahe, dass schnabelförmiger Bug und rechteckiger Heckabschluss die Merkmale des *Bocks* seien und folglich bei der *Barche* nicht vorkommen. Die Abbildungen von mehreren *Barche*, die aus verschiedenen Quellen vorliegen, und auch andere Aussagen von Arnold zeigen aber, dass es auch *Barche* mit solchen Merkmalen gibt.<sup>759</sup> Es stellt sich daher die Frage, ob diese Merkmale für die Namengebung überhaupt ausschlaggebend sind. Die sachliche Differenzierung zwischen *Bock* und *Barche* sowie die Frage, ob die *Bock*-Bezeichnungen tatsächlich vom Berner Oberland ausgegangen sind, muss daher offengelassen werden.

In Spiez (BE 75) ist *Motorbock* belegt. Dieses Lastschiff hat einen eingebauten Motor und eine Motorkabine, sachlich entspreche es dem Zürcher *Ledischiff* mit breitem aufgezogenem Bug.

### 2.5.11. “Motorschiff”

An zwei Orten des Brienzer- und Thunersees und an einem Ort des Zürichsees wird neben dem *Bock* bzw. dem *Ledischiff* auch ein *Motorschiff* für den Transport von Kies und Sand eingesetzt. Es handelt sich ganz offensichtlich um ein modernes Lastschiff bzw. um ein Lastschiff mit eingebautem Motor. Die untenstehende Abbildung vom Zürichsee zeigt, dass auch solche Schiffe teilweise noch aus Holz gebaut wurden und äusserlich den alten *Ledischiffen* glichen, jedoch über einen Motor verfügten. Die Bezeichnung *Motorschiff* ist wiederum ein Beispiel dafür, wie sich altes und neues Sachgut in der Namenbildung unterscheidet. Es handelt sich nämlich auch in diesem Fall um ein Kompositum mit dem Grundwort *Schiff*.<sup>760</sup>

### 2.5.12. “Barche”, “Steibarche”, “Grienbarche”

Die Bezeichnung *Barche* wurde bereits im Kapitel über das gleichnamige Fischerboot behandelt.<sup>761</sup> Wir können hier noch einmal in Erinnerung rufen, dass *Barche* lexikalisch,

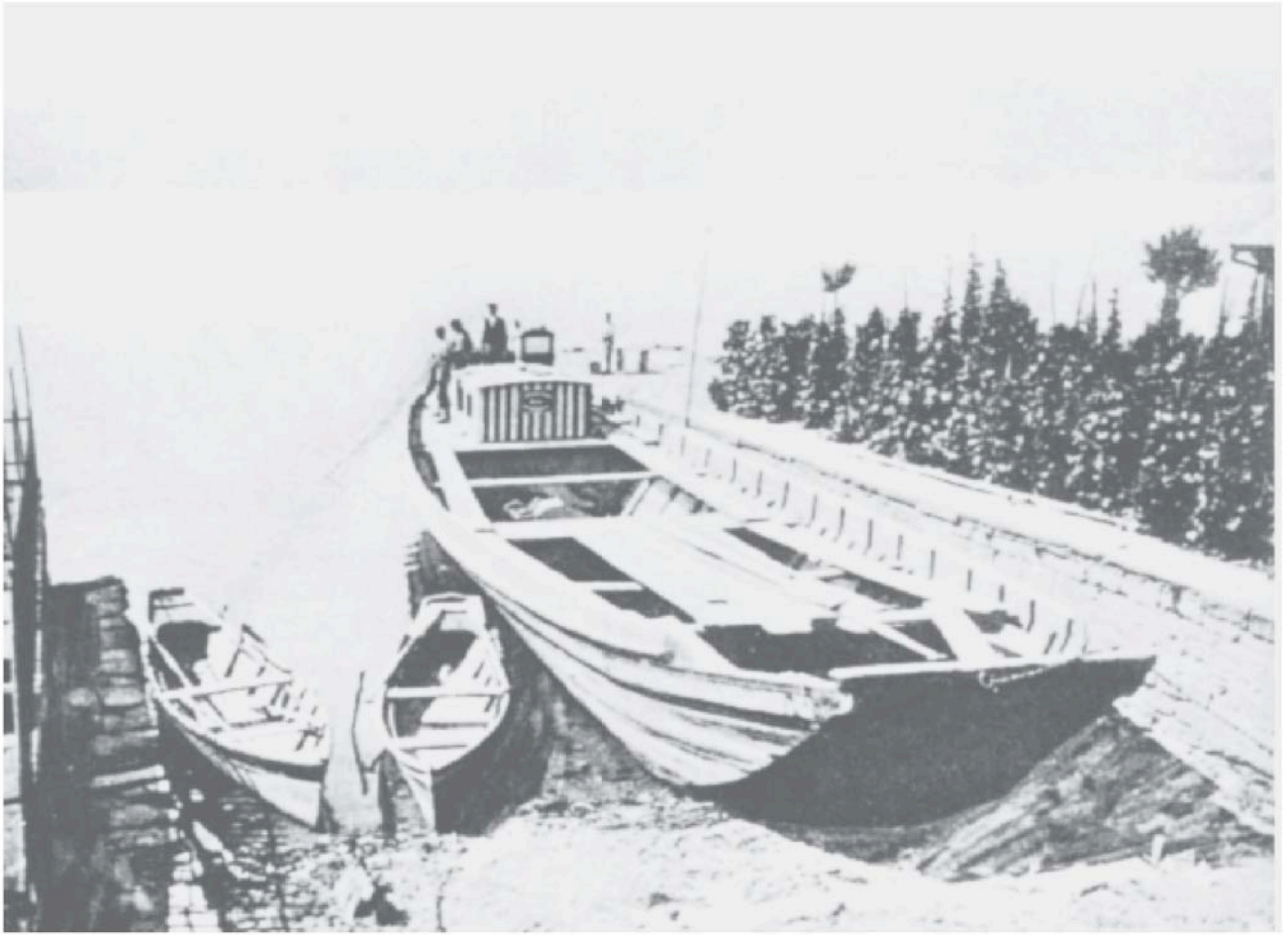


Abb. 104: Ein Motorschiff am Zürichsee um 1902. Das Schiff gleicht äusserlich noch ausgesprochen dem traditionellen Ledischiff. [Quelle: WELTI, HILDE (HRSG.). 1974. Ledischiffe auf dem Zürichsee. Stäfa: Th. Gut, S. 24]

möglicherweise auch sachlich aus der romanischen Nachbarschaft übernommen wurde, wo dasselbe Wort ebenfalls in der gleichen Bedeutung bis heute weiterlebt. Schiffe solchen Namens sind nur an den Seen der westlichen deutschen Schweiz heimisch, d. h. an den Juraseen und an Briener- und Thunersee. Ein weiterer Beleg in Rorschach (SG 9) am Bodensee, der nicht von einem Fachmann stammt, lassen wir hier beiseite. Der Gewährsmann sagt zwar, früher habe man ein kleineres Lastschiff gelegentlich



Abb. 105: Eine grande barque Neuenburgersees in Ufernähe. [Quelle: ARNOLD Navigation, S. 193]

so genannt. Die geographische Distanz zum eigentlichen Verbreitungsgebiet der *Barche* lässt diesen Beleg jedoch als ausserordentlich fragwürdig erscheinen.

In der Bedeutung 'Lastschiff' ist *Barche* neben der genannten Ausnahme am Bodensee ausschliesslich an den Juraseen und aareabwärts bis Büren (BE 19) belegt, im Berner Oberland kommt die Bezeichnung in dieser Bedeutung nicht vor. Über die Sache an sich sind auch in diesem Fall im SDS-Material nur wenige Angaben vorhanden.



Abb. 106: Barque in der Ziel bei Yverdon. [Quelle: ALLANFRANCHINI, PATRICE ET COLLAB. 1989. Neuchâtel: son lac, ses rives, ses ports: par des photographies et des cartes postales anciennes. Saint-Blaise: Editions du Ruau,



Abb. 107: Barche auf dem Bielersee um 1911. [Quelle: Foto von Gränicher & Gerber, aus M. Bourquin: Bielersee. 1989]

Immerhin haben wir eine Beschreibung von Béat Arnold, die sich auf die Verhältnisse am Neuenburgersee bezieht. Wir behelfen uns mit seinen Angaben, denn es ist anzunehmen, das Boote mit gleichem Namen auf den Juragewässern auch sachlich weitgehend übereinstimmen. Dies vor allem bei Lastschiffen, die, wie Friedli<sup>762</sup> ausführt, auf einer Strecke von Yverdon bis Solothurn unterwegs waren, in ihrem Verkehr also nicht nur auf die unmittelbare Umgebung einer Ortschaft beschränkt blieben.

Die *grande barque* hat nach Arnold eine Länge von 23.5 m und eine Breite von 5.5 m. Zum Antrieb dienten zwei viereckige, übereinander liegende Segel, die beide aneinander befestigt wurden. Der Mast konnte im Bedarfsfall einfach abgeklappt werden, damit man unter Brücken, vor allem derjenigen von Thielle, durchfahren konnte. Bei Windstille wurden Ruder zu Hilfe genommen, in der Nähe des Ufers wurde ein Bootshaken mit V-förmiger Spitze zum Staken benutzt. Transportiert wurden hauptsächlich grosse Steine, jedoch auch Wein von Yverdon nach Solothurn. Wie die kleineren *Barche* der Juragewässer hat auch die *grande barque* einen flachen Boden, vorne einen Balkenstevn und hinten ein Spiegelheck.<sup>763</sup>

Bei *Barche*, die ausschliesslich zum Transport eines bestimmten Produkts dienten, wurden zu ihrer Bezeichnung entsprechende Komposita gebildet. So gibt es in Büren (BE 19) eine *Steibarche* und in Täuffelen (BE 30) eine *Grienbarche*.

### 2.5.13. “Weidlig”, “Transportweidlig”

Flussdörfer verfügen häufig über keine eigenen Lastschiffe. Dies hängt damit zusammen, dass früher die Flüsse gegen den Strom ohne Motorenantrieb nur äusserst mühselig befahren werden konnten. Und die Talfahrt, bei welcher der Antrieb auch grosser Schiffe keine Probleme bieten würde, war wegen der vielen Untiefen und Stromschnellen äusserst gefährlich. Dennoch scheint es, dass zu allen Zeiten eine Lastschiffahrt auf Flüssen existiert hat. Darüber, wie sie genau ausgesehen hat, liegen nur vereinzelte Quellen vor. Aus Basel ist bekannt, dass die Schifflleute für die Fahrt nach Strassburg im Mittelalter Schiffe aus roh gezimmerten Balken benutzten, die sie in Strassburg wieder demontierten und als Brennholz verkauften.<sup>764</sup> Häufig belegt ist auch der Personen- und Warentransport auf Holzflössen, die am Bestimmungsort ebenfalls als Bau- und Brennholz verkauft wurden.<sup>765</sup> Auf der Aare zwischen Bern und Thun wurden Waren auf Weidlingen talwärts befördert, während für die Rückkehr die Schiffe auf Pferdewagen verladen wurden.<sup>766</sup>

Dies mag zeigen, dass sich aufgrund der natürlichen Gegebenheiten auf den Flussläufen keine Lastschiffahrt entwickeln konnte, die sich mit derjenigen auf den Seen vergleichen lässt. Dementsprechend sind die drei Belege im Kanton Aargau, in Bottstein (AG 13), Grossdöttingen (AG 15) und in Merenschwand (AG 59), und der eine in Kanton Zürich, in Eglisau (ZH 2), bei denen ein *Weidlig* als Lastschiff genannt wird, fragwürdig. Die Grösse dieser Schiffe entspricht mit Sicherheit in keiner Weise derjenigen der grossen Lastschiffe auf den Seen. In Grossdöttingen (AG 15) soll ein solcher *Weidlig* 14 m lang gewesen sein und 120 einfache Zentner, also 6 t Zuladung aufgenommen haben. Die



Lastschiffe der Seen führten dagegen am Zürichsee laut Hasler 50-65 t, am Bodensee laut Leidenfrost gar 120 bis 132 t Fracht mit.<sup>767</sup>

Die Belege an den Flüssen wurden dennoch in die Karte aufgenommen, um zu zeigen, dass auf den Flüssen auch ein Güterverkehr bestand. Diese wurde jedoch nur in geringem Ausmass und mit verhältnismässig kleinen Schiffen betrieben.

Über das Aussehen dieser *Weidlige* liegen keine Angaben vor. Es ist jedoch anzunehmen, dass sie im Prinzip gleich gebaut werden wie die in dieser Gegend häufig bezeugten *Fischerweidlige*, jedoch um einiges grösser sind. Wir hatten oben festgestellt, dass *Weidlig* ursprünglich das Schiff des Fischers bezeichnet hat, später jedoch meist mit einem bestimmten Sachtypus verbunden wurde.<sup>768</sup> Dieser Vorgang ist hier deutlich sichtbar. Nur der Form und nicht der Funktion verdanken diese Schiffe ihre Bezeichnung.

In Bottstein (AG 13) ist das Kompositum *Transportweidlig* belegt, damit wird dieses Boot von den *Weidlige* zu anderen Zwecken abgehoben.

## 2.5.14. Einzelfälle

*Trajekter*: Dieser Beleg stammt aus Interlaken (BE 79). Es soll sich um ein grosses Lastschiff handeln, das früher ans Dampfschiff angehängt wurde. Schon die Tatsache, dass der *Trajekter* keinen eigenen Antrieb besitzt, zeigt, dass es sich um ein modernes Schiff handeln muss, das frühestens nach der Einführung der Dampfschiffe aufgekommen sein dürfte. Das Wort gehört zu lat. *traiectum*, dem Part. Perf. von lat. *traicere* 'hinüberbringen, durchqueren'.<sup>769</sup> Gewöhnlich wird mit *Trajekt* ein (Eisenbahn)Fährschiff bezeichnet, in diesem Fall hier dürfte es sich wohl eher um ein motorloses Lastschiff im Stil einer *Bräame* handeln.

*Oberseeler*: Dies ist eher eine Herkunfts- als eine Schiffsbezeichnung. Der Gewährsmann von Berlingen (TG 8<sup>F</sup>) am Untersee bezeichnet die Lastschiffe vom Obersee, die möglicherweise grösser sind als diejenigen vom Untersee, als *Oberseeler*.

*Ruederschiff*: Ein Gewährsmann aus Zürich (ZH 37<sup>1</sup>) bezeichnet die alten grossen Lastschiffe als *Ruederschiff*. Damit werden diese von den neueren Dampf- und Motorschiffen abgehoben. Da es sich beim Gewährsmann nicht um einen Fachmann handelt, ist mit einer idiolektalen Bildung zu rechnen.

*Granse*: In Brunnen (SZ 13<sup>F</sup>) bezeichnet der Gewährsmann diejenigen Lastschiffe, bei denen der Boden geöffnet werden kann (um Sand und Steine auf dem Seegrund zu deponieren), als *Granse*. Der Explorator versieht die Antwort mit einem Fragezeichen. Es ist von einem Missverständnis der Gewährsperson auszugehen.

## 2.5.15. Ergebnisse

Wenn wir Karte 45 betrachten, sehen wir deutlich eine klare Gliederung der Sprachlandschaft. Zum einen fällt auf, dass Lastschiffe weitgehend auf die Seen beschränkt sind. Entlang der Flüsse gibt es nur wenige Belege. Zum andern besitzt jede Region eigene Bezeichnungen der Lastschiffe.

Am Bodensee ist *Laschtschiff* die häufigste Bezeichnung, relikthafte Belege deuten jedoch darauf hin, dass vermutlich früher wie an Zürich- und Walensee *Ledi* der ortsübliche Name war. Zur Zeit der SDS-Aufnahme war die Bodenseeregion jedoch bereits zu einer eigenen Bezeichnung übergegangen. Die Zürich- und Walenseeregion hat zusammen mit dem Pfäffikersee *Ledi* bzw. *Ledischiff*. Deutlich davon abgetrennt ist die Innerschweiz, die zwei Arten von Lastschiffen besitzt, nämlich den grossen *Naue* und die kleinere *Jasse*. Der Kanton Bern ist zweigeteilt, auf der einen Seite haben wir die Seen des Oberlandes, wo das Lastschiff *Bock* genannt wird, auf der anderen Seite die Juraseen mit den *Barche*. In dieser Gliederung gibt es nur wenige Ausnahmen, die Sprachlandschaften sind ausserordentlich homogen.

Die sprachliche Vielfalt drückt sich in der Sache jedoch nicht aus. Aufgrund der Quellenlage konnten die konstruktiven Einzelheiten nicht überall mit genügender Sicherheit eruiert werden. Soweit wir sehen, waren jedoch bei den alten Lastschiffen hauptsächlich die zwei in der Einleitung beschriebenen Typen gebräuchlich. Einerseits ein flachbödiges stevenloses Schiff mit breit aufgezogenen Enden, das offenbar in der Tradition der gallorömischen Lastschiffe steht. Solche Schiffe sind in allen Regionen belegt, vorwiegend jedoch östlich des Kantons Bern. Andererseits ein Flachbodenschiff mit Spiegelheck und zugespitztem Bug mit Balkenstegen, das in unserem Material ausschliesslich an den Seen des Kantons Bern belegt ist.

Gemeinsam ist allen grossen, alten Lastschiffen, dass sie mit Rudern, Staken und Rahsegeln betrieben werden. Ein auffälliges Charakteristikum der Bodenseelastschiffe war das seitlich am Heck angebrachte Steuerruder. Eine Zweiteilung in grössere und kleinere Lastschiffe gibt es vor allem in der Innerschweiz, wo die beiden Schiffstypen unterschiedlich benannt werden. Sachlich unterscheiden sie sich jedoch nicht nur in der Grösse, sondern auch in der Antriebsart. Es gibt keine Hinweise dafür, dass die kleinere *Jasse* auch über Segel verfügte.

Zur Zeit der SDS-Aufnahme hat die traditionelle Lastschiffahrt mit Rudern und Segeln nicht mehr bestanden. Die meisten Gewährsleute kannten sie aber noch aus ihrer Jugendzeit. Die Bezeichnungen sind häufig von den alten auf die modernen, motorisierten Lastschiffe übertragen worden. Dieser Vorgang ist für das *Ledischiff*, den *Naue* und den *Bock* belegt.

## 2.6. ÜBERSICHT ÜBER DIE WEITEREN SCHIFFSBEZEICHNUNGEN

Neben den Fischer- und Lastschiffen gibt es noch viele weitere Wasserfahrzeuge, die jedoch häufig erst seit jüngster Zeit existieren oder, wenn sie älter sind, schwierig zu erfassen sind, da sie in der SDS-Aufnahme nur summarisch erhoben wurden und auch in der Fachliteratur kaum behandelt werden. Um zu zeigen, welche Vielfalt an Schiffsbezeichnungen auf den Seen und Flüssen der deutschen Schweiz vorhanden ist, werden alle weiteren im SDS-Material enthaltenen Bezeichnungen hier überblicksmässig wiedergegeben. Von einer kartographischen Darstellung muss abgesehen werden; dazu fehlen ausreichende Kriterien zur gegenseitigen sachlichen Abgrenzung. Eine vollständige Transkription des Originalmaterials findet sich jedoch im Kartenanhang.

Hier wiedergegeben werden, soweit bekannt, Verwendung und Vorkommen der betreffenden Fahrzeuge, Hinweise auf die Fachliteratur und in einzelnen Fällen einige erwähnenswerte Zusatzinformationen.

### “Alewinder”

Funktion: Nicht genannt.

Belege: SG 28, SZ 1.

Erläuterung: Der *Alewinder* hat seinen Namen daher, dass er bei allen Winden mit Hilfe der Segeln fahren kann. Die Fischerboote konnten die Segel nur bei günstigem Wind setzen, da mit einem Luggersegel ohne Vorsegel fast nur der direkte Rückenwind ausgenutzt werden konnte. Die modernen Sportboote mit zusätzlichem Focksegel können auch gegen den Wind aufkreuzen. In Schmerikon (SG 28) heisst es denn auch, der *Alewinder* sei ein “Segelschiff, das auch gegen den Wind fahren” könne, was natürlich nur mit Kreuzen möglich ist. In Küssnacht (SZ 9) fügt der Gewährsmann an, dass das Wort *Alewinder* nur vom Fischer gebraucht werde.

### “Änteschnäpf”

Funktion: Jagdboot.

Belege: BE 13, 14.

Erläuterung: An zwei Orten am Bielersee wird das Jagdboot als *Änteschnäpf* bezeichnet. Der *Änteschnäpf* ist ein kleines (nur 30 cm hohes), flachbödiges, einplätziges Boot, das, wie der Name sagt, für die Entenjagd gebraucht wird. Vermutlich ist das Boot sachlich identisch mit dem *Jegerlogettli* (s.d.). Dies wird auch von Friedli bestätigt: “Ein anderer Name für *Logettli* und *Logett* ist *Änteschnäpf*. Dieses *Änteschiffli*, das gerade für den Wildentenjäger, sein Gewehr und seine Beute Platz bietet, erinnert mit den vom Eigner ihm erteilten blitzschnellen Bewegungen bald nach dieser, bald nach jener entfernten Seite an den *Schnepf* oder «die Schnäpf’ im Zickzackzuge»”.<sup>770</sup> Die Etymologie Friedlis scheint mir fragwürdig,

Benennungsmotiv dürfte weniger die Beweglichkeit des Schiffes als vielmehr das an einen Schnabel erinnernde Aussehen der Spitze des Bootes oder des gesamten Bootes gewesen sein. Vgl. dazu *Schnäpf*.

### “Bodeschiffli”

Funktion: Sportfischerboot.

Belege: ZH 59.

Erläuterung: Sachlich handelt es sich beim *Bodeschiffli* um ein Flachbodenschiff, gebraucht wird es von Sportfischern. Ganz offenbar ist dieses Boot identisch mit dem *Flachbodeboot*, das in Stäfa (ZH 60) belegt ist.

### “Dampf”

Funktion: Kursschiff.

Belege: TG 13<sup>F</sup>, 26<sup>FII</sup>.

Erläuterung: *Dampf* m. ist eine Verkürzung von *Dampfschiff* oder *Dampfboot*, die an nur zwei Orten am Bodensee belegt ist.

### “Dampfboot”

Funktion: Kursschiff.

Belege: ZH 37, 54.

Erläuterung: *Dampfboot* bezeichnet mit Dampfkraft betriebene Schiffe für den Personentransport. Entsprechend ihrer Grösse werden solche Fahrzeuge gewöhnlich *Dampfschiff* genannt. Ob es sich hier um kleinere Dampfschiffe handelt oder ob die Gewährsleute aus individueller Vorliebe das Grundwort *Boot* wählen, ist nicht bekannt. Vgl. auch *Dampfschiff*.

### “Dampfer(li), Dämpfer(li)”

Funktion: Kursschiff

Belege: *Dampfer(li)*: BE 77, 79, 82, SG 10, 28, TG 12<sup>F</sup>, 13<sup>F</sup>, 26<sup>FI</sup>, UR 2<sup>F</sup>.



Abb. 108: Dampferli in Iseltwald (BE 82). [Quelle: SDS]

*Dämpfer(li)*: BE 13, 14, UR 2<sup>F</sup>, 3, UW 4<sup>F</sup>, 5<sup>F</sup>.

Erläuterung: *Dampfer* oder das ältere oberdeutsche *Dämpfer*<sup>771</sup> bezeichnen ein dampfendes Schiff, d.h. ein Kursschiff mit Dampftrieb. Die Diminutivformen gelten für die kleinen, die übrigen für die grossen Dampfschiffe.

### “Dampfschiff”

Funktion: Grosses Kursschiff

Belege: BE, LU, SG, SH, SZ, TG, UR, UW, ZG, ZH.

Erläuterung: Die ersten Dampfschiffe gab es in England im Jahre 1802, in der Schweiz soll 1836 erstmals ein solches Schiff in Betrieb genommen worden sein. Früher verkehrten auf allen grösseren Seen Dampfschiffe mit einer Kapazität von teilweise über 1'000 Personen. In diesem Jahrhundert wurden die meisten Dampfschiffe durch Motorschiffe ersetzt. In jüngster Zeit wurden mehrere alte Dampfschiffe restauriert und wieder in Betrieb genommen.



Abb. 109: Das Dampfschiff Lötschberg in Iseltwald (BE 82). [Quelle: Bickel]

### “Dampfschwalbe”

Funktion: Kursschiff.

Belege: SZ 1, ZH 37<sup>1</sup>, 58.

Erläuterung: Bei der *Dampfschwalbe* handelt es sich um ein kleineres Kursschiff auf dem Zürichsee, früher sicher mit Dampf betrieben, zur Zeit der SDS-Aufnahme laut Gewährsmann aus Zürich (ZH 37<sup>1</sup>) ein Motorschiff. Vgl. auch *Schwalbe* und *Schwalbeschiff*.

## “Faar, Fääri, Fääre”

Funktion: Fähre.

Belege: *Faar*: AG 30, 61, BE 47<sup>VI</sup>.

*Fääri*: AG 61, SO 21, UR 2, ZH 5<sup>FI</sup>, 6<sup>F</sup>, 59.

*Fääre*: SH 4, 10, TG 24, BE 47<sup>V</sup>, SZ 3<sup>FI</sup>.

Erläuterung: *Faar*, *Fääre*, *Fääri* nhd. *Fähre*, mhd. mnhd. *ver(e)* zu germ. *\*far-eja-* ‘übersetzen’, ist ein Kausativum zu *fahren*.<sup>772</sup> Die alte Lautung ist *Faar*. Die anderen Formen gehen wahrscheinlich auf nhd. Einfluss zurück. Das Wort bezeichnet nicht nur das Schifffahrzeug, mit dem ein Gewässer überquert wird, sondern auch den Ort, wo über einen Fluss oder See gefahren wird.<sup>773</sup> Rechtlich gehören in der Schweiz die meisten Personenfähren an den Flüssen zu den Seilbahnen, da sie ähnlich wie die Seilbahnen an einem über den Fluss gespannten Seil befestigt sind. Weitere Informationen zu den Fähren: Vgl. Kap. 2.1.5.

Als neuere Varianten sind ebenfalls *Faarschiff* (AG 42), *Fäärschiff* (AG 61, SO 21, BE 74, LU 27) und *Fäärboot* (AG 43) anzusehen.



Abb. 110: Die heutige Fähre Vogel Gryff in Basel, die an einem über den Rhein führenden Kabel befestigt ist. Im Vordergrund ein Weidlig. [Quelle: Bickel]

## “Fäärboot”

Funktion: Fähre.

Belege: AG 43

Erläuterung: Siehe *Faar*, *Fääri*, *Fääre*.

## “Faarschiff, Fäärschiff”

Siehe *Faar*, *Fääre*, *Fääri*.

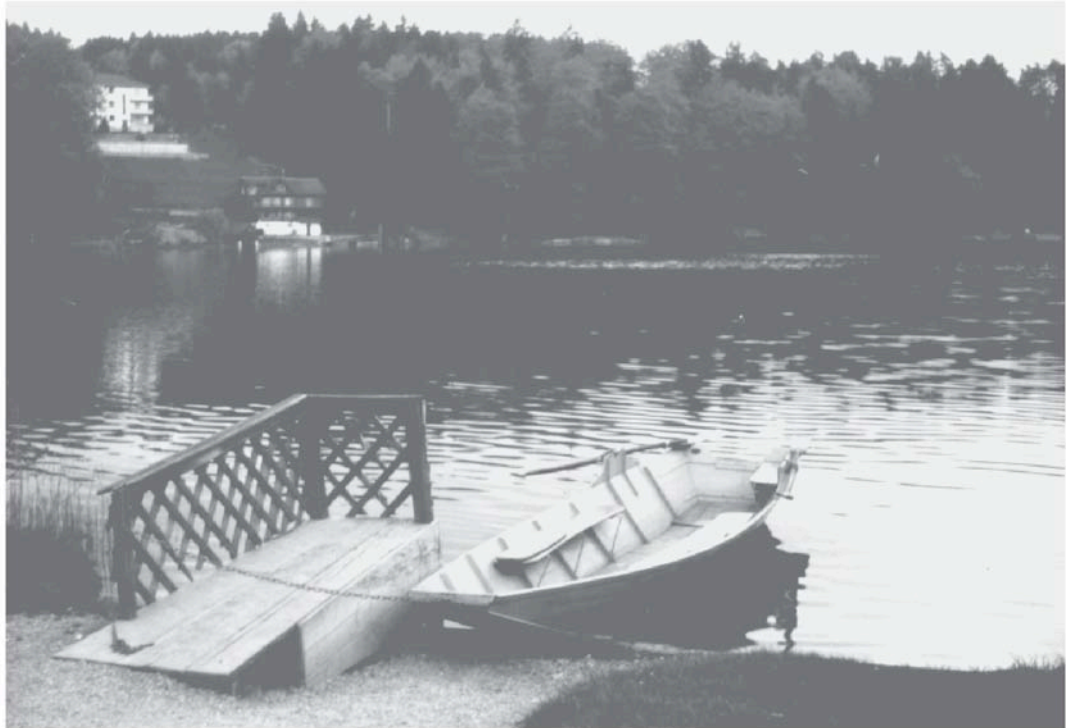


Abb. 111: Fäärschiff in Ebikon (LU 27). Mangels genügender Strömung auf dem Rotsee wird das Fäärschiff nicht an einem Drahtseil geführt, sondern mit Rudern oder Motor angetrieben. [Quelle: SDS]

## “Faltboot”

Funktion: Vergnügungsboot und Sportboot.

Belege: AG 44, BE 5, UW 5<sup>F</sup>.

Erläuterung: Das *Faltboot* ist ein Boot, das gefaltet, d. h. zerlegt werden kann. Es handelt sich um ein Paddelboot mit einem Gerüst aus Holz und einer Aussenhaut aus Gummi, entweder für eine oder zwei Personen. An den olympischen Spielen von 1936 wurden auch Faltboot-Rennen ausgetragen, heute sind sie durch Kunststoffboote verdrängt.

## “Flachbode”

Funktion: Mehrzweckboot.

Belege: BE 13, 14, 19, 27, 30, ZH 44.

Erläuterung: Vgl. *Flachbodeboot*.

## “Flachbodeboot”

Funktion: Sportfischerboot.

Belege: ZH 60.

Erläuterung: *Flachbodeboot* ist nur in Stäfa (ZH 60) belegt. An anderen Orten in der Ostschweiz ist von einem *Flachbodeschiff* die Rede, am Bielersee gibt es die verkürzte Form *Flachbode*. Allen Booten ist gemeinsam, dass sie

einen flachen Boden, d. h. keinen Kiel besitzen. Aber nicht alle Boote mit flachem Boden werden auch *Flachbodeboot* genannt. So hat z.B. der *Granse*, der in Stäfa ebenfalls belegt ist, auch einen flachen Boden.

Wir haben bei der Besprechung der ortsüblichen Fischerboote gesehen, dass die traditionellen Boote in unserem Untersuchungsgebiet gewöhnlich einen flachen Boden besitzen, während die neueren Holzboote mit einem Kiel ausgestattet sind. Es handelt sich beim *Flachbodeboot* daher wahrscheinlich um einen älteren Bootstypus. Der Gewährsmann von Stäfa fügt zwar an, man brauche es für "Luxuszwecke", zum auf dem See Herumfahren oder für die Sportfischerei. Dies ist eher ein Indiz, dass es sich nicht um eine sehr alte Boot handelt. Möglicherweise ist es ein Bootstypus, der zwar noch einen traditionellen flachen Boden besitzt, sonst aber nach neuerer Bauart z.B. in Klinkerbau gefertigt wurde. Genaueres über das Aussehen kann mangels Beschreibungen und Abbildungen nicht ausgesagt werden.

Es ist anzunehmen, dass das *Flachbodeschiff(li)*, das in SG 37<sup>F</sup>, UW 2, ZH 42, 44, 54, 58 belegt ist, synonym zum *Flachbodeboot* ist. Es handelt sich ebenfalls um Boote, die zu verschiedenen Zwecken gebraucht werden, nicht jedoch für die Berufsfischerei. Der Vorteil dieser Boote sei, so heisst es in Pfäffikon (ZH 44), dass sie gegenüber den Booten mit Kiel weniger *gampfen* (sich zur Seite neigen), wenn man am Bootsrand stehe. Daher sind sie für die Sportfischerei gut geeignet. In Kilchberg (ZH 55) heisst es, dass diese Boote sachlich alt seien. Gegenüber dem *Granse* sind sie jedoch wahrscheinlich jünger.

Ob sich diese Boote von den *Flachbode* oder dem *Flachboot* des Bielersee unterscheiden oder ob sie identisch sind, kann nicht beurteilt werden. Am Bielersee wird der *Flachbode* auch in der Berufsfischerei eingesetzt.<sup>774</sup> Es ist nicht ausgeschlossen, dass solche Boote weiter östlich auch ausserhalb der Fischerei gebraucht werden, konkrete Hinweise gibt es allerdings nicht.

### **"Flachbodeschiff(li)"**

Funktion: Fischer- und Transportschiff.

Belege: SG, UW, ZH.

Erläuterung: Siehe *Flachbodeboot*.

### **"Flooss"**

Funktion: Holz-, Waren- und Personentransport

Belege: *Flooss*: AG 29, 34, BE 5.

*Flooz*: AG 58.

*Floorz*: AG 59.

Erläuterung: *Flooss*, *Flooz*, mit *r*-Einschub *Floorz*, mhd. *vlōz* m./n., ahd. *flōz*, ist eine Ableitung zu *fliessen*.<sup>775</sup>



Flösse wurden gebaut, um mit Hilfe der Strömung Holz, meist Holzstämmen, in tiefer gelegene Regionen zu transportieren. Dabei wurden zusätzlich auch Waren und Personen befördert.

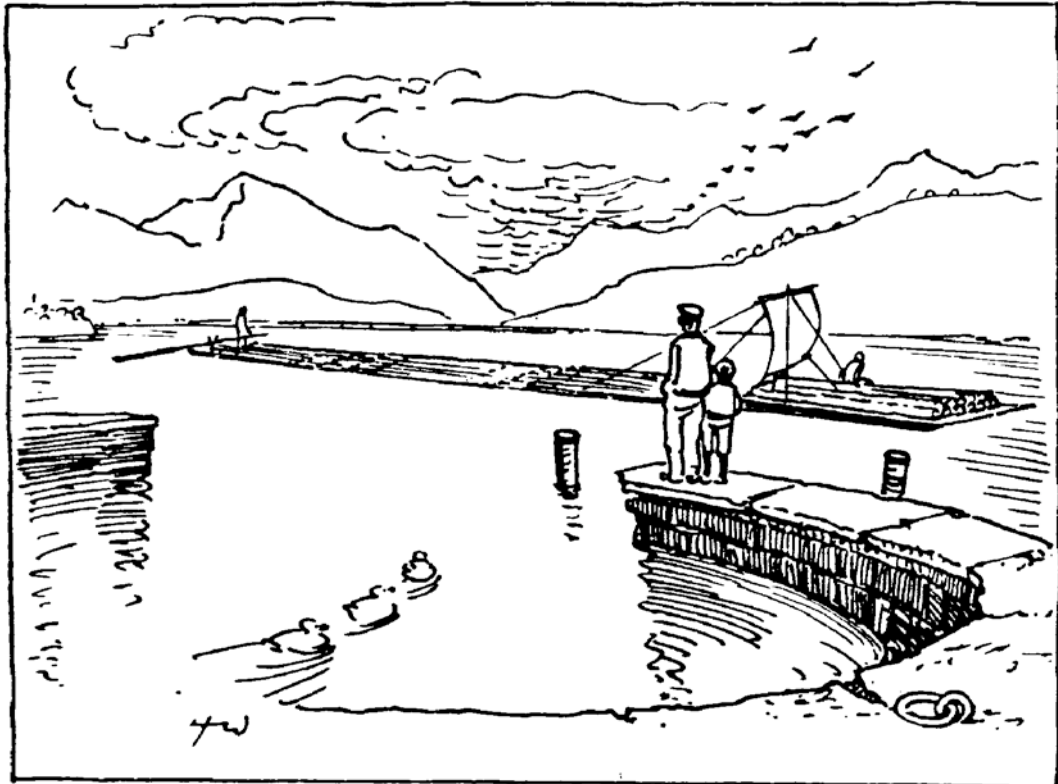


Abb. 112: Zusammengebundene Flösse auf dem Zürichsee. Für den Antrieb wurde bei günstigem Wind ein Segel benutzt. [Quelle: Zeichnung von Hans Witzig in HASLER Schiff ]

Hasler gibt folgende Beschreibung von Flössen auf dem Zürichsee: *“Öppe 40 bis 50 usg’ eschtet Tanne sind i zwe Stöösse hinderenand gsi, fest mit Chettene zämme g’raitlet. (...) Sie händ gruederet und ä na en Sägel gsetzt, wo-s chli Nahwind gha händ. (...) Sie sind gwönli au lenger, händ bis vier Stööss, chömed us em Walesee und gönd Züri zue. Si werded dur Sägel und Rueder fürsü b’bracht. (...). Mer hät au öppedie Läden gflürzt, (...). Die Läden sind chrüzwis gleit worde, bis me-n-e Schicht vo-n öppe-n en Meter Ticki gha hät. E so en Flurz ist 80 bis 85 Schueh (zirka 25 Meter) lang und öppe-n 18 Schueh (5,5 m) breit gsi.”*<sup>776</sup>

Flösse gab es früher auf allen grösseren Flüssen der deutschen Schweiz. Nach Baumann erreichte die Flösserei um 1850 ihren Höhepunkt und ging dann ziemlich rasch zurück.<sup>777</sup> Grund für den Rückgang war die Konkurrenz durch die Eisenbahnen und die zunehmenden Flussverbauungen. Zur Zeit der SDS-Aufnahme gab es keine Flösse mehr, mehrere Gewährsleute bestätigen jedoch, dass sie 40 bis 50 Jahre früher häufig gewesen seien.

### “Fuerschiff”

Funktion: Siehe Erläuterung.

Belege: BE 83.

Erläuterung: Das *Fuerschiff*, das nur in Brienz (BE 83) belegt ist, ist ein kleineres Last- oder Transportschiff. Der Gewährsmann beschreibt es folgendermassen: “Grosses Ruderschiff, für 8-10 Männer, die gemeinsam über den See fahren, um drüben das Vieh zu besorgen”. *Fuer* bezeichnet im Schwdt. einerseits die Beförderung von Waren an sich, andererseits aber auch die Fracht sowie das Fuhrwerk als Ganzes.<sup>778</sup> *Fuerschiff* ist also ganz ähnlich gebildet wie *Laschtschiff*. Da nur ein Beleg aus Brienz vorliegt, ist mit einer lokalen Bildung zu rechnen.

### “Gondle, Gondeli, Motorgondle, Badgondle”

Vgl. Kap. 2.2.4. und Karte 4.

### “Güeterschiff”

Funktion: Warentransportschiff.

Belege: LU 25<sup>F</sup>.

Erläuterung: Das *Güeterschiff* ist ein Lastschiff, das der Dampfschiffgesellschaft gehört. Über Aussehen und Antrieb des Bootes wird nichts gesagt. Ohne Zweifel handelt es sich jedoch um ein modernes Boot, der Name ist analog zu *Güterwagen* gebildet.

### “Gummiboot”

Funktion: Vergnügungsboot

Belege: SZ 10<sup>F</sup>.

Erläuterung: Ein *Gummiboot* hat luftdichten Kammern aus Gummi, die mit einem Ventil ausgerüstet sind. Vor Gebrauch wird das Boot aufgeblasen, nach Gebrauch wird die Luft wieder herausgelassen und das Boot kann zusammengelegt werden. *Gummiboot* wurde nur einmal genannt. Dies möglicherweise, weil es sich nicht wirklich um ein richtiges Boot handelt, oder weil solche Boote damals noch nicht sehr verbreitet waren. Nach Angabe der Gewährsperson werden Gummiboote nur von ortsfremden Leuten benutzt.

### “Halbmööli”

Funktion: Marktschiff.

Belege: SZ 1.

Erläuterung: *Halbmööli* ist nur gerade in Wollerau (SZ 1) belegt. Der Gewährsmann fügt noch die Funktion des Bootes, nämlich ‘Marktschiff’, sowie mögliche Herkunft des Wortes, ‘Halbmond’, an. Schwarzenbach, der das Wort in sein kleines Wörterbuch aufgenommen hat (wahrscheinlich eben-

falls aufgrund des SDS-Belegs), glaubt, dass das Wort möglicherweise volksetymologisch als ‘Halb-möndli’ aus *Halbnaae* entstellt sei.<sup>779</sup> Das isolierte Auftreten des Belegs erlaubt jedoch keine weitere Deutung.

### “Halbweidlig”

Funktion: Kleines Transportschiff.

Belege: BE 14.

Erläuterung: Dieses Boot wurde früher für kleine Transporte gebraucht, es ist etwas grösser als ein Ruderschiff, aber kleiner als ein Weidling zur Zeit der SDS-Aufnahme war es nicht mehr üblich. Ob das Bestimmungswort *Halb* sich auf die kleinere Grösse des Bootes bezieht, oder ob das Boot wie ein in der Mitte entzwei geschnittener Weidling mit Spiegelheck aussieht, kann mangels sachlicher Angaben nicht entschieden werden. Vgl. auch *Halbjassli* und *Halbmööli*.

### “Heuschiff”

Funktion: Heutransportschiff.

Belege: UW 10.

Erläuterung: Die Angabe des Gewährsmannes, das *Heuschiff* werde mit zwei Stehrudern gerudert, sowie der Verwendungszweck, nämlich der Transport von Heu, deuten auf ein traditionelles Schiff. Genauere Angaben fehlen jedoch.

### “Holzerschiffli”

Funktion: Wird zum Auffangen von Holz im Rhein gebraucht.

Belege: SG 15.

Erläuterung: In Diepoldsau (SG 15) wird nur gerade dieses eine Boot erwähnt. Offenbar ist der Rhein oberhalb des Bodensees für eine richtige Schifffahrt noch zu klein. Das *Holzerschiffli* scheint ausschliesslich zum Auffangen von Holz eingesetzt worden zu sein.

### “Holzschue”

Funktion: Vergnügungs- und Fischerboot.

Belege: BE 5.

Erläuterung: Das einzige, was wir über den *Holzschue* wissen, ist, dass es mit Sitzrudern ausgestattet sein soll und das Vergnügungs- und Fischerboot dient. Herkunft und Motiv der Benennung sind unklar. Möglicherweise handelt es sich um eine idiolektale Bildung, da nur ein einziger Beleg vorhanden ist.

### “lisschiff(li)”

Funktion: Fahrt auf gefrorenem See.

Belege: BE 13, TG 4, 8<sup>F</sup>.

Erläuterung: Das *Iisschiff(li)* wird für die Fahrt auf dem zugefrorenem See gebraucht. Dazu hat es auf der Unterseite Kufen, die den Bootsboden schützen. In Berlingen (TG 8<sup>F</sup>) wird es aber auch als normales Boot gebraucht. Der Antrieb erfolgt im Wasser mit Ruder, auf dem Eis mit Eishaken. In Ligerz (BE 13) dient das *Iisschiff* als Rettungsboot für Verunglückte bei gefrorenem See. Vgl. auch *Jagdschiffli*.

### “Jacht, Sägeljacht”

Funktion: Vergnügungssegelboot.

Belege: *Jacht*: SZ 1, TG 13<sup>F</sup>, UW 1 (*Jagge*).

*Sägeljacht*: SG 28, SZ 3<sup>FI</sup>, 3<sup>FII</sup>, TG 26<sup>FII</sup>, ZG 5.

Erläuterung: *Jacht* ist seit dem 16. Jh. als *Jachtschiff* oder *Jageschiff* belegt. Dem Wort liegt *Jagd* in niederländisch-niederdeutscher Schreibung zugrunde. Sachlich sind es schnellfahrende Schiffe, bei uns meist grössere Vergnügungssegelboote mit Kabine, laut Gewährsmann von Berlingen (TG 13<sup>F</sup>) solche “mit hohen Masten.” Das ältere Wort sei, wiederum laut Angabe aus Berlingen, *Klipper*. *Jacht* ist lexikalisch wie sachlich aus dem Norden importiert. *Jagge*, in Hergiswil (UW 1) als Synonym zu *Sägel Schiff* belegt, ist wahrscheinlich eine lautliche Variante. Häufiger als das Simplex ist das Kompositum *Sägeljacht* belegt.

### “Jagdschiffli “

Funktion: Wird für die Vogeljagd bei gefrorenem See gebraucht.

Belege: TG 8.

Erläuterung: Das *Jagdschiffli* ist nicht ein eigentliches Schiff, denn es wird nur auf dem gefrorenen See gebraucht. Es ist vorne spitz, hat hinten eine breite *Wanne* und verfügt über Kufen, so dass es wie ein Schlitten auf dem Eis läuft. Der Antrieb erfolgt mit einer *Schalte* oder mit einem *Iishoogge*. Vgl. auch *Iisschiff(li)*.



Abb. 113: Jagdschiffli in Ermatingen (TG 8). Obwohl es für den Einsatz auf Eis konzipiert ist, ist es gleich wie andere Boote gebaut. [Quelle: SDS]

## “Jegerlogetli “

Funktion: Jagdboot.

Belege: FR 1<sup>F</sup>.

Erläuterung: Das *Jegerlogetli* ist gleich gebaut wie das *Logetli* (vgl. Kap. 2.2.7.3.), jedoch kleiner. Es wird gebraucht für die Wildentenjagd; der Jäger liegt darin. Das Boot ist auch auf dem Neuenburgersee gebräuchlich. Laut Arnold ist es 4.8 m lang, 1.2 m breit und 30 cm hoch. Im Französischen wird das Boot *loquette de chasse* oder *canardière* genannt. Bei der Annäherung an Wildenten liegt der Jäger im Boot und bewegt das Boot mit an den Händen befestigten Paddeln vorwärts. Das Gewehr wird auf Sitzbank und Steven vorn im Schiff abgestützt.<sup>780</sup>

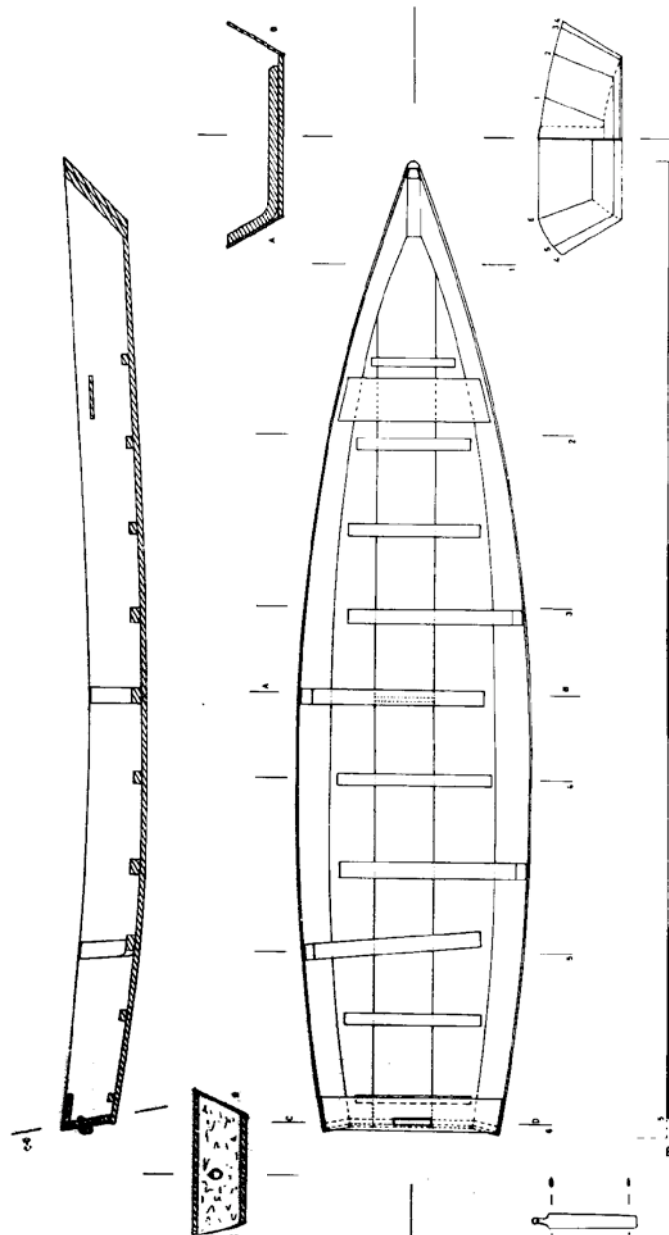


Abb. 114: Zeichnung einer loquette de chasse oder canardière auf dem Neuenburgersee nach B. Arnold. [Quelle: Zeichnung von ARNOLD Navigation, S. 191).

### “Kabineschiff”

- Funktion: Personentransportschiff.  
Verbreitung: UR 1<sup>F</sup>.  
Erläuterung: *Kabineschiff* ist ein motorisiertes Personenschiff für 20 und mehr Personen. Ausschlaggebend für die Benennung ist die Tatsache, dass dieses Boot über eine Passagierkabine verfügt. Wahrscheinlich ist mit einer idiolektalen Bildung zu rechnen.

### “Kanu”

- Funktion: Freizeitboot und Sportboot  
Belege: LU 25.  
Erläuterung: *Kanu* ist das erste Wort, das aus einer amerikanischen Sprache in eine europäische entlehnt worden ist. Am 26. Okt. 1492 verzeichnet Kolumbus *canoa* aus dem Westindischen.<sup>781</sup> Vom Spanischen gelangte es 1520 unverändert ins Deutsche, wurde aber im 18. Jh. über frz. *canot* und engl. *canoe* noch einmal als *Kanu* neu entlehnt.<sup>782</sup> Es handelt sich um ein Boot aus Baumrinde, Tierhäuten mit Holzgestell oder um einen leichten Einbaum. Heute wird *Kanu* für alle mit Paddeln betriebenen Sportboote gebraucht.

### “Kiilbode”

- Funktion: Vergnügungsboot.  
Belege: BE 14.  
Erläuterung: *Kiilbode* ist eine analoge Bildung zu *Flachbode*. Ausschlaggebend ist die Konstruktion des Bodens. Gewöhnlich werden solche Boote jedoch *Kiilboot* oder *Kiilschiff* (s.d.) genannt. Solche Boote sind laut Gewährsmann jünger als der *Flachbode*. Sie werden für den Sonntagsbummel gebraucht.

### “Kiilboot”

- Funktion: Für Sportfischerei oder zum Personentransport.  
Belege: BE 27, 30, ZH 60.  
Erläuterung: Das *Kiilboot* hat seinen Namen von der Bauart, es handelt sich um ein Boot mit einem Kiel. Solche Boote sind in unserem Gebiet nicht heimisch, sondern von Norden her eingeführt worden. Mitzka schreibt dazu: “Das nun immer wieder genannte Kielboot (Kiel, Klinker sind seine Merkmale, meist Spiegel) ist jetzt Allerweltstyp geworden. Es ist von den Seehäfen ins Binnenland gedrungen. (...). Diese Gruppe der Kielboote ist in der Regel jetzt reines Werfterzeugnis, uns interessiert dann noch der Weg der Ausbreitung im deutschen Sprachgebiet. Es ist überallhin, wo es als Spazierfahrzeug vermietet werden kann, von den ostpreussischen Seebädern bis über die oberbayerischen und österreichischen Seen zum

Genfer See und zur Adria übernommen. Dazwischen sind die reissenden Flüsse für jene Verwendung zu schwierig, da wählt der heimische Sport die heimischen Flachboote mit den Stehrudern, dazu die Kanus, Faltboote des Weltsportes. Die Rudertechnik des paarweisen Zugruderns im Sitz ist einfach, sie dringt von Norddeutschland gerade mit jenem Kielboot in den deutschen Süden und darüber hinaus.<sup>783</sup>

Wesentlich häufiger als *Kiilboot* ist die Bezeichnung *Kiilschiff*. Sachlich gibt es jedoch keine Unterschiede, beide Bezeichnungen sind synonym.



Abb. 115: Rueder- oder Kiilboot aus Zug (ZG 5). [Quelle: SDS]

### “**Kiilschiff**”

Funktion: Sport-, Vergnügungs- und Fischerboot.

Belege: BE, LU, SG, UW, ZH.

*Kiilschiff* ist synonym zu *Kiilboot*, jedoch häufiger als dieses anzutreffen. In Bezug auf Sache und Herkunft gilt das dort gesagte.

### “**Klipper**”

Funktion: Sportsegelboot.

Belege: TG 13<sup>F</sup>.

Erläuterung: In Uttwil (13<sup>F</sup>) ist *Klipper* ein Synonym zu *Jacht*. Das Wort ist entlehnt aus engl. *Clipper* ‘scharf gebauter Schnellsegler’. Solche Boote sind zu Anfang des 19. Jh. in amerikanischen und australischen Gewässern angekommen.<sup>784</sup> Heute bedeutet das Wort vor allem ‘grosses Verkehrsflugzeug’. Engl. *Clipper* ist ein Nomen agentis zu *clip* ‘schneiden, scheren’, Ausgangsbedeutung ist entsprechend etwa ‘schnittiges (Pferd, Schiff, Flugzeug)’.<sup>785</sup>

### “Klüplerschiffli”

Funktion: Nicht genannt.

Belege: SG 28.

Erläuterung: Das *Klüplerschiffli* sei länger als das *Kiilschiff* und verfüge nur über Sitzruder. Wahrscheinlich gehört das Boot einem Seeclub, was zu dieser Namengebung geführt hat.

### “Kursboot”

Funktion: Kursschiff.

Belege: UW 7<sup>F</sup>.

Erläuterung: Das *Kursboot* ist ein kleines Kursschiff. Nach Angabe des Gewährsmannes wird es auch als *Motorboot* bezeichnet. Ausschlaggebend für die Namengebung ist die Funktion des Schiffes. Vgl. *Kursschiff*.

### “Kursschiff”

Funktion: Kursschiff.

Belege: BE 30, 74.

Erläuterung: *Kursschiff* bezeichnet, wie der Name sagt, ein fahrplanmässig verkehrendes Personenschiff. Sachlich sind Kursschiffe auf jedem grösseren See vorhanden, sie werden jedoch eher als *Dampf-* oder *Motorschiff* bezeichnet. Der Gewährsmann von Thun (BE 74) fügt bei, oft werde gleich der Name des Schiffs anstelle von *Kursschiff* genannt.

### “Lauue”

Funktion: Zum Be- und Entladen der grossen Lastschiffe bei niedrigem Wasserstand, teilweise auch zum Fischen gebraucht.

Belege: SG 10 *l̄ōūūə*, TG 12<sup>F</sup> *l̄āūūə*, 13<sup>F</sup> *l̄ōūə*, 26<sup>FII</sup> *l̄ōūūə*.

Erläuterung: Die Gewährspersonen geben mehrmals an, dass mit der *Lauue* die Lastschiffe entladen werden, falls diese wegen zu seichtem Wasser nicht bis an Land fahren können. Es handelt sich offenbar um kleinere Transportschiffe.

Ein Hinweis auf diese Bezeichnung findet sich im Badischen Wörterbuch. Dort wird es als “Lastschiff mit breitem Bug und Heck” definiert. Die Herkunft des Wortes ist unsicher. Der vom Badischen Wörterbuch



suggestierte Zusammenhang mit *Lauer* ‘Schiffände’ scheint mir wenig wahrscheinlich.<sup>786</sup>

### “Märtschiff”

Funktion: Warentransportschiff.

Belege: BE 74, 75, 82.

Erläuterung: Das *Märtschiff* wurde früher hauptsächlich zum Marktbesuch gebraucht, ist um die Jahrhundertwende aber verschwunden. In Thun (BE 74) wurde synonym zu dieser Bezeichnung der Ausdruck *Weitschiff* gebraucht. In Merligen wurde ein Schiff mit ähnlicher Funktion *Weitschiff* genannt.

### “Motorboot”

Funktion: Kleines oder mittleres Boot für Personentransport und Vergnügungsfahrten. Teilweise auch Kursschiff.

Belege: AG, BE, FR, LU, SH, SZ, UR, UW, ZG, ZH.

Erläuterung: *Motorboot* bezeichnet Boote, die mit einem Motor ausgerüstet sind. Da die verschiedensten Boote mit Motor betrieben werden können, bezeichnet das Wort nicht einen bestimmten Bootstypus, sondern ist eine allgemeine Bezeichnung für mit Motor angetriebene Boote. Das Spektrum reicht von Sportbooten bis zu kleineren Kursschiffen. Siehe auch *Motorschiff*.



Abb. 117: Motorschiff oder Motorli in Luzern (LU 25). In diesem Fall handelt es sich um ein kleines Kursschiff. [Quelle: SDS]

### “Motorschiff”

Funktion: Kurs-, Vergnügungs- oder Fischerboot.  
Belege: AG, BE, LU, SG, SH, SZ, TG, UR, UW, ZG, ZH.  
*Motorschiff* ist eine allgemeine Bezeichnung für alle Boote und Schiffe, die mit Motor angetrieben werden. Darunter befinden sich sowohl kleinere Motorboote wie grosse Kursschiffe. Entsprechend dem Alter des Motorantriebs handelt es sich um eine jüngere Bildung. Siehe auch *Motorboot*.

### “Nafteli”

Funktion: Motorisiertes Ausflugsschiff für 20-30 Personen.  
Belege: UR 4<sup>FII</sup>.  
Erläuterung: Laut Auskunft der Gewährsperson handelt es sich bei *Nafteli* um einen alten Namen. Die Herkunft des Wortes ist unklar. Literatur und Wörterbücher enthalten keine Hinweise. Möglich scheint eine Entstellung aus *Naue*li.

### “Notschaluppe”

Funktion: Rettungsboot.  
Belege: BE 78.  
Erläuterung: *Notschaluppen* oder *Notschiffli* werden nach Angabe des Gewährsmannes aus Leissigen (BE 78) auf Dampfschiffen als Rettungsboote mitgeführt. Zu *Schaluppe*: Vgl. Kap. 2.2.7.1. Vgl. auch *Notschiffli*.

### “Notschiffli”

Funktion: Rettungsboot.  
Belege: TG 8<sup>F</sup>, BE 78.  
Erläuterung: In Berlingen (TG 8<sup>F</sup>) wird das *Notschiffli* zur Rettung von im Eis eingesunkenen Personen gebraucht; es ist hinten und vorne breit und aufgezogen, der Antrieb erfolgt mit einem Eishaken. Möglicherweise ist es identisch mit dem *Iisschiffli*. In Leissigen (BE 78) wird das *Notschiffli* oder die *Notschaluppe* als Rettungsboot auf Dampfschiffen mitgeführt.

### “Notweidlig”

Funktion: Rettungsboot oder Notfähre.  
Belege: AG 16, 30.  
Erläuterung: Ein *Notweidlig* ist ein normaler *Weidlig*, der zur Rettung von Schiffbrüchigen oder für sonstige Notsituationen in Bereitschaft gehalten wird. In Zurzach (AG 16) wird hinzugefügt, der *Notweidlig* gehöre dem Staat, in Grossdöttingen (AG 30) dient er bei der Fähre als “Notbehelf”. Vgl. auch *Notschiffli* und *Notschaluppe*.

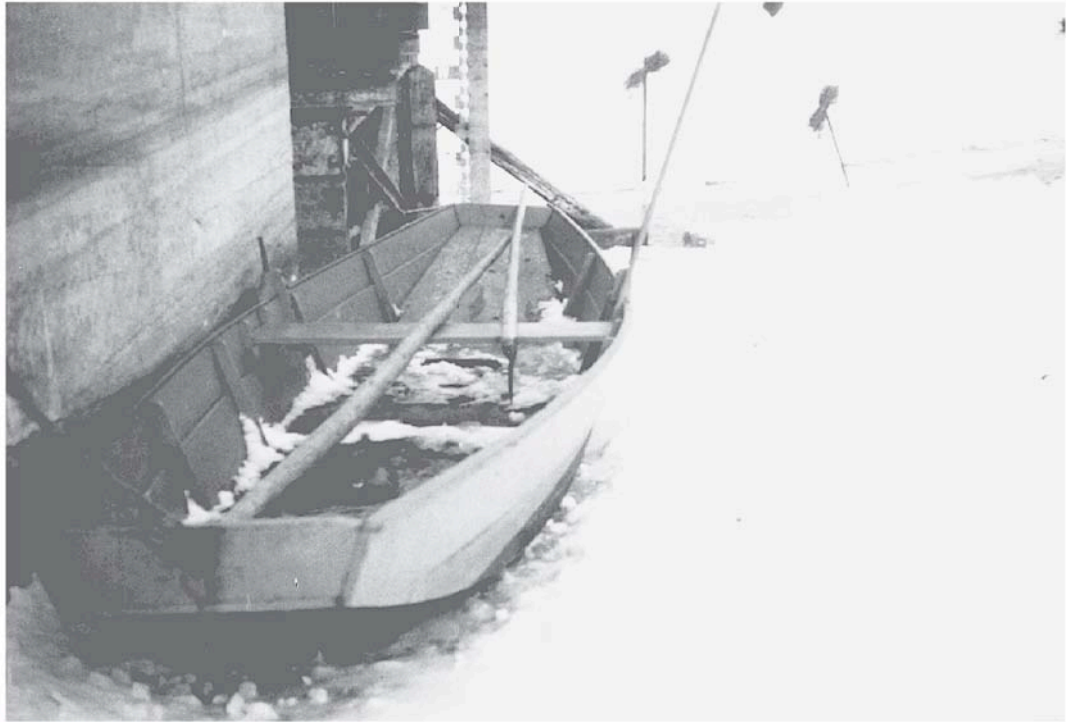


Abb. 118: Notschiffli in Berlingen (TG 8<sup>F</sup>). [Quelle: SDS]

### “Paduboot, Paduböötli”

Funktion: Vergnügungsboot.

Belege: AG, BE, LU, SO, SZ, TG, UW, ZH.

Erläuterung: Ein *Paduboot* oder *Paduböötli* ist ein Boot, das mit einem *Paddel* gerudert wird. *Paddel* wurde im 19.Jh. aus ne. *paddle* entlehnt, das seit dem 17.Jh. die entsprechenden Ruder der Indianer und Malaien bezeichnet.<sup>787</sup> Wie das Wort ist auch die Sache in unserem Gebiet Importgut. Paddel waren höchstens in der Urzeit einmal heimisch. Da die Paddel nicht an der Bordwand aufgestützt werden, wird nur eine geringe Hebelwirkung erzielt. Daher können nur kleine und leichte Boote mit Paddeln betrieben werden, vorwiegend Kanus.

### “Ponton”

Funktion: Armeboot der Pontoniertruppen

Belege: AG, BE, LU, SG, SH, SO, ZH.

Erläuterung: *Ponton* sind Boote, die von der Armee zum Bau von Schiffbrücken gebraucht werden. Im Wort steckt frz. *pont* ‘Brücke’, eine weitere Ableitung ist *Pontonier*. Hauptsächliches Boot der Pontoniere ist der *Weidling*. Die militärischen *Weidlinge* werden von den Gewährsleuten

### “Pontonschiff”

Funktion: Armeboot der Pontoniertruppen.

Belege: SH 4.

Erläuterung: Siehe *Ponton*.



Abb. 119: Grosses Ponton auf der Reuss in Bremgarten (AG 43). [Quelle: SDS]

### “**Quintnerschiffli**”

Funktion: unklar.

Belege: SG 37<sup>F</sup>.

Erläuterung: Beim *Quintnerschiffli* soll es sich um einen Weidlig handeln, der vorn einen speziellen, aufragenden Kiel besitzt. Der Name stammt von der Ortschaft Quinten, die am Walensee gegenüber von Quarten (SG 37<sup>F</sup>) liegt und nur mit dem Schiff zu erreichen ist. Offenbar gehört das *Quintnerschiffli* zu einem Bootstypus, der am Walensee nur in Quinten vorkam.

### “**Raddampfer**”

Funktion: Kursschiff.

Belege: SG 9, SZ 1.

Erläuterung: Der Name stammt von den grossen Schaufelrädern, mit denen solche Dampfschiffe angetrieben werden. Vgl. auch *Radschiff*.

### “Radschiff”

Funktion: Kursschiff.

Belege: SZ 1<sup>F</sup>.

Erläuterung: So nennt der Gewährsmann von Hurden (SZ 1<sup>F</sup>) das grosse Dampfschiff. Benennungsmotiv sind die grossen Schaufelräder, mit dem das Dampfschiff angetrieben wird. Siehe auch *Raddampfer*.

### “Rennboot”

Funktion: Sportboot.

Belege: AG, SG, SZ, TG.

Erläuterung: *Rennboot* bezeichnet in der Regel ein schnelles Motorboot verschiedener Bauart. In der Innerschweiz wird es häufig auch als Jagdboot eingesetzt. Genauere sachliche Hinweise fehlen in unserem Material. Wahrscheinlich sind sowohl Boote mit Aussenbordmotor wie auch solche mit eingebautem Motor gemeint. Synonym dazu ist vielerorts auch *Renner*.

### “Renner”

Funktion: Jagdboot.

Belege: LU 28, UR 2<sup>F</sup>, 3, UW 5<sup>F</sup>.

Erläuterung: in Weggis (LU 28) wird es als Synonym von *Rennboot* bezeichnet, bei den Belegen aus dem Kanton Uri soll es um ein Jagdboot handeln. Benennungsmotiv ist offenbar die Schnelligkeit solcher Boote. Über ihr Aussehen ist nichts bekannt.

### “Riidampfer”

Funktion: Nicht genannt, wahrscheinlich Kursschiff.

Belege: SH 4.

Erläuterung: Synonym zum *Riidampfer* wird auch der Ausdruck *Riischiff* gebraucht. Wahrscheinlich handelt es sich daher um ein Kursschiff. Ob es tatsächlich Dampfantrieb hat, ist ungewiss, da häufig auch die Nachfolgeboote der Dampfschiffe als *Dampfschiff* bezeichnet wurden. Das Bestimmungswort bezieht sich auf den Rhein, auf dem dieses Boot verkehrt.

### “Riischiff”

Funktion: Nicht genannt, wahrscheinlich Kursschiff.

Belege: SH 4.

Erläuterung: Synonym zum *Riischiff* wird auch der Ausdruck *Riidampfer* gebraucht. Wahrscheinlich handelt es sich daher um ein Kursschiff. Vgl. auch *Riidampfer*.

### “Ruederboot(li)”

Funktion: Fischer- oder Vergnügungsboot.

Belege: AG, BE, SG, TG, ZG, ZH.

Erläuterung: *Ruederboot(li)* ist eine sehr unspezifische Bezeichnung. Da früher alle Boote mit Ruder angetrieben wurde, wäre eine solche Bezeichnung wenig sinnvoll. Sie ist erst in neuerer Zeit, seit auch Motoren eingesetzt wurden, aufgekommen. Damit werden in erster Linie Ruderboote aus einer Werft, nicht jedoch die traditionellen Fischerboote bezeichnet. Vgl. auch *Ruederschiff(li)*.

### “Ruederschiff(li)”

Funktion: Vergnügungs-, Fischer- und Lastboot.

Belege: AG, BE, LU, SH, SZ, TG, UR, UW.

Erläuterung: Allgemeine Bezeichnung für mit Rudern angetriebene Boote. Sachlich gibt es daher grosse Unterschiede, in einem Fall wird gar das grosse Lastschiff so bezeichnet. In anderen Fällen handelt es sich um Boote für den Personentransport oder die Sportfischerei. Vgl. auch *Ruederboot(li)*.



Abb. 120: Ruederschiffli einer Bootsvermietung in Luzern (LU 25). [Quelle: SDS]

### “Rüscheschiff”

Funktion: Fischerboot für den *Rüschenfang*.

Belege: TG 8<sup>F</sup>.

Erläuterung: Das *Rüscheschiff* wird von Berufsfischern ausschliesslich für den Fang von *Trüschchen* oder *Trüschchen*, einer Fischart des Bodensees, gebraucht wird. Das Boot sei vorn spitz, hinten breit, im Ganzen kräftiger gebaut als die *Gundle*.

## “Sägel”

Funktion: Vergnügungssegelboot.

Belege: LU 25, 26, ZH 44.

Erläuterung: *Sägel* ist eine Verkürzung von *Sägelboot* oder *Sägelschiff* (s. d.) als Bezeichnung moderner Sportsegelboote.

## “Sägelboot”

Funktion: Vergnügungsboot.

Verbreitung: BE, SG, SZ, TG, UR, UW, ZG, ZH.

Erläuterung: Als *Sägelboot* werden ausschliesslich die modernen Sportsegelboote bezeichnet.

## “Sägelschiff(li)”

Funktion: Vergnügungs- und Lastschiff.

Belege: AG, BE, LU, SG, SH, SZ, TG, UR, UW, ZG, ZH.

Erläuterung: Allgemeine Bezeichnung für mit Segeln ausgerüstete Boote. Meist handelt es sich um moderne Sportsegelboote, in einzelnen Fällen (TG 13<sup>F</sup>, ZH 58) wird auch das traditionelle Lastschiff so bezeichnet.

## “Sägler”

Funktion: Vergnügungssegelboot.

Belege: BE, SZ, TG, UR, UW.

Erläuterung: *Sägler* bezeichnet nicht nur Personen, die mit Segelschiffen fahren, sondern auch die Schiffe selbst. Wie *Sägel* ist es eine Verkürzung von *Sägelboot* oder *Sägelschiff* (s. d.) als Bezeichnung moderner Sportsegelboote.



Abb. 121: Sägler in Merligen (BE 77). [Quelle: SDS]

### “Salondampfer”

Funktion: Nicht genannt, wahrscheinlich Kursschiff.

Verbreitung: SZ 11, ZH 60.

Erläuterung: Es handelt sich um Dampfschiffe, die einen Salon für die Passagiere besitzen. Vgl. auch *Salonschiff* und *Dampfer*.

### “Salonschiff”

Funktion: Nicht genannt, vermutlich Kursschiff.

Belege: SZ 3<sup>FI</sup>.

Erläuterung: Das *Salonschiff* bezeichnet wahrscheinlich ein Schiff mit einem Salon, d.h. ein grosses Personenkursschiff. Siehe auch *Salondampfer*.

### “Schiff”

Funktion: Kursschiff.

Belege: ZH 58.

Erläuterung: *Schiff* ist die allgemeinste Bezeichnung, die man einem Schiff geben kann. In diesem Fall soll es sich um eine “Art Dampfschiff mit Dieselantrieb” handeln. Offenbar meint der Gewährsmann ein modernes Motorkursschiff.

### “Schiffli”

Funktion: Nicht bestimmt.

Belege: SZ 3<sup>FI</sup>, UR 4<sup>FI</sup>.

Erläuterung: *Schiffli* als Diminutiv von *Schiff* kann ganz allgemein kleinere Boote bezeichnen. Zweimal wird das Wort auch für ein Boot des Berufsfischers gebraucht. In Lachen (SZ 3<sup>FI</sup>) nimmt der Gewährsmann das *Schiffli* für das Fischen ohne Netze, während mit Netzen der *Granse* gebraucht wird. In Flüelen (UR 4<sup>FI</sup>) ist das *Schiffli* Ersatz für den alten, mehrteiligen *Eibaum*. Offenbar handelt es sich um neuere Boote, die anstelle der alten Fischerboote eingesetzt werden, die aber noch keinen spezifischeren Namen erhalten haben.

### “Schnällboot”

Funktion: Nicht genannt, wahrscheinlich kleineres Kursschiff oder Sportboot.

Belege: SZ 3<sup>FI</sup>, 10<sup>F</sup>, ZG 7<sup>F</sup>.

Erläuterung: Das ältere Wort dafür ist laut Aussage des Gewährsmannes von Lachen (SZ 3<sup>FI</sup>) *Seetüfel*.

### “Schnäpf”

Funktion: (Sport-)Fischerboot.

Belege: SG 36, 37<sup>F</sup>.

Erläuterung: *Schnäpf* ist zweimal am Walensee belegt. Es handelt sich um ein Boot, das



in der Sportfischerei mit der Schleppschnur vorwiegend zum Hechtfang eingesetzt wird. In Murg (SG 36) heisst es, das Boot sei hinten und vorne stumpf. In Quarten (SG 37<sup>F</sup>) dagegen wird von einer breit aufstehenden Spitze gesprochen. Es muss davon ausgegangen werden, dass in beiden Fällen vom gleichen Bootstypus die Rede ist. Zur Zeit der Aufnahme soll er aber schon seit einiger Zeit ungebräuchlich gewesen sein. Dies mag vielleicht auch die etwas unpräzisen und nicht übereinstimmenden Beschreibungen zu erklären.

Das Wort gehört vermutlich zu *Schnepfe*, mhd. *snepe* m./f., ahd. *snepa* ‘Schnepfe’. Der Vogel hat seinen Namen von seinem langen, schmalen Schnabel, obwohl ein eindeutiges Grundwort nicht festzustellen ist.<sup>788</sup>

Wie beim *Granse* ist auch hier ‘Schnabel’ Ausgangsbedeutung der Bootsbezeichnung, motiviert wurde sie vermutlich durch ein ungewöhnliches Aussehen der Bootsspitze. Vgl. auch *Änteschnäpf*.

### “Schneeläufer”

Funktion: Nicht genannt.

Belege: SZ 1<sup>F</sup>.

Erläuterung: Der Gewährsmann gibt keine weiteren Erklärungen zu diesem Boot. Man kann sich vorstellen, dass es analog zum *Iisschiffli* auf dem gefrorenen See gebraucht wird. Dazu müsste das Boot Kufen aus Eisen besitzen, die das Holz vor Beschädigung schützen. In den Wörterbüchern ist das Wort nicht verzeichnet, es muss sich um eine idiolektale oder lokal sehr beschränkte Bildung handeln. Die Verwendung des Grundwortes *Läufer* ist nicht ungewöhnlich. Man sagt “überhaupt von einem Schiffe, dass es läuft, wenn es Fahrt macht oder segelt”.<sup>789</sup>

### “Schnoorzeschiff”

Funktion: Transportschiff.

Belege: UW 5<sup>F</sup>.

Erläuterung: Dieses Schiff wurde vom Nachbarn der Gewährsperson erbaut. Der Name ist von der Spitze des Bootes, dem *Schnoorz* abgeleitet.<sup>790</sup>

### “Schruubedampfer”

Funktion: Kursschiff.

Belege: SZ 1, 10<sup>F</sup>, 11.

Erläuterung: Im Gegensatz zum *Raddampfer* verfügt der *Schruubedampfer* nicht über Schaufelräder, sondern “eine oder mehrere am Schiffsende angebrachte Schrauben”<sup>791</sup>, die für den Antrieb sorgen.

### “Schwalbeschiff”

Funktion: Kursschiff.

Belege: ZH 59.

Erläuterung: Das *Schwalbeschiff* ist das kleinste Schiff mit Dampf- oder Motorenantrieb. Ähnliche Bildungen sind *Schwalbe* (ZH 60, SZ 1<sup>F</sup>, 3<sup>FI</sup>, 3<sup>FII</sup>) und *Dampfschwalbe* (ZH 37, 58, SZ 1).

### “Schwärtboot”

Funktion: unklar, wahrscheinlich Vergnügungsboot.

Belege: SG 28.

Erläuterung: Die Bezeichnung ist einzig in Schmerikon (SG 28) belegt, als Erläuterung für die Gewährsperson hinzu: “etwas gewölbt, einfach wie Kielschifflein. Tragen einen *Schwärtchaschte* [= Spalt ca. 5-6 cm breit, durch welchen man ins Wasser hinunter sieht]”. Offenbar ist das Boot mit einem Schwert ausgerüstet, welches die Abdrift des Bootes mindert.

### “Stoos-Schiff”

Funktion: unklar, vermutlich zum Stoosen von nicht-motorisierten Lastschiffen.

Belege: SG 10 *štōšef*.

Erläuterung: Die einzige Erläuterung, die wir von diesem Schiff haben, ist, dass es mit Motor betrieben wird. Dies reicht nicht aus, um es sprachlich oder sachlich näher einzuordnen.

### “Truckeschiff”

Funktion: Fischerboot

Belege: SH 10.

Erläuterung: Das *Truckeschiff* soll gleich gebaut sein wie der *Senger*, sei allerdings etwas kleiner und habe eine eingebaute *Fischtrucke* (Fischbehälter). Die *Fischtrucke* hat den Ausschlag für die Bezeichnung des ganzen Schiffes gegeben. Gebaut seien die Schiffe in “Pontonart”, wahrscheinlich ist damit gemeint, dass es sich um flachbödige, stevenlose Boote ähnlich dem *Weidlig* handelt. Damit gehören diese Boote aufgrund ihrer Bauart zu den traditionellen Booten.

### “Übersetzboot”

Funktion: Armeeboot

Belege: BE 31.

Erläuterung: Das *Übersetzboot* ist ähnlich gebaut wie ein *Weidlig*, ist jedoch nur vorne aufgezogen, hinten wird das Boot durch ein senkrechtes Heck, den *Spiegel*, abgeschlossen. Daran kann auf einfache Weise ein Aussenbordmotor angeschlossen werden.

Das Bestimmungswort in *Übersetzboot* stammt vom Verb *übersetzen* ‘von einem Ufer ans andere befördern’, es ist eine nhd. Bildung, die vermutlich in der Militärsprache entstanden ist.

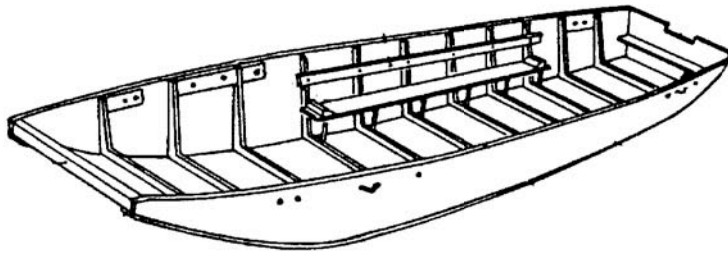


Abb. 122: Übersetzboot der schweizerischen Armee. [Quelle: SCHWEIZERISCHE ARMEE. 1984. Lerne Wasserfahren, werde Pontonier. Lehrschrift 57.6d. o. O., S. 1]

### “Ussebootmotore, Ussebördler”

- Funktion: Meist Fischerschiff  
 Belege: LU 25, SZ 13, UR 2<sup>F</sup>.  
 Erläuterung: Der Name stammt vom Antrieb, dem Aussenbordmotor. Es ist eine Pars-pro-toto-Bezeichnung. Sachlich handelt es sich um kleinere, meist neuere Boote, die von solchen Motoren angetrieben werden.



Abb. 123: Ussebootmotor in Luzern (LU 25). Damit wird nicht nur der Motor, sondern das ganze Boot bezeichnet. [Quelle: SDS]

### “Weitschiff”

- Funktion: Marktschiff  
 Belege: BE 74.  
 Erläuterung: *Weitschiff* ist etymologisch vermutlich mit dem *Weidlig* verwandt. Im Bestimmungswort steckt mhd. *weid(e)* ‘Jagd, Fischfang’, daher mutmasst das Idiotikon, das *Weitschiff* sei ein “wohl kleineres, zunächst zur Fischerei verwendetes Schiff (doch nach neuerer Auskunft nicht synonym mit *Weidling*)”.<sup>792</sup> Diese Funktion wird im SDS-Material nicht (mehr) bestätigt. Es wird ausgeführt, der Gewährsmann könne die Bezeichnung selbst

nicht erklären. Als Synonym zu *Weitschiff* wird *Märtschiff* gebraucht. Sachlich handelt es sich um ein Transportschiff, mit dem Heu und andere Ware, auch Jauche, über den See geführt wurde. Teilweise hatte diese Boote ein Verdeck, damit die Ware gegen Nässe geschützt war.

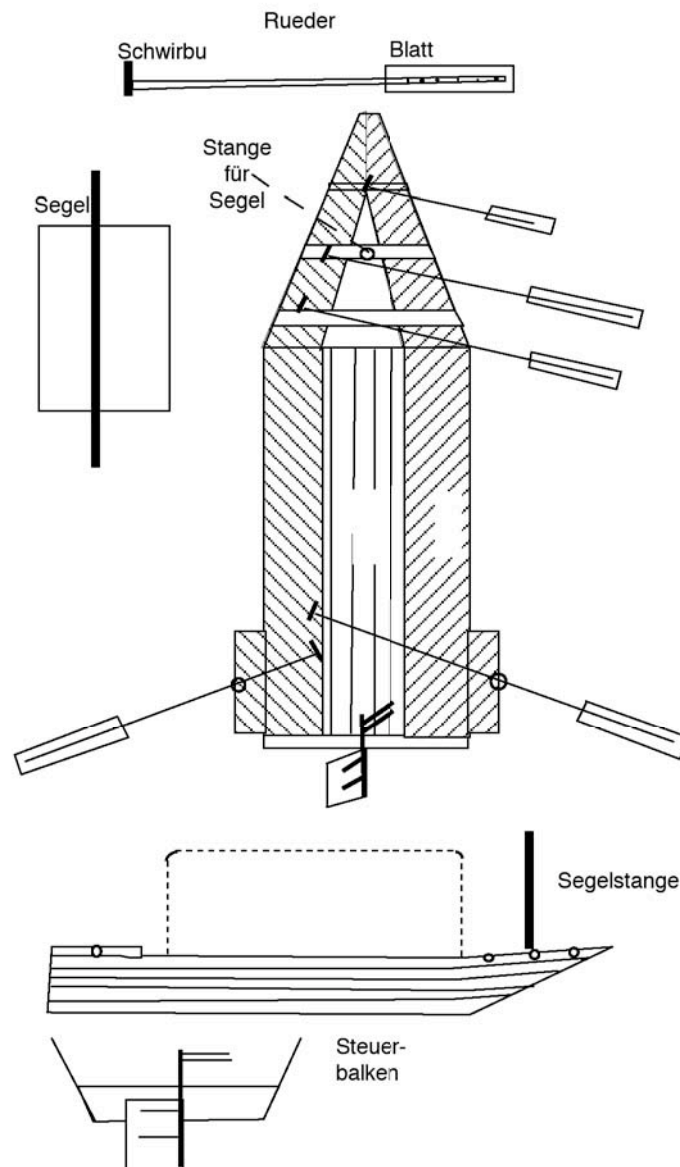


Abb. 124: Zeichnung eines Weitschiffs aufgrund der Skizze einer Gewährsrau.

### “Zürischiffli”

Funktion: Vergnügungsboot.

Belege: ZH 56.

Erläuterung: Dieses Boot ist in den siebziger Jahren des letzten Jahrhunderts auf- gekommen; es hatte hinten ein Stehruderpaar, vorne ein Sitzrunderpaar und konnte mit Segel ausgerüstet werden. Genauere Angaben fehlen, das Benennungsmotiv ist unbekannt. Möglicherweise stammt das Boot aus einer regionalen Werft.

## 3. Zusammenfassung und Ergebnisse

Wir haben eingangs festgestellt, dass die sachliche Entwicklung der Kleinschiffahrt in der deutschen Schweiz noch weitgehend unerforscht ist. Auch über Aussehen und Konstruktion der traditionellen Boote und Schiffe zu Beginn unseres Jahrhunderts gibt es nur lückenhafte Erkenntnisse. Lediglich vereinzelt Boote aus dieser Zeit wurden ausführlicher dokumentiert oder sind in ein Museum aufgenommen worden. Am meisten wissenschaftliches Interesse ist bisher dem echten Einbaum des Ägerisees entgegengebracht worden.

Angesichts der Komplexität des Gegenstandes konnten die SDS-Aufnahmen diese Lücke nur teilweise schliessen. Eine präzise sachkundliche Beschreibung aller Boote, ihrer Einzelteile und der dazugehörigen Ausrüstung war in der für eine Aufnahme zur Verfügung stehenden Zeit nicht zu leisten. Es war uns deshalb nicht möglich, unseren Ausführungen eine solide sachkundliche Grundlage voranzustellen. Wir gingen daher vom sprachlichen Erscheinungsbild aus und haben erst dann nach den damit verbundenen Sachtypen und deren Beziehung zu ihrer Bezeichnung gefragt. Aber auch dieses Vorgehen konnte nur zum Teil das Verhältnis von Sprach- und Typenlandschaften aufzeigen. Für einige Zusammenhänge mussten wir es bei Mutmassungen bleiben lassen, andere konnten überhaupt nicht aufgedeckt werden. Trotzdem konnten aber wesentliche Merkmale der räumlichen Gliederung der Boote und ihrer Einzelteile in sachlicher und sprachlicher Ausprägung herausgearbeitet werden.

Wir wollen hier die wichtigsten Erkenntnisse noch einmal zusammenfassen. Dabei soll auch für die verschiedenen Regionen ein idealtypisches Fischerboot rekonstruiert werden, wie es zur Zeit der SDS-Aufnahme in Gebrauch war.

### 3.1. DIE RÄUMLICHE GLIEDERUNG DER FISCHERBOOTE

Die traditionellen Fischerboote auf den Gewässern der deutschen Schweiz waren in den 40er und 50er Jahren dieses Jahrhunderts alle ohne Ausnahme flachbödig. Abgesehen vom *Weidlig* und dem echten Einbaum, die stevenlos sind, sowie vom *Segi-* und *Rüscheschiff*, die Querplankensteven besitzen, handelt es sich immer um Bodenplankenboote mit Balkensteven. Erst in neuerer Zeit sind auch Kielboote aufgekommen, die aber bereits wieder weitgehend von Kunststoff- oder Metallbooten abgelöst wurden.

Von überregionaler Bedeutung ist die Unterteilung der Boote in Fluss- und Seeschiffe. Sie ist deshalb wichtig, weil je nach Beschaffenheit des Gewässers andere Faktoren



den Bau der Schiffe massgeblich beeinflussen. Flussschiffe müssen sehr beweglich sein, so dass gefährliche Hindernisse auch bei starker Strömung sicher umfahren werden können, Seeschiffe benötigen demgegenüber eher einen Schutz gegen hohen Wellengang, Beweglichkeit ist sekundär. Man muss sich aber hüten, Typenlandschaften rein mit der Beschaffenheit des Fahrwassers erklären zu wollen; sie sind zwar häufig davon beeinflusst worden, die konkrete Ausgestaltung der Boote variiert jedoch, so dass sich "Bezirke verschiedener Bausitte, also Sachbrauchs"<sup>793</sup> entwickeln konnten.

Die Trennung in Fluss- und Seeschiffe wird auf Karte 1 mit aller Deutlichkeit vor Augen geführt. Die Belegorte entlang den Flussläufen kennen mit einer einzigen Ausnahme<sup>794</sup> nur ein als *Weidlig* bezeichnetes Schiff für den Fischfang. Alle Indizien sprechen dafür, dass sämtliche Belege entlang der Flüsse dem Sachtyp angehören, den wir als "längsgedieltes, stevenloses Bodenplankenboot mit beidseitig aufgezo-genem Boden" bezeichnet haben. Wir haben damit entlang der Flüsse eine sehr homogene Sachlandschaft.

Einen Beitrag zur Einheitlichkeit der Flussschiffe mag vielleicht auch die naturräumliche Verteilung der Gewässer geleistet haben: Die grossen schiffbaren Flüsse liegen alle im nördlichen und westlichen Teil der deutschen Schweiz und sind durch keinen See unterbrochen, so dass ein zusammenhängender Verkehrsraum entsteht, in dem sicher auch mit gegenseitiger Beeinflussung gerechnet werden muss.<sup>795</sup>

Ein vielfältigeres Bild bieten die Fischerboote auf den Seen. Sprachlich sind im wesentlichen vier Landschaften zu unterscheiden:

- Als das Fischerboot des Bodensees kann die *Gondle/Gundle* bezeichnet werden. Dazu kommen für spezielle Fangmethoden noch einzelne spezialisierte Schiffe, so das *Segi-*, *Gangfischsegi-* und das *Rüscheschiff*.
- Auf dem Zürich-, Greifen- und Pfäffikersee benützt der Berufsfischer einen *Granse*. Möglicherweise war früher auch der Walensee Teil dieses Gebietes, zur Zeit der Aufnahme war der *Granse* dort jedoch nur noch relikthaft vorhanden. Allerdings sagt der Gewährsmann von Quarten (SG 37<sup>F</sup>), dass es früher auf dem Walensee überhaupt keine Berufsfischer gegeben habe; die ersten Berufsfischer seien erst 1906 aufgekommen. Bereits 1860 habe es zwar in Walenstadt einen Fischer gegeben, dieser sei jedoch kein Berufsfischer gewesen, weshalb es vor 1906 sozusagen keine Fischerei gegeben habe. Dies könnte eine Erklärung dafür sein, weshalb sich der Walensee vom Zürichsee etwas abhebt.
- In der Innerschweiz (UR, SZ, UW, LU, ZG) heisst das Fischerboot des Berufsfischers in aller Regel *Eibaum*. Alle weiteren Bezeichnungen können modernen Einflüssen zugeschrieben werden.
- Keine einheitliche Fischerbootsbezeichnung haben die bernischen Seen. Sie müssen als Mischgebiet verschiedener Einflüsse aus romanischer und deutscher Nachbarschaft angesehen werden. Dazu kommen vor allem im Berner Oberland

ganz offenbar moderne Einflüsse. Die folgenden Bezeichnungen sind gebräuchlich:

- Auf den Juraseen werden von den Berufsfischern das *Weidli*, der *Flachbode* oder das *Flachboot*, das *Barchli* und das *Logettli* gebraucht. Trotz der lexikalischen Vielfalt scheint es bei den ortsüblichen Fischerbooten innerhalb der Juraseen viele sachliche Übereinstimmungen zu geben. *Flachbode*, *Barchli*, *Fischerweidli* und *Logettli* sind alles sehr ähnliche Boote. Sie variieren in erster Linie in der Grösse, haben nur zum Teil einen Fischkasten eingebaut. Dieser befindet sich manchmal in der Spitze, manchmal lediglich im vorderen Teil des Bootes. Nur das *Weidli* und das *Barchli* verfügen über eine Segeleinrichtung. Die grundlegende Konstruktionsart der Bootsschale scheint jedoch überall dieselbe zu sein.
- An Brienzer- und Thunersee sind *Fischerschiff*, *Ruederschiff*, *Schiffli*, *Fischergondle*, *Granse*, *Eibaum*, *Barche* und *Fischerbarche* belegt. Einzelne dieser Bezeichnungen wie etwa *Granse* und *Eibaum* sind sowohl lexikalisch wie auch sachlich aus anderen Regionen importiert. Andere beziehen sich auf sachlich neuere, nicht bodenständige Boote. Ganz offenbar sind die traditionellen Boote der Fischerei an diesen beiden Seen schon relativ früh verdrängt worden, so dass sich aus der SDS-Aufnahme die alte Sachkultur und die zugehörigen Bezeichnungen nicht mehr herauslesen lassen. Möglicherweise gehört *Barche* zu einer älteren Schicht der Fischerboote. Jedenfalls behauptet dies der Gewährsmann von Merligen (BE77). Dieses Boot sei mit Fischkasten und Segelvorrichtung ausgerüstet. Ob das Boot mit der *Fischerbarche* des Bielersees identisch ist, muss allerdings offenbleiben. Es wäre jedoch durchaus denkbar.

Bewusst weggelassen aus dieser Aufzählung wurde der Hallwilersee. Dies deshalb, weil seine Zuordnung zu einem der obgenannten Gebiete problematisch ist. Es sind nämlich sowohl die Bezeichnungen *Eibaum* wie auch *Granse* belegt. Damit manifestiert sich ein Einfluss einerseits aus dem Osten vom Zürichsee her, andererseits auch vom Süden aus der Innerschweiz.

Etwas schwieriger als die sprachliche ist die sachliche Erfassung der Unterschiede innerhalb unseres Untersuchungsgebietes. Die Interpretation aller Antworten aus dem SDS-Material verbunden mit Angaben aus anderen Quellen sowie vereinzelte Abbildungen ergeben jedoch ein Bild, das eine grundsätzliche Einteilung in verschiedene Sachtypen erlaubt.

Als erstes können die Fischerboote in zwei sachliche Hauptklassen unterteilt werden: Die eine umfasst die Einbäume, die andere alle mehrteiligen Boote. Die erste Klasse muss entwicklungsgeschichtlich als die ältere bezeichnet werden, Einbäume können bis mindestens in die Pfahlbauerzeit zurück nachgewiesen werden. Es kann davon ausgegangen werden, dass sie früher in der ganzen Schweiz üblich waren. Zur Zeit der SDS-Aufnahme waren jedoch nur noch drei Stück am Ägerisee in Betrieb. Sie waren jedoch alle nur noch bedingt brauchbar und sind heute verschwunden. Lediglich ausserhalb des Wassers werden noch einzelne Exemplare aufbewahrt.



Alle weiteren Fischerboote sind mehrteilig. Wann die Einbäume in den anderen Regionen verschwunden sind, ist weitgehend unbekannt. In der gesamten Innerschweiz und am Zürichsee waren sie wahrscheinlich noch bis ins 19. Jahrhundert gebräuchlich. Für die übrigen Regionen fehlen aber jegliche Hinweise. Vermutlich waren Einbäume und mehrteilige Boote über längere Zeit nebeneinander in Gebrauch. Die Entwicklung mehrteiliger Boote scheint die Einbäume nicht sofort verdrängt zu haben. Schliesslich waren grosse, mehrteilige Lastschiffe schon vor 2000 Jahren bekannt.

Die mehrteiligen Fischerboote können weiter unterteilt werden, und zwar in flachbödige und kielbödige Fahrzeuge. Gegenüber der Systematik von Rudolph fehlen hier zwei Kategorien: die Bodenschalenboote und die quergedielten Bodenplankenboote. Für beide Typen finden sich in unserem Material keine Hinweise.

Die überwiegende Mehrzahl der deutschschweizerischen Fischerboote gehört zu den längsgedielten Flachbodenbooten. Kielbödige Fahrzeuge sind, soweit sie überhaupt existieren, in jedem Fall neu und gehen auf norddeutschen Einfluss zurück.

Im folgenden geben wir einen Überblick über das Aussehen der Boote des Berufsfischers in den einzelnen Regionen. Dabei versuchen wir idealtypische Fischerboote für jede Region zu rekonstruieren. Zudem werden die Bezeichnungen der Boote und ihrer Bestandteile hinzugefügt. Für Bezeichnungen wird ein Ort innerhalb jeder Region ausgewählt, der stellvertretend für die gesamte Region steht. Wir sind uns bewusst, dass damit eine Vereinfachung vorgenommen wird, da einzelne Bezeichnungen teilweise von Ortschaft zu Ortschaft variieren. Die dargestellten Boote sind jedoch als Beispiele aufzufassen, die zwar typisch für ihre Region sind, jedoch manchmal auch kleinräumige Merkmale des Ortes tragen, aus dem sie stammen. Die kleinräumigen Unterschiede sind dagegen in den jeweiligen Kapiteln und auf den entsprechenden Karten dargestellt. Zur besseren geographischen Übersicht sind die Boote auch auf Karte 46 abgebildet.

### 3.1.1. Die Fischerboote der Flüsse

Nicht eigentlich ein regionaler Bootstyp ist der *Weidlig*. Er ist auf allen grösseren schiffbaren Flüssen der deutschen Schweiz gebräuchlich, an vielen Orten gibt es daneben keine weiteren Bootstypen mehr. Charakteristisch für diesen Bootstyp sind die beiden stevenlosen Bootsenden, die stark aufgezogen sind. Es handelt sich um ein langes, schmales, längsgedieltes Bodenplankenboot mit beiderseitigem Sprung. Die folgende Zeichnung zeigt einen *Weidlig* aus Aarwangen (BE 10). Der Boden des abgebildeten *Weidligs* wird von zwei Planken gebildet. Andere Typen besitzen einen Boden mit drei Planken. Auch in der Grösse können diese Boote variieren. Ganz grosse Weidlinge werden auch als Lastschiffe eingesetzt. Die Konstruktionsmerkmale sind jedoch bei all diesen Typen gleich.

Der *Weidlig* ist eines der wenigen traditionellen Fischerboote, das bis in die heutige Zeit weit verbreitet geblieben ist. Er dient heute zwar nicht mehr der Fischerei, sondern zumeist militärischen und sportlichen Zwecken. Wahrscheinlich hat die Tatsache, dass die Pontoniertruppen der Armee solche Boote benutzen, wesentlich dazu beigetragen,

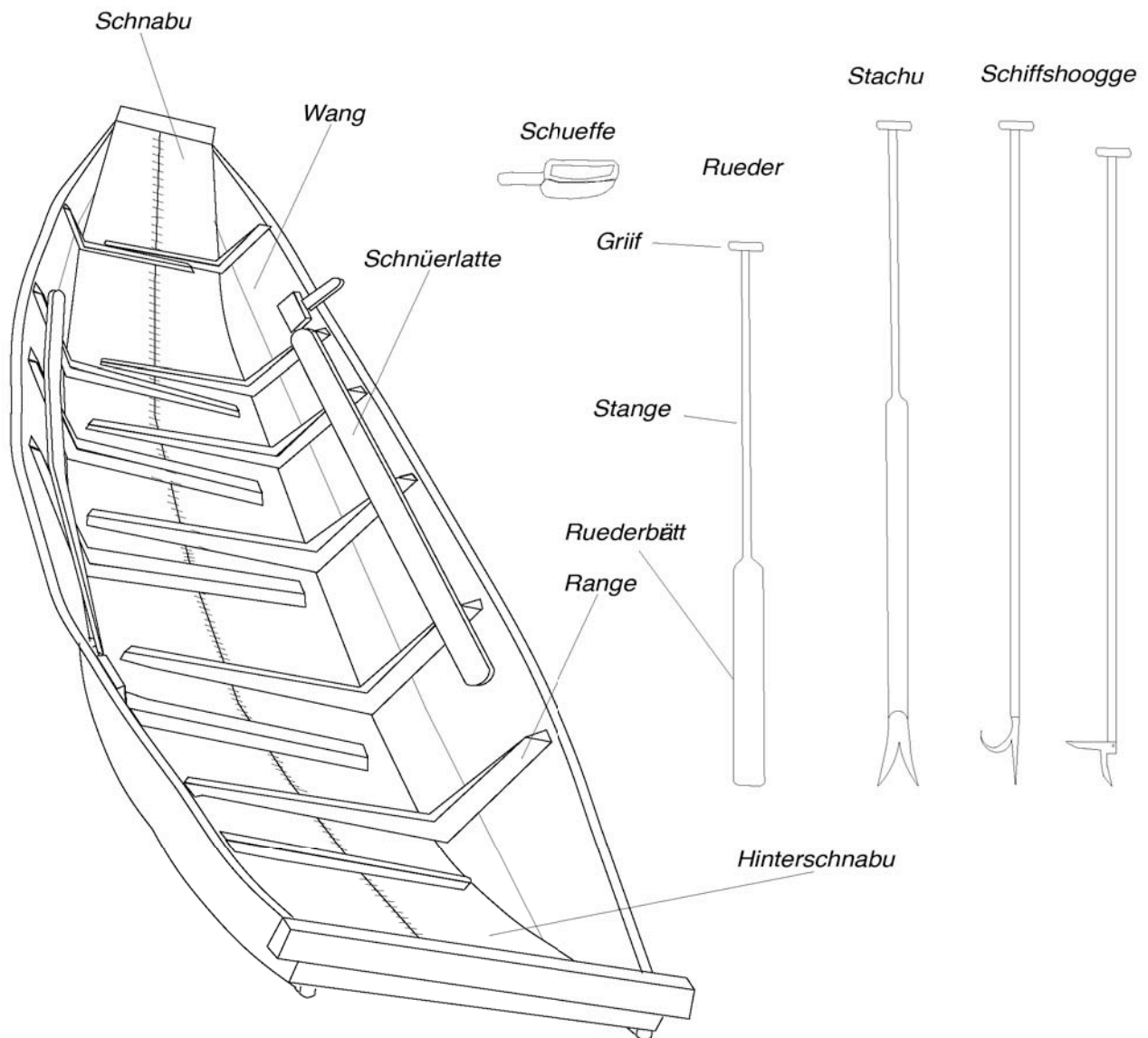


Abb. 125: Weidlig in Aarwangen(BE 10). [Quelle: Zeichnung nach einer Foto des SDS]

dass sich der *Weidlig* bis in die heutige Zeit hat halten können. In vielen Wasserfahrvereinen wird das Stacheln und Stehrudern zur militärischen Vorbereitung und als Sport intensiv geübt.

In jüngerer Zeit sind die meisten Weidlinge aus Holz durch solche aus Kunststoff ersetzt worden. Man sieht zwar immer noch Holzweidlinge, ihre Zeit dürfte aber allmählich abgelaufen sein. Die Kunststoffweidlinge haben zwar immer noch genau dieselbe Form wie ihre Vorgänger, die Bootsschale besteht jedoch aus einem Stück.

### 3.1.2. Die Fischerboote des Bodensees

Das gebräuchlichste Boot des Berufsfischers am Bodensee war zur Zeit der SDS-Aufnahme die *Gondle* oder *Fischergondle*. Die Merkmale weisen dieses Boot als relativ

jung aus, laut Ribl soll es erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts aufgekommen sein. Es handelt sich um ein längsgedieltes Bodenplankenboot mit Balkensteven.

Die herausragenden Merkmale der *Gondle* sind: geschwungene Form; dünne Planken, teilweise im Klinkerbau gefügt; viele, dafür relativ dünne Spanten; flacher Boden; in der Mitte des Bootes eingebauter Fischkasten; vorne zugespitzt, hinten mit senkrechtem Spiegel abgeschlossen; ein oder zwei Paar Sitzruder; zum Teil Segelvorrichtung.

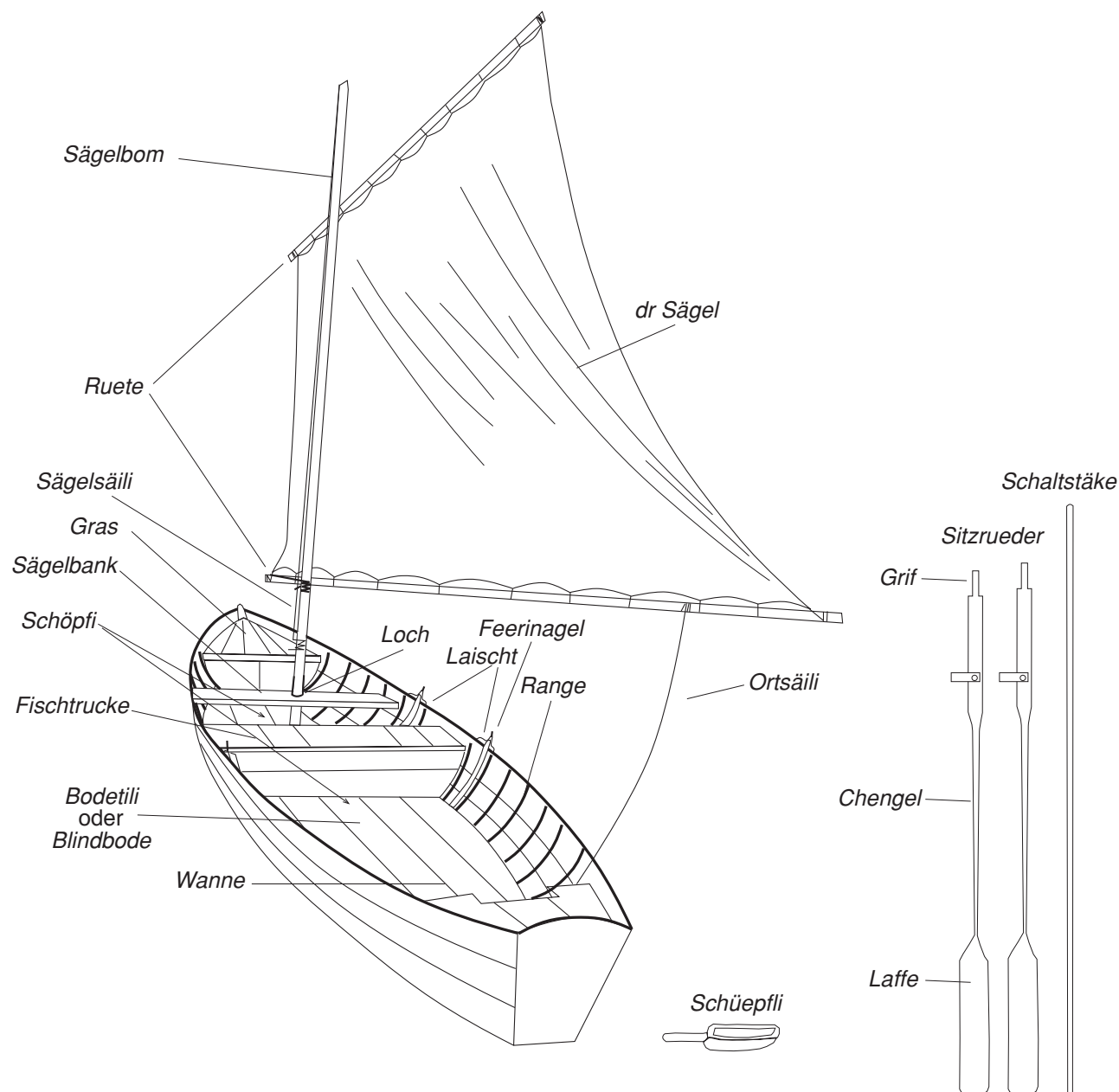


Abb. 126: Eine *Gondle* des Bodensees. Ein solches Boot wird im Seemuseum in Kreuzlingen aufbewahrt. Nicht jede *Gondle* hatte Segel. Zum Teil waren die Boote auch etwas kürzer und boten nur für einen Ruderer Platz. In diesem Fall entfällt auch die vordere Ruder- bzw. Segelbank. [Quelle: Bickel]

Die Bauart der *Gondle*, die eine hohe Fertigungstechnik voraussetzt, macht deutlich, dass es sich nicht um einen sehr alten Bootstyp handeln kann. Auch das Vorhandensein von Sitzrudern weist darauf hin. Es fragt sich deshalb, welche Boote vor dem Aufkommen

der *Gondle* am Bodensee für die Fischerei benutzt wurden. Hier bieten sich *Rüsche*- und *Segischiff* an. Beide Boote waren zur Zeit der SDS-Aufnahme noch vereinzelt in Gebrauch, sie wurden jedoch nur für bestimmte Fangtechniken (mit der *Segi*) oder für den Fang bestimmter Fischarten (*Rüsche*) eingesetzt. Die Bauart dieser Boote mit dicken Planken, steilen Wänden, flachem Boden und Ausrüstung für Stehruder erinnert viel stärker an die traditionellen Fischerboote in den anderen Regionen unseres Untersuchungsgebietes. Eine gewisse äussere Ähnlichkeit mit dem *Granse* des Zürichsees ist nicht von der Hand zu weisen. Im Gegensatz zu diesem werden sie jedoch nicht mit Balken-, sondern mit Querplankensteven gebaut. Ein *Rüscheschiff* aus Ermatingen (TG 8) ist im Seemuseum von Kreuzlingen ausgestellt.

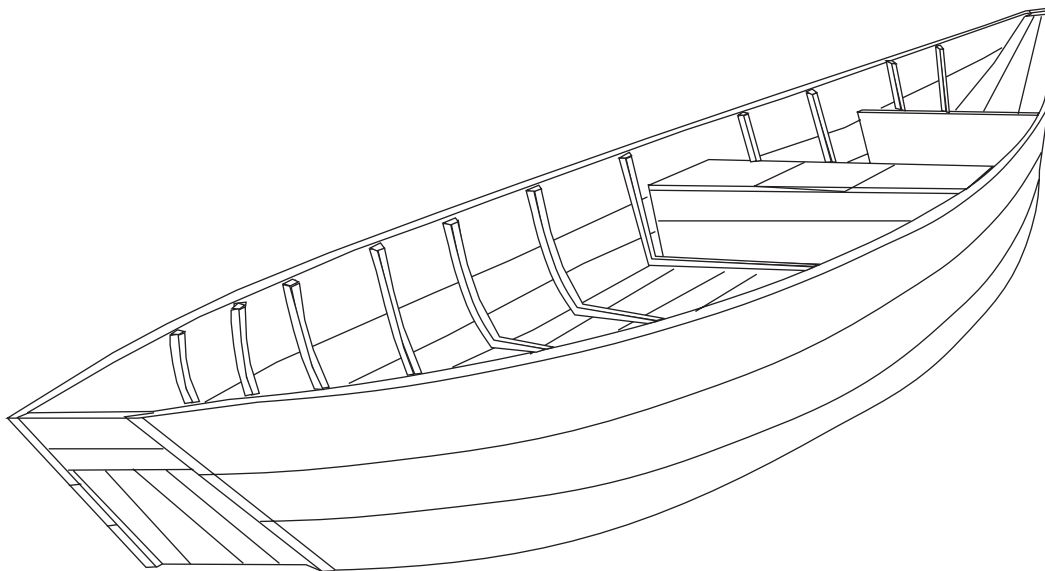


Abb. 127: Ungefähre Zeichnung eines *Segischiffes*. Deutlich erkennbar ist, dass es sich um ein Boot mit flachem Boden und Querplankensteven handelt. Beide Enden sind aufgezogen, vorne spitz, hinten breit, im Gegensatz zum *Weidlig* der Flüsse besteht der Boden nicht aus einem Stück, sondern hat an beiden Enden einen Knick. Beschreibungen der Einzelteile sowie genaue Ausrüstung fehlen. [Quelle: Bickel]

### 3.1.3. Die Fischerboote von Greifen-, Pfäffiker-, Zürich- und Walensee

Die Berufsfischer von Greifen-, Pfäffiker-, Zürich- und teilweise auch Walensee benutzen hauptsächlich einen *Granse* als Fischerboot. Es handelt sich um ein längsgedieltes Bodenplankenboot, das vorne zugespitzt ist und mit einem Balkensteven abgeschlossen wird, hinten über ein fast quadratisches, am oberen Ende nach aussen hin gewölbtes Spiegelheck verfügt. Die äusserst steilen Seitenwände sind ziemlich hoch, in der gesamten Erscheinung ist das Boot lang und schmal. Ein weiteres Merkmal ist der kurz vor der Spitze eingebaute Fischbehälter, der durch Löcher im Boden geflutet wird.

Die Form des *Granse* erinnert stark an den echten Einbaum, er ist wie der mehrteilige *Eibaum* der Innerschweiz wahrscheinlich aus diesem hervorgegangen. Es gibt es auch viele Übereinstimmungen zwischen dem *Granse* und dem mehrteiligen *Eibaum*. An

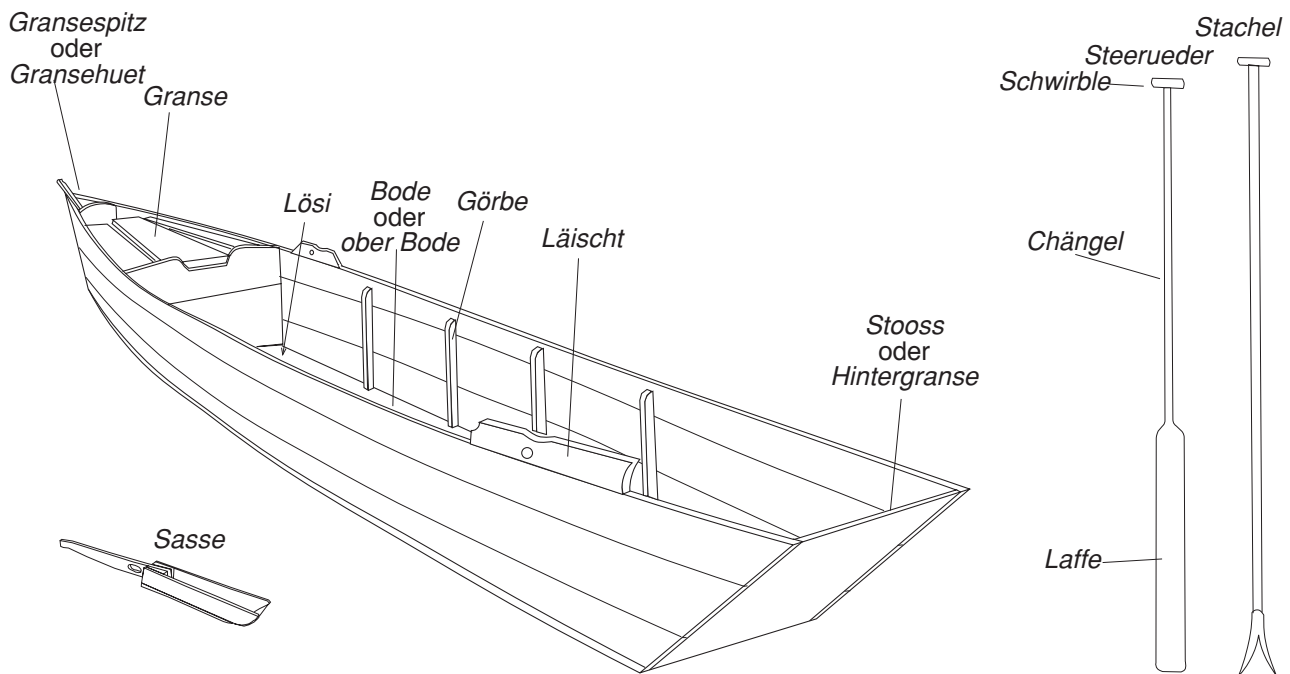


Abb. 128: Ein *Granse* in Hurden (SZ 1<sup>F</sup>) am Zürichsee. Das Heck des Bootes wird nur gerade in Hurden als *Stooss* bezeichnet. Wir haben deshalb auch die Bezeichnung *Hintergranse* beigelegt, die an mehreren Orten in der Nachbarschaft von Hurden belegt ist. [Quelle: Zeichnung nach einer Foto des SDS]

einzelnen Orten in der Innerschweiz wird ein exakt der obigen Abbildung entsprechendes Boot als *Eibaum* bezeichnet. Ob die Entwicklung vom echten Einbaum zu diesem Typus von mehrteiligem Boot in der Innerschweiz oder am Zürichsee stattgefunden hat, ist nicht bekannt. Man kann aber davon ausgehen, dass sich diese Gebiete gegenseitig stark beeinflusst haben.

### 3.1.4. Die Fischerboote der Innerschweiz

Auf den Seen der Innerschweiz haben sich die sachlich ältesten Bootstypen erhalten. Das wohl älteste Schifffahrzeug in unserer Gegend, der echte Einbaum, war bis Ende des 18. Jahrhunderts auf allen Seen der Innerschweiz sowie auf Zürich- und Walensee verbreitet. Auf dem Ägerisee waren die letzten Exemplare bis in die 50er Jahre dieses Jahrhunderts in Gebrauch, seither gilt der Einbaum in der Schweiz als ausgestorben. Er wird höchstens von Hobby-Bootsbauern zu Demonstrationszwecken heute in kleinerem Massstab nachgebaut.

Der echte Einbaum war zur Zeit der SDS-Aufnahme nur noch am Ägerisee in Gebrauch. Auf den übrigen Seen der Innerschweiz erinnert nur noch der Name *Eibaum* an das ursprüngliche Boot. Sachlich handelt es sich beim mehrteiligen *Eibaum* um ein steilwandiges, flachbödiges, längsgedieltes Bodenplankenboot mit Balkenstegen. Für die Abbildung haben wir ein Exemplar aus Meggen (LU 25<sup>F</sup>) am Vierwaldstättersee ausgewählt. Dieses unterscheidet sich in erster Linie durch die Gestaltung des Hecks vom *Granse* des Zürichsees. Das Boot wird mit einer senkrechten Wand abgeschlossen. Der

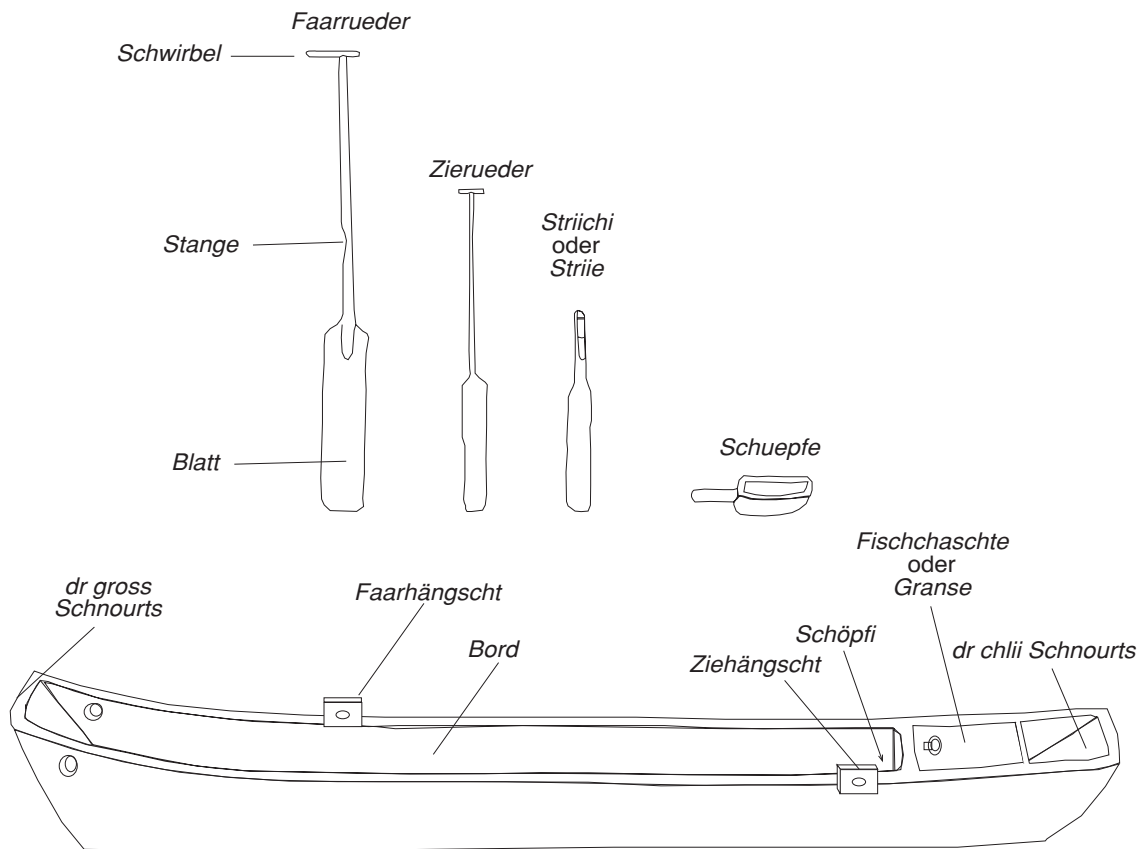


Abb. 129: *Eibaum* von Ägeri. Die alten Einbäume waren aus einem Eichenstamm gehöhlt, jünger wurden auch Tannenstämmen verwendet. [Quelle: Zeichnung teilweise nach Vorlage von F. Keller]

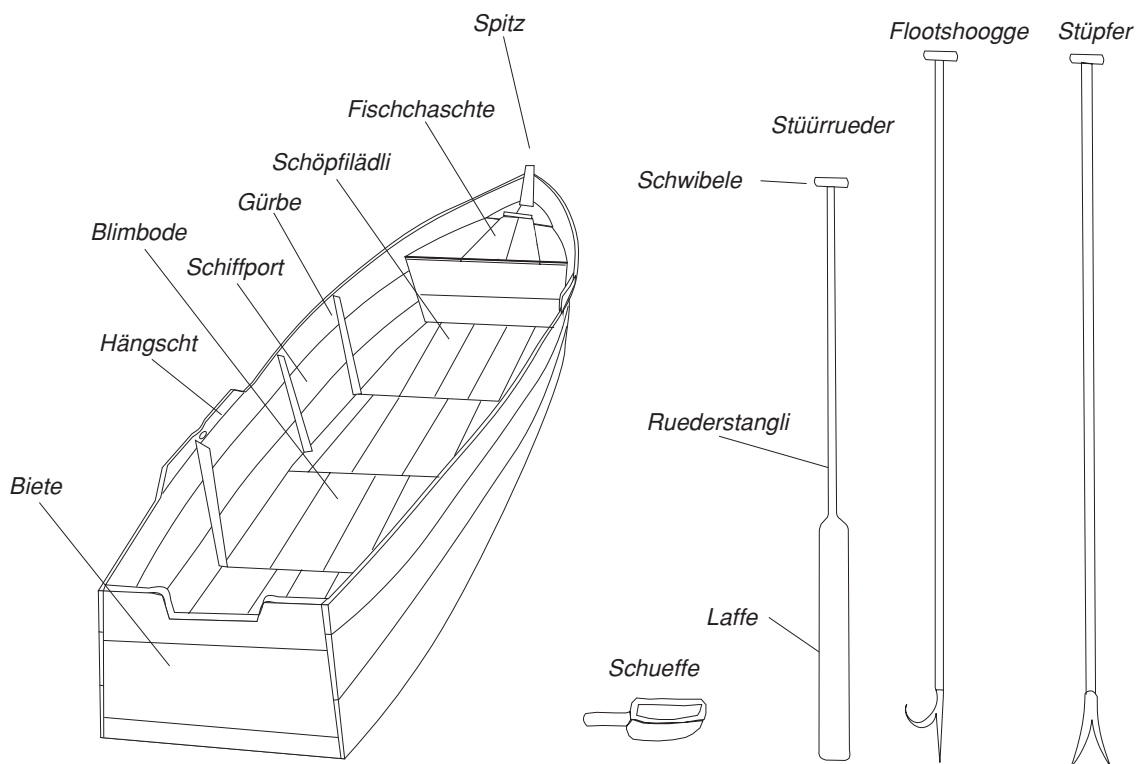


Abb. 130: Ein mehrteiliger *Eibaum* in Meggen (LU 25<sup>F</sup>). [Quelle: Zeichnung nach einer Foto des SDS]

eingebaute Fischbehälter füllt zudem die gesamte Spitze des Bootes aus, während beim *Granse* vor dem Fischbehälter ein kleiner Raum offengelassen wurde.

### 3.1.5. Die Fischerboote der Juraseen

Wir haben bereits mehrmals darauf hingewiesen, dass an den Juraseen eine sprachliche Vielfalt in der Typenbezeichnung herrscht. Jeder Belegort hat auf die Frage nach dem ortsüblichen Fischerboot eine andere Antwort geliefert. Die sprachliche Vielfalt spiegelt sich zum Teil auch in der Sache. Dies vor allem, wenn wir die modernen Boote hinzunehmen. Die Vielfalt zwingt uns, uns auf wenige Typen zu beschränken, dies umso mehr, weil nicht alle Boote genügend dokumentiert sind, um hier mit der notwendigen Zuverlässigkeit wiedergegeben zu werden.

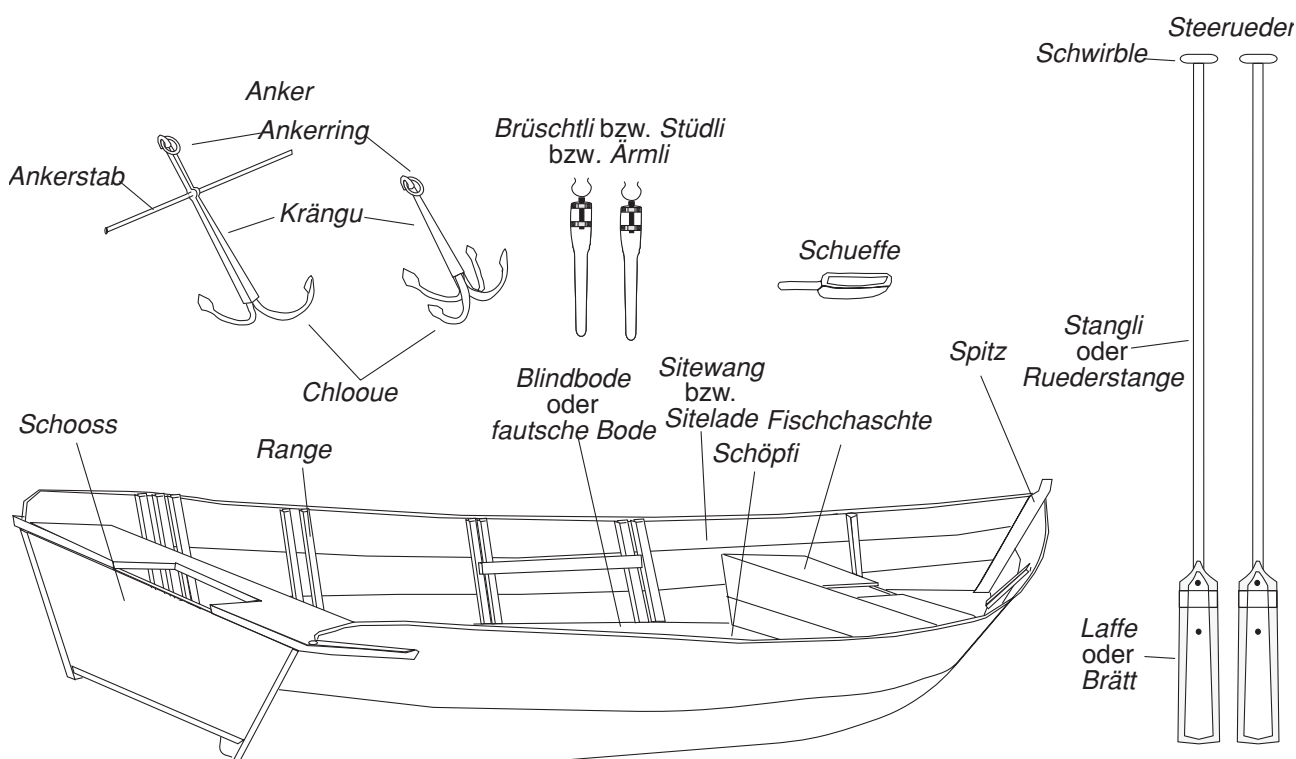


Abb. 131: Ein *Flachbode* aus Täuffelen (BE 30) am Bielersees. Äusserlich lassen sich kaum Unterschiede zum *Logettli* des Murtensees feststellen. Beim *Weidli* dagegen ist der Fischkasten ganz vorne in der Schiffsspitze eingebaut. Das Heck ist so gestaltet, dass ein Aussenbordmotor montiert werden kann. [Quelle: Zeichnung nach einer Foto des SDS]

Wir haben insgesamt drei Typen ausgewählt, die aufgrund von Konstruktion und Ausrüstung zu den traditionellen Fischerbooten gerechnet werden können. Die Auswahl ist unvollständig, es fehlt beispielsweise die *Fischerbarche*, die zwar mehrfach belegt ist, zur Zeit der Aufnahme aber nirgends mehr als ortsübliches Boot gebräuchlich war.

Die dargestellten Beispiele zeigen, wie ähnlich sich all diese Boote an den Juraseen waren. Sie unterscheiden sich nur in wenigen Details. Ob sich alle verschiedenen Bootsbezeichnungen tatsächlich auch auf unterschiedliche Bootstypen beziehen oder

teilweise als synonymisch zu gelten haben, konnte nicht restlos geklärt werden. So scheint z.B. die Differenzierung zwischen *Flachbode* und *Logettli* sachlich kaum begründbar.

Im Unterschied zum *Flachbode* ist der *Fischerweidli* von Ligerz (BE 13) mit etwas höheren Bordwänden, einem Fischkasten in der Bootsspitze und, als Hauptunterschied, mit Segelausrüstung ausgestattet. Zur Zeit der Aufnahme wurden die Segel jedoch nicht mehr benutzt. Das Steuer war allerdings noch vorhanden, auch die Befestigungsvorrichtung für den Mast. Über das Aussehen der Segelvorrichtung fehlen dagegen leider jegliche Angaben. Wir haben daher das Segel aufgrund einer Aufnahme vom Neuenburgersee ergänzt. Ob es tatsächlich so ausgesehen hat, steht nicht mit letzter Sicherheit fest.

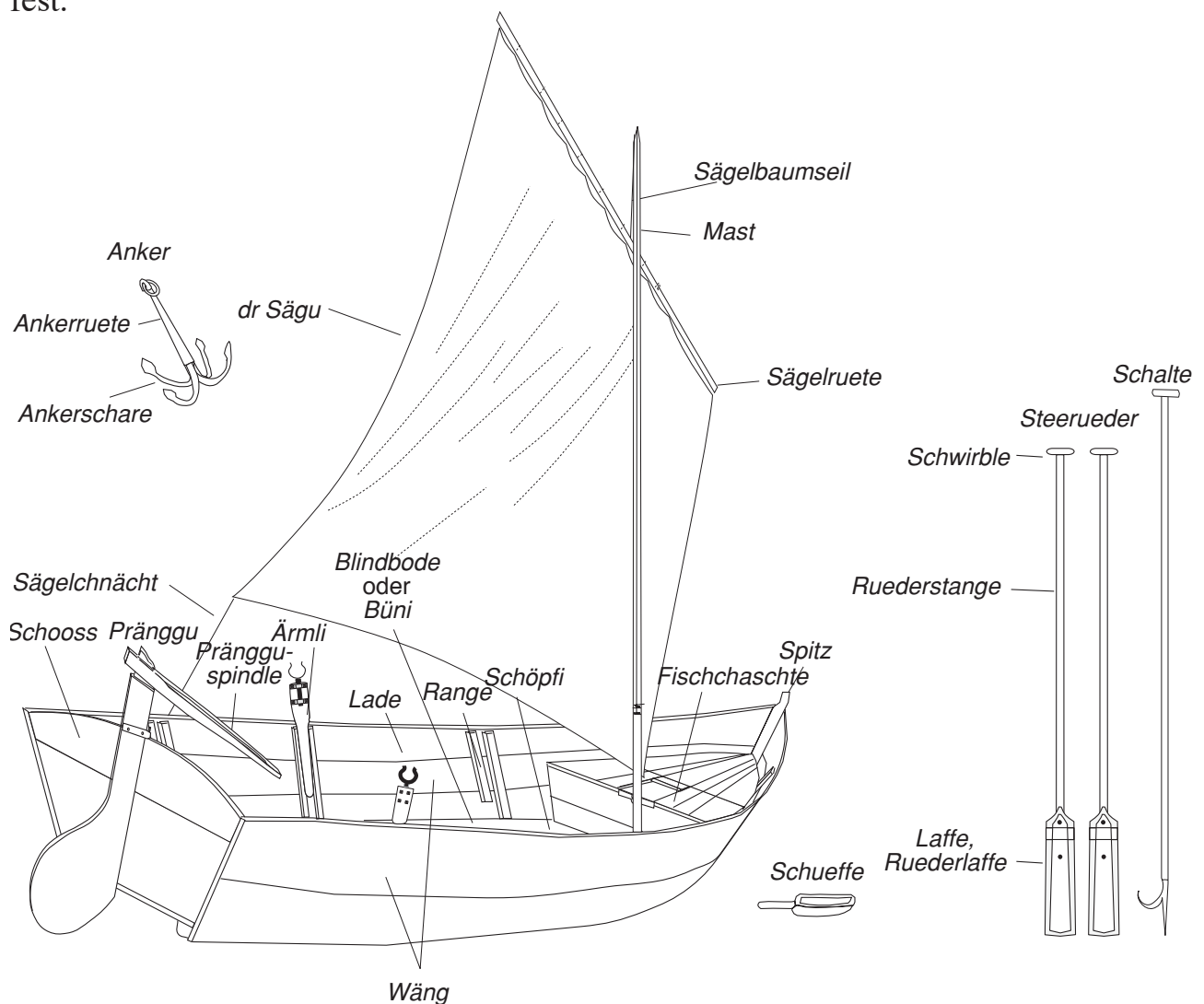


Abb. 132: Ein *Fischerweidli* in Ligerz (BE 13) am Bielersees. Grösse und Aussehen von Mast und Segel sind vermutet. Der Gewährsmann verneint die Existenz von Segelruten auf Fischerbooten. Es ist daher möglicherweise auch mit einer anderen Segelform zu rechnen. [Quelle: Zeichnung nach einer Foto des SDS]

Während der Bielersee noch weitgehend zum deutschen Sprachgebiet gehört, liegt der Murtensee bereits hauptsächlich auf französischem Gebiet. Es ist daher nicht erstaunlich, dass in Muntelier (FR 1<sup>F</sup>) die romanischen Einflüsse noch stärker hervortreten als am



Bielersee. Sachlich dagegen gibt es beim ortsüblichen Fischerboot, dem *Logettli*, viele Übereinstimmungen mit dem *Flachbode* des Bielersees. Die beiden abgebildeten Boote unterscheiden sich zwar in der Gestaltung des Hecks. Dabei muss allerdings beachtet werden, dass beim *Flachbode* das Heck wahrscheinlich so verändert wurde, dass ein Aussenbordmotor montiert werden kann. Beim *Logettli* ist der Fischkasten zudem etwas näher bei der Schiffsmitte eingebaut. Diese Unterschiede reichen meiner Meinung nach jedoch nicht aus, um die beiden Boote unterschiedlichen Sachtypen zuzuordnen.

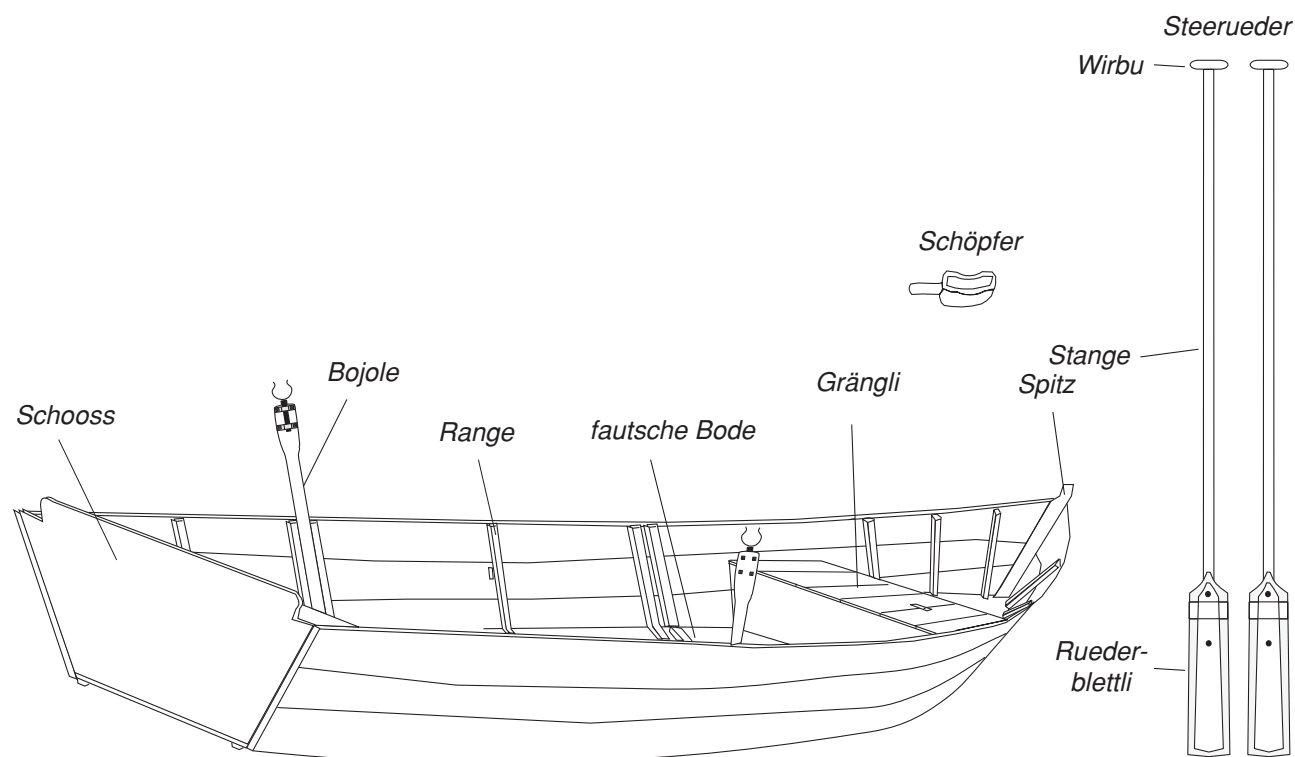


Abb. 133: Das *Logettli* von Muntelier (FR 1<sup>F</sup>). [Quelle: Zeichnung nach einer Foto des SDS]

### 3.1.6. Die Boote von Briener- und Thunersee

Sachlich am schwierigsten zu fassen sind die Boote von Briener- und Thunersee. Die Vielfalt ist hier am grössten. Die Mehrzahl der befragten Fischer braucht oder brauchte selbst mehr als nur einen Bootstypus. So wurden für bestimmte Fangtechniken *Granse* und *Eiböim* aus der Innerschweiz und vom Zürichsee importiert. Auch die meisten anderen Boote, die im SDS mit hinreichender Genauigkeit beschrieben sind, weisen moderne Elemente auf und dürften kaum einer bodenständigen Bootstradition entspringen. Obwohl im voralpinen Raum gelegen, sind an diesen beiden Seen die Einflüsse aus anderen Regionen sowie die Übernahme modernen Sachguts am stärksten ausgefallen. Am gesamten Thunersee ist kein einziges Fischerboot belegt, das zweifelsfrei einer älteren, weit ins 19. Jh. zurückreichenden lokalen Bootstradition zugewiesen werden dürfte. Wir können deshalb in unserem Überblick nicht ein Boot präsentieren, das tatsächlich als bodenständig und typisch zu gelten hat. Trotzdem geben wir für den Briener- und Thunersee je eine Abbildung. Diese sind jedoch stärker als die anderen

Beispiele lediglich mögliche Ausprägungen der dortigen Sachkultur, stehen aber nicht stellvertretend für die übrigen Fischerboote am betreffenden See.

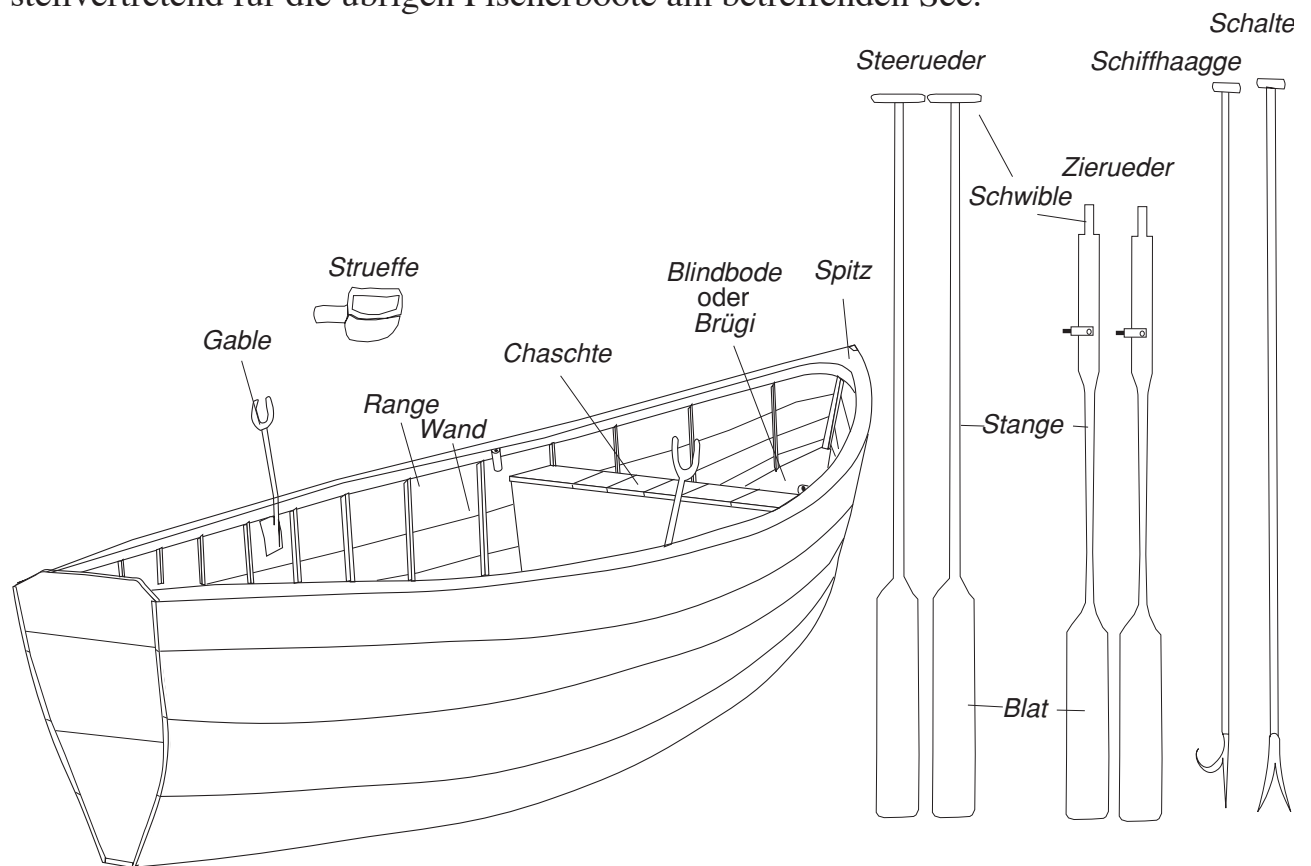


Abb. 134: Eine *Fischergondle* aus Spiez (BE 75). Sie ist sowohl mit Steh- wie auch mit Sitzrudern ausgestattet. Eine gewisse Ähnlichkeit mit der *Gondle* des Bodensees ist nicht zu übersehen. Die Aussagen der Gewährspersonen identifizieren dieses Boot als jung. [Quelle: Zeichnung nach einer Foto des SDS]

Die *Fischergondle* aus Spiez (BE 75) weist sowohl traditionelle wie moderne Elemente auf. Zu den traditionellen Elementen gehören der flache Boden und die Stehruder. Auf modernen Einflüssen beruhen die geschwungene Form, die zahlreichen, aber ziemlich feinen Spanten sowie die Sitzruder. Die gemischte Ruderweise gleichzeitig mit zwei Steh- und zwei Sitzrudern ist in unserem Material einzig in Spiez belegt.

Ein völlig anderes Boot braucht der Gewährsmann aus Iseltwald (BE 82). Das *Schiffli* oder *Fischerschiff*, wie der Gewährsmann das Boot nennt, hat viele konstruktive Gemeinsamkeiten mit dem *Weidlig* der Flüsse, Bug und Mittelteil ist bei beiden Booten identisch. Das Heck wird beim *Schiffli* jedoch mit einem senkrechten Brett abgeschlossen. Ob das Boot einer älteren Sachtradition angehört, ist unsicher. Sowohl der Name wie auch die Antriebstechnik, nämlich Sitzruder, deuten eher auf ein junges Alter hin. Die Konstruktion der Bootschale schliesst ein höheres Alter dieses Bootstyps dagegen nicht aus. Zudem ist auf einer alten Aufnahme von Interlaken (BE 79) aus der Zeit der Jahrhundertwende ein Boot abgebildet, das unserem *Schiffli* sehr ähnlich ist, jedoch noch über Stehruder verfügt. Es ist daher nicht ganz ausgeschlossen, dass das Boot zu den traditionellen Fischerbooten des Brienersees gehört.

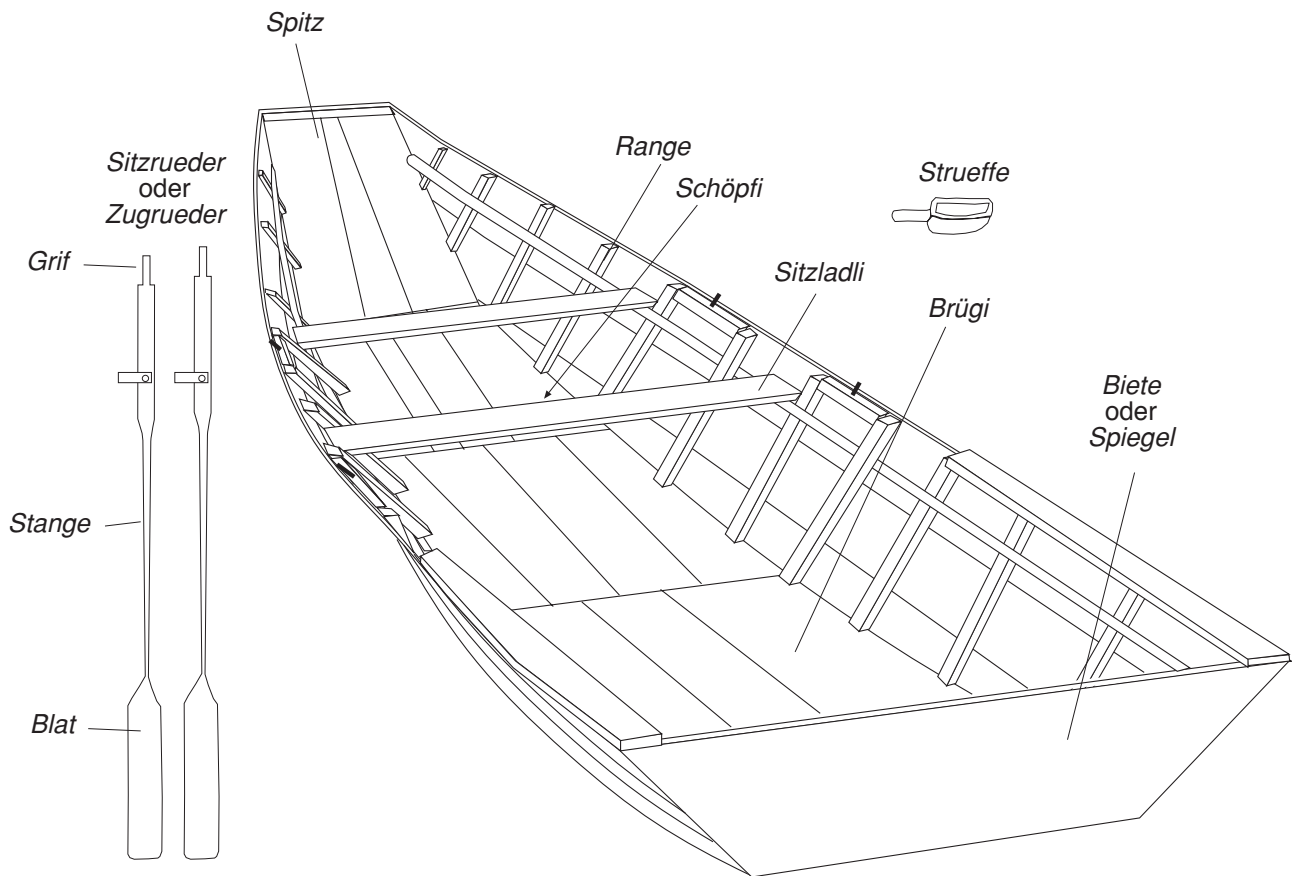


Abb. 135: Das *Schiffl* oder *Fischerschiff* in Iseltwald (BE 82) am Brienersee. Die Erläuterung des Gewährsmannes sowie die Tatsache, dass Sitzrueder installiert sind, weisen es als sachlich jung aus. Die weiter unten stehende Abbildung aus der Zeit um die Jahrhundertwende zeigt jedoch, dass ähnliche Boote, allerdings mit Stehruedern, schon lange vor der SDS-Aufnahme in Gebrauch waren. [Quelle: Zeichnung nach einer Foto des SDS]



Abb. 136: Ein altes, flachbödiges Ruderboot aus der Zeit der Jahrhundertwende bei Interlaken (BE 79). Heute finden sich rund um den Thuner- und Brienersee keine Spuren solcher Boote mehr. [Quelle: KREBSE, MARKUS. 1990. *Interlaken: Eine Reise in die Vergangenheit*. Thun: Verlag Krebs, S. 83. Mit Genehmigung des Verlages Krebs Thun.]

## 3.2. DIE RÄUMLICHE GLIEDERUNG DER LASTSCHIFFE

Über die genaue Konstruktionsart der alten Lastschiffe wissen wir noch weniger als über diejenige der Fischerboote. Die Motorisierung, die für die Lastschiffahrt eine noch viel grössere Bedeutung hatte als für die Fischerei, hat um die Jahrhundertwende alle hand- und segelgetriebenen Lastschiffe überflüssig gemacht. Die sie ersetzenden neuen Motorschiffe wurden nicht mehr nach den gleichen Grundsätzen gefertigt und haben mit einer lokalen Bootsbauertradition in der Regel nichts mehr zu tun.

Als erstes fällt auf, dass die Lastschiffahrt fast ausschliesslich auf die Seen beschränkt ist. Nur gerade vier Belegorte an Flussläufen kennen eigene Lastschiffe. Bei diesen handelt es sich durchwegs um *Weidlige*, die in den äusseren Umrissen den gleichnamigen Fischerbooten ähnlich sehen, jedoch etwas grösser und massiver konstruiert sind. Sie sind aber von ihrer Grösse her nicht mit den Lastschiffen der Seen vergleichbar.

Auf den Seen der Ostschweiz (Zürich-, Walen-, Pfäffiker-, Greifen- und Bodensee) und mit einem Ausläufer bis auf den Zugersee wurden die Lastschiffe früher wahrscheinlich alle gleich genannt, nämlich *Ledi*, möglicherweise am Bodensee auch *Lädine*, später *Ledischiff*. Vor allem am Bodensee wurde, bedingt durch die sachlichen Neuerungen, diese Bezeichnung meistens durch den Ausdruck *Laschtschiff*, manchmal auch *Chiisschiff*, ersetzt, ein Vorgang, der wahrscheinlich auf den Einfluss des Neuhochdeutschen in dieser Gegend zurückzuführen ist. An den übrigen Seen dieses Gebiets ist die Bezeichnung *Ledi* oder *Ledischiff* in der Regel auf die modernen Lastschiffe übertragen worden, in Wädenswil (ZH 56) wurde die Bezeichnung *Motorschiff* eingeführt.

Das grosse Lastschiff der Innerschweizer Seen ist der *Naue*. Daneben gibt es noch zwei weitere Typen, die *Jasse* und das *Jochschiff*, beide sind jedoch wesentlich kleiner.

Keinen Einfluss aus der Innerschweiz zeigen in diesem Fall Brienzer- und Thunersee, ihr Lastschiff wird *Bock* genannt. Der Ausdruck wurde von den alten, besegelten Lastschiffen meist auch auf die modernen übertragen, nur in zwei Fällen wurde zusätzlich die Bezeichnung *Motorschiff* eingeführt. Über dieses Gebiet hinaus ist *Bock* auch einmal am Bielersee vertreten, welche Hintergründe dem zugrundeliegen, ist jedoch nicht klar.

Das Lastschiff von Bieler- und Murtensee ist die *Barche*. Der Ausdruck stammt aus der romanischen Nachbarschaft und ist auch dort mit derselben Bedeutung gebräuchlich. Er wird sowohl für die alten wie die neuen Lastschiffe gebraucht.

Im ganzen gesehen ergibt sich auf der sprachlichen Ebene bei den Lastbooten eine strengere Gliederung in einzelne Regionen als bei den Fischerschiffen. Offenbar wurden die Lastschiffe nur schon wegen ihrer Grösse weniger von einem Gebiet in ein anderes exportiert, als dies bei den Fischerschiffen der Fall war.

Sachlich dagegen haben wir im wesentlichen zwei Typen zu unterscheiden. Auf den Seen des Kantons Bern waren die Lastschiffe in der Regel längsgedielte Bodenplankenboote mit Balkensteven, d.h. sie waren vorne spitz, das Heck dagegen wurde mit einem

senkrechten Spiegel abgeschlossen. Die Lastschiffe der Zentral- und Ostschweiz dagegen gehören zu den stevenlosen Bodenplankenbooten mit beiderseitigem Sprung.

Unterschiede bestehen vor allem in der Grösse der einzelnen Schiffe, wobei die grössten Exemplare am Bodensee belegt sind. Diese Lastschiffe heben sich zudem dadurch vom übrigen Gebiet ab, dass bei ihnen das Steuerruder seitlich angebracht ist, während es bei den anderen Lastschiffen sonst immer in der Mitte des Hecks liegt.

Dass der erste Sachtypus, das vorne zugespitzte Bodenplankenboot mit Balkenstegen, auch weiter östlich des Kantons Bern vorkam, dafür gibt es keine Hinweise. Dagegen wird von den Gewährleuten am Thunersee teilweise ausgesagt, der *Bock* haben einen breiten, aufgezogenen Bug. Dies deutet darauf hin, dass im Berner Oberland beide Typen vorkamen. Abbildungen vom zweiten Typus haben wir allerdings keine gefunden.

### 3.3. HERKUNFT UND GLIEDERUNG DES WORTSCHATZES

Die in dieser Arbeit behandelten Bezeichnungen der Boote und Schiffe, ihrer Einzelteile sowie einiger Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Schifffahrt gehören zur Fachsprache der Fischer. Dies deshalb, weil für die ausführliche Befragung in allererster Linie Berufsfischer ausgewählt wurden. Nur in Einzelfällen haben Angehörige anderer Berufsgruppen die Fragen zur Schifffahrt beantwortet. In Luzern (LU 25) wurde z.B. ein Dampfschiffkapitän befragt. In wenigen anderen Fällen wurden auch Teilzeitberufsfischer oder Hobbyfischer für eine Aufnahme herangezogen. Entsprechend traten bei den Fragen nach den traditionellen Fischerbooten und ihrer Einzelteile viele Unsicherheiten auf.<sup>796</sup>

Unsere Arbeit deckt nur einen Teilbereich der Fachsprache der Fischer ab. Der gesamte Komplex des Fischfangs und der Fischverarbeitung wurde nicht behandelt. Das Interesse lag ausschliesslich auf der Schifffahrt. Man kann das dargestellte Wortgut jedoch nicht als Teil der Schiffersprache bezeichnen. Denn die Fachsprache der Fischer bezüglich der Schifffahrt muss von der Fachsprache der Schiffer deutlich unterschieden werden. Es ist aber immerhin mit regem Kontakt zwischen diesen beiden Berufsgruppen zu rechnen, sei es auf dem offenem Wasser oder im Hafen. Ihr Wortschatz dürfte sich dennoch nur teilweise überschneiden, da Fischerboote und Lastschiffe ganz unterschiedliche Sachgüter sind.

Der Terminus der *Fachsprache* bedarf der Erläuterung. Eine Fachsprache besitzt einen "speziellen, auf die Bedürfnisse eines speziellen Faches abgestimmten Wortschatz, dessen Übergänge zur Gemeinsprache fliessend sind und der auch gemeinsprachliche und allgemein verständliche Wörter enthält."<sup>797</sup> Die Besonderheiten einer Fachsprache müssen nicht unbedingt nur auf der Wortschatzebene, sondern können auch auf morphologischer oder syntaktischer Ebene liegen. Unsere Arbeit hat sich ausschliesslich mit dem Wortschatz beschäftigt.

Die Entstehung einer Fachsprache geht auf Arbeitsteilung und Spezialisierung zurück. Während eine fachfremde Person vermutlich alle kleineren Ruderboote unter einer einzigen Bezeichnung subsumiert, ist es für einen Fischer wichtig, zwischen unterschiedlichen Ruderbooten terminologisch unterscheiden zu können. Daher wird innerhalb eines Fachbereichs gewöhnlich eine sehr differenzierte Terminologie herausgebildet. Da die Fischerei zu den ältesten menschlichen Tätigkeiten gehört, ist die Fachsprache der Fischer neben derjenigen der Bauern eine der ältesten Fachsprachen überhaupt.<sup>798</sup>

Die Fachsprachen der traditionellen Berufsgruppen, wie auch die Fischersprache, waren in letzter Zeit einem starken Wandel unterworfen. Die Technisierung der meisten Fachbereiche hat auch die Terminologie stark verändert. Die SDS-Aufnahmen stammen aus den 40er und 50er Jahren dieses Jahrhunderts. Unsere Arbeit stellt dementsprechend einen synchronen Schnitt durch die Fischereisprache dar, der den Stand dieser Zeit wiedergibt. Durch Befragung der älteren Bevölkerungsschicht sowie durch die teilweise Berücksichtigung von nicht mehr aktuell gebrauchtem Sachgut (wie z.B. den Segeln) reichen einzelne Elemente dieser Sprache bis in die Zeit um 1900 zurück. Eine heutige Befragung ergäbe mit allergrösster Wahrscheinlichkeit ein ganz anderes, vermutlich viel einheitlicheres Bild dieser Fachsprache.

Was sind aber nun die Merkmale des von uns untersuchten Wortschatzes? Im Gegensatz zu vielen anderen Fachsprachen ist die Sprache der Fischer weitgehend mündlich überliefert. Boote und Ausrüstung wurden früher vom Fischer selber oder einem lokalen Handwerker hergestellt. Dadurch entstanden mehrere lokal geprägte Sprachräume.

Eine Verschriftlichung einiger Termini ist z.B. in den Reglementen und Ausbildungsschriften der Pontoniertruppen vorgenommen worden. Dabei wurden vor allem Bezeichnungen aufgenommen, die vorwiegend am Zürichsee heimisch waren. Die Verschriftlichung von regionalen Bezeichnungen und ihre Verwendung in einer überregionalen militärischen Kommandosprache hat ausgleichenden Einfluss auf die kleinräumig geprägte, mündlich konstituierte Fachsprache der Fischer und Schiffer. Auf diese Art haben z.B. die ehemals zürcherischen Bezeichnungen *Sasse* und *Stachel* eine Verbreitung weit über ihr Herkunftsgebiet hinaus gefunden. Im ganzen aber sind die Mündlichkeit und damit verbunden die geographische Kleinräumigkeit vieler Termini ein charakteristisches Merkmal der Fischersprache.

Wahrscheinlich seit ungefähr der Mitte des 19. Jahrhunderts kommen mehr und mehr Boote aus eigentlichen Bootswerften in Gebrauch, die nicht mehr in einem kleinräumigen lokalen Stil gebaut waren. Nicht nur auf die Sache, sondern auch auf die Sprache der Fischer haben solche Werften Einfluss, da die Bootsbauer sich während der Ausbildung andere, nicht mehr unbedingt lokal geprägte Bezeichnungen aneignen.

In unserem Material ist leider nicht enthalten, wo die Fischer Boot und Ausrüstung bezogen haben. Man kann aber davon ausgehen, dass die echten Einbäume noch von den Fischern selbst hergestellt wurden. Bei den übrigen Booten ist vermutlich durchgehend von einem Bezug bei einem Bootsbauer auszugehen, wobei dieser wahrscheinlich noch in einer lokalen Tradition stand. Nur modernere Ausflugs- und Vergnügungsboote scheinen industrieller Herkunft zu sein.

Der von uns untersuchte Wortschatz dokumentiert bis zu einem gewissen Grad die Geschichte der Kleinschiffahrt. Auf der einen Seite haben wir mehrere Altersschichten, die auf verschiedene Innovationsetappen hindeuten; auf der anderen Seite stehen die Lehnwörter, die Einflüsse aus anderen Sprachregionen dokumentieren.

Wir unterscheiden im folgenden analog zu Möking<sup>799</sup> drei Ebenen des Wortschatzes der Fachsprache:

- 1) Der innerhalb der Fachsprache herausgebildete bodenständige Wortschatz
- 2) Der aus der Gemeinsprache übernommene Wortschatz
- 3) Lehnwörter

Ad 1: Diese Gruppe umfasst nur relativ wenige Ausdrücke. Die meisten Bezeichnungen, vor allem diejenigen für die Einzelteile der Boote, entstammen der Gemeinsprache und kommen auch in anderem Zusammenhang vor. Innerhalb der Fischersprache wurden die folgenden Termini gebildet: *Schiff, Boot, Eibaum, Weidlig, Granse, Fääre, Alewinder, Änteschnäpf, Flooss, Sägel, Rueder, Stüür(ig), Schalte, Stachel, Biete, Haab, Ländi, Ledi, Oberseeler, Range, Schoo, Schueffe, Schapfe, ruedere, feere, flöösse, stachle, schalte.*

Ad 2: Dies ist die grösste Gruppe. Viele der Bezeichnungen für Einzelteile und Ausrüstung der Boote und Schiffe kommen auch in anderen Zusammenhängen vor und sind in die Fachsprache der Fischer übernommen worden. Wir geben hier eine Auswahl: *Bock, Spitz, Füdle, Büni, Schnabel, Tili, Schöpfi, Bank, Brätt, Trucke, Sitz, Löffel, Stange, Schaft, Laffe, Schuufle, Blatt, Schwibel, Schwirbel, Grif, Leischt, Hängscht, Nagel, Gable, Lande, Ruete, Schare, Stääg, läche, rünne, riisse, hebe, gschwalle, löffle, recke.*

Da Bezeichnungen, die auch in anderen Zusammenhängen gebraucht werden, meist nicht eindeutig genug sind, werden häufig Komposita gebildet, die den Bedeutungszusammenhang genauer festlegen. So wird aus der *Stange* die *Rueder-*, *Sägel-* oder *Ankerstange*, aus der *Trucke* die *Fischtrucke*, aus dem *Nagel* der *Feer(i)nagel* usw.

Ad 3: Besonderes Interesse kommt den Lehnwörtern zu. Sie sind Zeugnis der Einflüsse aus verschiedenen Räumen. Lehnwörter stehen in der Regel auch für die Übernahme des betreffenden Sachgutes. In unserem Material finden sich in erster Linie Lehnwörter aus dem Lateinischen, in Einzelfällen auch aus dem Italienischen und Französischen sowie aus dem Niederdeutschen und Niederländischen. Aus dem Lateinischen sind die folgenden Ausdrücke übernommen worden: *Segi, Jasse* (?), *Naue, Trajekter, Barche, Goon, Chessel, Chübel, Rieme, Anker, Chetti/Chötti, Wanne, Spiegel, Chängel, Stiil, Struppe, Mascht, Grope, Bäre, menne.* Nicht alle diese Lehnwörter haben von Anfang an der Fischersprache angehört. Zum Teil wurden sie in einem anderen sachlichen Zusammenhang zuerst in die Gemeinsprache übernommen und gelangten erst später in die Fischersprache. In diesen Fällen steht das Lehnwort natürlich nicht für eine sachliche

Beeinflussung der Schifffahrt durch die römische Kultur. In diese Kategorie gehören *Chessel, Chübel, Chetti/Chötti, Spiegel* und *Wanne*.

Aus dem Italienischen stammen *Gondle* und *Sasse*.

Aus der französischen Nachbarschaft wurden *Schaluppe, Logettli, Pränggu(r), Löösi, Gürbe* und *Traverse* übernommen, wobei *Schaluppe* auf dem Niederländischen und *Gürbe* auf dem Mittellateinischen beruhen.

Grosse Bedeutung für den deutschen Schifffahrtswortschatz haben das Niederdeutsche und das Niederländische. Sowohl sachlich wie lexikalisch ist einiges aus diesem Raum in unser Untersuchungsgebiet übernommen worden. Vermittler für die Übernahme von Lehnwörtern war meistens das Neuhochdeutsche, waren manchmal aber auch die romanischen Sprachen. Aus dem Niederdeutschen und Niederländischen stammen *Schot, Gaffel, Hafen, lande, Range, Kiil, Tau, Jacht* und *Schaluppe*. *Brääme* ist ebenfalls über das Niederdeutsche zu uns gelangt, stammt aber ursprünglich aus dem Tschechischen.

Aussagen über die Altersschichtung des Wortschatzes sind schwierig. Betrachten wir ausschliesslich die Bootsbezeichnungen, so gewinnen wir den Eindruck, dass diese in der Regel nicht sehr alt sind. Keine einzige entstammt dem vorgermanischen Wortschatz. Bis ins Germanische zurückgeführt werden können lediglich zwei Ausdrücke, *Schiff* und *Boot*, beide sind jedoch von übergreifender Bedeutung und wurden erst in neuester Zeit durch Hinzufügung eines Bestimmungswortes zu konkreten Bootsbezeichnungen. Bis in die Zeit der römischen Besetzung reichen *Naue* und wahrscheinlich *Jasse* zurück. Alle anderen Bezeichnungen entstammen entweder, sofern es sich um ein traditionelles Fischerboot handelt, dem Mittelalter und der frühen Neuzeit oder, sofern es sich um ein modernes Boot handelt, der Zeit nach ca. 1850. Von den erstgenannten Ausdrücken sind *Weidlig, Eibaum, Granse, Ledi* und *Bock* deutschen, *Gondle, Schaluppe, Barche, Naue, Jasse* und *Logettli* romanischen oder lateinischen Ursprungs. Um eine Mischform handelt es sich beim *Segner*. Hier ist wahrscheinlich nur das Netz, die *Segi*, lateinischer Herkunft, die Übertragung des Namens auf ein Boot scheint innerhalb der deutschen Sprache stattgefunden zu haben.

Bezeichnungen von Einzelteilen und Zubehör der Boote können dagegen zum Teil wesentlich weiter zurückverfolgt werden. So geht z.B. das Wort *Sägel* auf ein germanisches oder möglicherweise keltisches Wort zurück. Auch bei anderen Bezeichnungen wie *Rueder, Schalte, Schueffe* kann vermutlich von einer direkten Herkunft aus dem Germanischen ausgegangen werden. Dazu kommen die Lehnwörter aus dem Lateinischen, so vor allem *Rieme* und *Anker*, die ebenfalls ein beträchtliches Alter aufweisen. All diese Bezeichnungen zeugen davon, dass die Schifffahrt schon seit sehr langer Zeit in unserem Untersuchungsgebiet betrieben wird.

Vielen Bootsbezeichnungen ist gemeinsam, dass sie lokal entstanden sind und lokale Gültigkeit haben. Nur wenige wie *Einbaum, Gondel, Schaluppe* sind in weiten Teilen des deutschen Sprachgebiets gebräuchlich.

Die modernen Wasserfahrzeuge werden, sofern keine Namenübertragung von einem alten zu einem neuen Schiff stattgefunden hat, fast ausnahmslos mit Ausdrücken aus dem Deutschen bezeichnet. Teilweise sind diese Ausdrücke standardsprachlich (z.B. *Fischerschiff*), teilweise auch nur regionalsprachlich (z.B. *Schnabelschiff*).



Die historische Schichtung der Schiffsbezeichnungen ist in der Regel bereits an der Art der Wortbildung erkennbar: Die älteren Bezeichnungen sind fast durchwegs ein-, zwei- oder (v.a. bei Lehnwörtern) dreigliedrige Simplizia, die neueren hingegen überwiegend Komposita mit den Grundwörtern *Schiff* oder *Boot*. Bei älteren Bezeichnungen gibt es von diesem Muster nur wenige Ausnahmen, z.B. *Gangfischsegner* und *Änteschnäpf*, beides Boote, von denen ein bestimmter Typus zum Fang bzw. zur Jagd einer speziellen Tierart gebraucht wird und daher mittels eines Kompositums genauer spezifiziert werden muss, oder der *Eibaum*, eine der wenigen älteren Schiffsbezeichnungen, die heute standardsprachlich geworden ist.<sup>800</sup> Bei den neueren Bezeichnungen sind die Ausnahmen in umgekehrter Richtung häufiger. Als Beispiel seien genannt *Dampfer*, *Schlepp*, *Sägler*, *Sägel*, *Motor*, *Renner*. Es handelt sich hierbei um Analogiebildungen, das alte Muster der Wortbildung scheint noch produktiv zu sein.

In der Benennungsmotivation der Bootstypen lassen sich in bezug auf eine Altersschichtung kaum Unterschiede erkennen. Soweit Motive überhaupt noch erkennbar sind, zeigen sich durchwegs unterschiedliche Ausgangspunkte.<sup>801</sup> So beziehen sich einzelne Bezeichnungen auf die Funktion des Bootes (*Weidlig*, *Ledi*, *Faar*), andere auf eine bestimmte Fischfangtechnik (*Segner*), einige auf das anvisierte Beutetier (*Gangfischsegner*, *Änteschnäpf*), wieder andere auf ein besonders hervorstechendes Merkmal (*Granse*, *Eibaum*). Solche Motivationen finden sich auch in den neueren Bezeichnungen. Nach ihrer Funktion werden benannt: *Fischerschiff*, *-boot*, *Laschtschiff*, *Chiisschiff*, *Rennboot* nach einer speziellen Fangtechnik: *Zuggarnschiff* nach dem anvisierten Beutetier: *Rüscheschiff* nach einem besonders hervorstechenden Merkmal: *Truckeschiff*, *Salonschiff*, *Schnoorzeschiff*, *Kiilschiff*, *Kabineschiff*, *Schnällboot*, *Gummiboot*, *Faltboot*. Als neues Benennungsmotiv kommt jedoch bei den modernen Booten die Art des Schiffsantriebes hinzu. Früher gab es im wesentlichen nur eine Antriebstechnik: die Ruder. Sowohl Stake wie Segel konnten nur unter bestimmten Bedingungen eingesetzt werden. In beiden Fällen waren daher die Boote zusätzlich mit Rudern ausgerüstet. Aus diesem Grund wäre früher mit einer Bezeichnung wie *Ruederschiff* keine sinnvolle Abgrenzung möglich gewesen. Seit dem 19.Jh. sind jedoch verschiedene selbständige Antriebsarten hinzugekommen, die zugleich eine Revolutionierung einiger Bereiche der Schifffahrt bewirkt haben. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass sie als Motive einer ganzen Reihe neuer Bezeichnungen genommen wurden. Als Beispiele gehören zu diesem Typus: *Motorboot*, *Paduboot*, *Sägler*, *Radschiff*, *Dampfschiff*, *Schruubedampfer*, *Motor* usw.

### 3.4. WORT UND SACHE

Aus der vorliegenden Darstellung der Fischersprache geht mit aller Deutlichkeit hervor, dass Sprach- und Sachgliederung zwei verschiedene Dinge sind. Ein Sachtypus kann mehrere Bezeichnungen haben (z.B. *Eibaum* und *Granse*, möglicherweise *Laschtschiff* und *Ledischiff*), aber auch umgekehrt, mehrere Sachtypen können gleich bezeichnet werden (z.B. echter *Eibaum* und mehrteiliger *Eibaum*, verschiedene Typen des *Weidligs* usw.). Es ist daher zu fragen, in welchem Verhältnis Wort und Sache stehen. Dabei müssen verschiedene Entwicklungen betrachtet werden:

- Wir haben bei der Besprechung der Benennungsmotivation gesehen, wie stark diese auf einem subjektiven Eindruck beruht. Benannt wird ein Boot nach demjenigen Merkmal, das dem Fischer einer bestimmten Gegend besonders prägnant erscheint. Dies kann natürlich individuell oder nach Region variieren. Je nachdem, welche Schiffe beispielsweise an einem Ort bereits vorhanden sind, kann ein neu hinzukommendes anders bewertet werden. Damit wird deutlich, dass für einen bestimmten Sachtypus immer mehrere Benennungsmöglichkeiten existieren, die von Gegend zu Gegend unterschiedlich realisiert werden. Auf diese Weise können uneinheitliche Sprachlandschaften entstehen, die von den ihnen zugrundeliegenden einheitlichen Typenlandschaften divergieren.
- Die umgekehrte Situation entsteht, wenn ein Boot nicht nach seinem Aussehen, sondern nach seiner Funktion benannt wird. Ein solcher Fall liegt z.B. beim *Weidlig* vor. Der *Weidlig* ist zunächst nichts anderes, als das zum Weidgang, d.h. zum Fischfang gebrauchte Boot. Die Bezeichnung verschiedener Sachtypen mit dem gleichen Namen ist hier also bereits durch das Benennungsmotiv vorprogrammiert. Dass der *Weidlig* trotzdem weitgehend einem bestimmten Sachtypus entspricht, hat folgenden Grund: Es scheint, dass dort, wo dieses Benennungsmotiv besonders produktiv war, an den Flüssen der nördlichen Schweiz, seit jeher weitgehend nur ein Sachtypus bekannt war. Zudem wurde der Name wahrscheinlich schon früh nicht mehr in seiner ursprünglichen Bedeutung verstanden und daher vielerorts mit einem bestimmten Sachtypus verbunden, so dass *Weidlig* über weite Strecken zu einer Bootstypenbezeichnung wurde. An einzelnen Orten, so z.B. in Ligerz (BE 13), ist jedoch der erstgenannte Mechanismus noch ersichtlich.
- Ein etwas anders gelagerter Fall liegt beim *Eibaum* vor. Hier gab eindeutig die Konstruktion den Ausschlag für die Bezeichnung, eine Bezeichnung, deren ursprüngliche Bedeutung auch heute noch jedermann verständlich ist. Trotzdem wird diese Bezeichnung plötzlich auch für ein Boot gebraucht, das nicht mehr aus einem einzigen Baumstamm besteht. Dies kann nur damit erklärt werden, dass sich das Wort *Eibaum* trotz seiner Durchsichtigkeit in einem gewissen Sinn verselbständigt

hat, d.h. dass es von einem Appellativum zu einem Namen geworden ist. Daher konnte es auch auf die mehrteiligen Nachfolgeboote des echten Einbaums übertragen werden.

- Häufig werden auch Boote von einer Gegend in eine angrenzende sachlich und lexikalisch entlehnt. Auf diese Weise können grosse Flächen entstehen, in denen sich Wort und Sache entsprechen.
- Es scheint, dass innerhalb eines beschränkten Gebiets nur eine einzige Bezeichnung für einen bestimmten Bootstypus vorkommt, wenn dieser lange genug dort heimisch ist. D.h. dass sich im Lauf der Zeit eine von mehreren möglichen Bezeichnungen durchsetzt. Dies hat zur Folge, dass die alten Bootstypen, die vielleicht während Jahrhunderten am selben Ort im Gebrauch waren, viel einheitlicher bezeichnet werden als die in neuerer Zeit aufgekommenen Typen.
- Wird ein alter Sachtypus durch einen neuen ersetzt, so können an verschiedenen Orten unterschiedliche Reaktionen ausgelöst werden. Teilweise wird die alte Bezeichnung übertragen, auch wenn es sich um ein völlig anders konstruiertes Boot handelt (z.B. beim *Eibaum* und *Ledischiff*), teilweise wird jedoch auch ein neuer Name gebildet (z.B. *Fischerschiff*).
- Die Bezeichnungen von Bootsbestandteilen und -ausrüstung stehen meist in keinem festen Verhältnis zu einem bestimmten Bootstypus. So kann z.B. eine Ruderbank in verschiedenen Bootstypen gleich genannt werden. Die Einzelteile der Boote sind damit selbständige Objekte, die ihren Namen unabhängig von einem Bootstypus tragen.
- Identische Bootsbezeichnungen innerhalb einer bestimmten Region haben umgekehrt nicht unbedingt identische Bezeichnung der Bootsbestandteile zur Folge. So werden z.B. Bug und Heck des *Weidlig* an mehreren benachbarten Orten entlang der Aare völlig unterschiedlich benannt, obwohl sachliche Übereinstimmung angenommen werden kann. Übereinstimmende Bootstypen und Bootsbezeichnungen ziehen damit nicht unbedingt übereinstimmende Bezeichnungen der Einzelteile und Ausrüstungsgegenstände nach sich.

Diese Beispiele machen deutlich, dass die Beziehung von Wort und Sache nicht schematisch betrachtet werden darf, sondern dass jeder Fall für sich und in seiner historischen Entwicklung untersucht werden muss. Das Verhältnis von Wort und Sache ist vielschichtig und durch mehrere Faktoren beeinflusst. Dass zudem mit grossen regionalen Unterschieden zu rechnen ist, hat unsere Arbeit deutlich gezeigt.

Das SDS-Material hat einen synchronen Schnitt durch die Fischersprache gezogen. Es gibt den Stand der Vierziger- und Fünfzigerjahre dieses Jahrhunderts wieder. Nur am Rande sind auch diachrone Elemente berücksichtigt worden. So haben die Gewährs-

leute zum Teil zwischen älteren und jüngeren Bezeichnungen unterschieden. An diesen diachronen Elementen und anhand der Sachgeschichte kann abgelesen werden, wie sich die Sprache verändert und an die neuen Gegebenheiten anpasst. Mit der technischen Entwicklung ändert sich auch die Sprache.

Die veränderten Bedingungen haben grossen Einfluss auf die Sprache der Fischer. Während sich bis zu Beginn dieses Jahrhunderts der Bootsbau in einem lokalen Rahmen abspielte, ist er seither stark überregional geprägt. Die Verwendung von Kunststoff im Bootsbau sowie die Möglichkeit, Schiffe auf Strassen über weite Strecken zu transportieren, haben dazu geführt, dass die lokalen Bootsbauertraditionen weitgehend von einer überregionalen Produktion abgelöst worden sind. Dadurch wurden grosse, homogene Typenlandschaften geschaffen, die weit über die Grenzen unseres Untersuchungsgebietes hinausgehen. Damit sind auch die entsprechenden Bezeichnungen überregional, z.T. gar international geworden. Als Konsequenz existiert die sprachliche und sachliche Kleinräumigkeit nicht mehr in dem Mass wie zur Zeit der SDS-Aufnahme. Die vorliegende Arbeit hält demnach Sprach- und Sachgut der Schifffahrt im Übergang von einer lokalen, handwerklich geprägten Tradition zur überregional, industriell gefertigten Produktion fest.

# 4. Anhang

## 4.1. ABKÜRZUNGEN

ags.	angelsächsisch	schw. Vb.	schwaches Verbum
ahd.	althochdeutsch	schwdt.	schweizerdeutsch
Akk.	Akkusativ	SDS	Sprachatlas der deutschen Schweiz
anord.	altnordisch	Sg.	Singular
arab.	arabisch	span.	spanisch
Art.	Artikel	st. Vb.	starkes Verbum
as.	altsächsisch	tschech.	tschechisch
d.h.	das heisst	u.ä.	und ähnliches
Dim.	Diminutiv	urd.	urdeutsch
f.	feminin	Vb.	Verb
fachspr.	fachsprachlich	vor-d.	vordeutsch
frmlat.	frühmittellateinisch	vorrom.	vorromanisch
frz.	französisch	vulgärlat.	vulgärlateinisch
gemeingerm.	gemeingermanisch	westgerm.	westgermanisch
germ.	germanisch	z.B.	zum Beispiel
got.	gotisch	z.T.	zum Teil
griech.	griechisch		
idg.	indogermanisch		
Inf.	Infinitiv		
ital.	italienisch		
lat.	lateinisch		
m.	maskulin		
md.	mitteldeutsch		
mengl.	mittelenglisch		
mhd.	mittelhochdeutsch		
mnd.	mittelniederdeutsch		
mrhein	mittelrheinisch		
n.	neutrum		
nd.	niederdeutsch		
ndl.	niederländisch		
nhd.	neuhochdeutsch		
Nom.	Nominativ		
Part. Perf.	Partizip Perfekt		
Pers.	Person		
Pl.	Plural		

## 4.2. DAS PHONETISCHE SYSTEM

Die phonetische Schreibweise basiert auf dem Transkriptionssystem des SDS<sup>802</sup>, wurde aber, da es sich um eine Arbeit mit vorwiegend lexikalischer Zielsetzung handelt, leicht vereinfacht.<sup>803</sup>

### Vokale

extrem geschlossen	geschlossen	neutral	offen	überoffen
<i>ä</i>	<i>ā</i>	<i>a</i>	<i>ɑ</i>	<i>ɑ̃</i>
<i>ē</i>	<i>ē</i>	<i>e</i>	<i>ɛ</i>	<i>ɛ̃</i>
<i>ī</i>	<i>ī</i>	<i>i</i>	<i>ɪ</i>	<i>ɪ̃</i>
<i>ō</i>	<i>ō</i>	<i>o</i>	<i>ɔ</i>	<i>ɔ̃</i>
<i>ȫ</i>	<i>ȫ</i>	<i>ö</i>	<i>ø</i>	<i>ø̃</i>
<i>ū</i>	<i>ū</i>	<i>u</i>	<i>ʊ</i>	<i>ʊ̃</i>
<i>ǖ</i>	<i>ǖ</i>	<i>ü</i>	<i>y</i>	<i>ỹ</i>

Länge der Vokale wird mit  $\bar{\quad}$  (z.B.  $\bar{e}$ ), Halblänge mit  $\hat{\quad}$  (z.B.  $\hat{e}$ ) bezeichnet. Kürze wird nur in besonderen Fällen mit  $\check{\quad}$  (z.B.  $\check{e}$ ) notiert.

Reduktionsvokale werden durch Hochstellen des betreffenden Vokalzeichens (z.B.  $^a$ ) gekennzeichnet, der farblose Reduktionslaut des Normalschweizerdeutschen (Schwah) wird als  $\partial$  geschrieben.

### Zwischen- und Grenzwerte:

$\text{æ}$	steht zwischen $a$ und $e$
$a > o$	steht zwischen $a$ und $o$
$e > i$	steht zwischen $e$ und $i$

Palatalisierungen:  $u$   $ʉ$   $ɔ$

Diphthonge:  $ei$   $i\partial$  usw.

Halbvokale:  $y$   $ü$   $ʉ$

Konsonanten	Verschlusslaute		Reibelaute		Affrikaten
	Lenis	Fortis	Lenis	Fortis	
labial	$b$	$p$	$v$	$f$	$pf$
dental	$d$	$t$	$s$	$ʃs$	$ts$
			$ʃ$	$ʃʃ$	$tʃ$
palatal/velar	$g$	$k$		$χ$	$kχ$

Übergangswerte  $d > t$  steht zwischen  $d$  und  $t$  usw.

Hauchlaut  $h$

Nasale  $m$   $n$   $\eta$

Liquide  $r$   $\text{ɾ}$  (dorsal)  $l$   $\text{ɫ}$  (velarisiert)

Stimmhaftigkeit wird durch  $\cdot$  (z.B.  $b$ ), Länge durch  $\bar{\phantom{x}}$  (z.B.  $\bar{n}$ ), Halblänge durch  $\hat{\phantom{x}}$  (z.B.  $\hat{n}$ ) und Geminatation durch Verdoppelung des entsprechenden Zeichens (z.B.  $nn$ ) gekennzeichnet.

### 4.3. BESONDERE ZEICHEN IM SDS-MATERIAL

(:)	zögernde Antwort
(!)	Heiterkeit der Gewährsperson
Gw.	Gewährsperson
Gwj.	jüngere Gewährsperson
aGw.	andere Gewährsperson
(?Gw.)	Die Gewährsperson ist unsicher
(?Expl.)	Der Explorator zweifelt an der Richtigkeit der Antwort
0	Wort fehlt
/	Sache fehlt
Ø	Wort und Sache fehlen
+	Frage ausgelassen
†	vom Explorator vorgedagtes Wort

### 4.4. DAS SDS – FRAGEBUCH

20. Fischerei

108. 1. der Anlegeplatz für Ruderboote

2. landen

3.-7. Inventar, Beschreibung und Bezeichnung der ortsüblichen Schiffe (Fischerei, Transport, Sport)

109. 1. – 7. Vorkommen, Lautung und Bedeutung von

1. "Barke"

2. "Nauen"

3. "Segner"

4. "Loget"

5. "Jasse"

6. "Ledischiff"

7. "Weidling"

usw.

110. 1. das ortsübliche Fischerboot

2. der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter

3. der Fischbehälter an Land

4. Vorkommen, Lautung und Bedeutung von "Gransen"

5.-10. die Teile des ortsüblichen Fischerbootes:

5. der vorderste Teil des Bootes (Bug)

6. der hinterste Teil des Bootes (Heck)

7. die Rippen, welche Boden- und Seitenplanken zusammenhalten (Spanten)

8. die (kürzern) Rippen, welche nur die Seitenplanken zusammenhalten

9. der (entfernbarer) Boden über dem eigentlichen Schiffsboden

10. die Stelle im Boot, wo das eingedrungene Wasser herausgeschöpft wird

11. das Gerät, mit dem das Wasser aus dem Boot geschöpft wird

111. 1.-2: leck werden (vom Boot)

3. (wieder) wasserdicht

4. womit werden die Boote gedichtet

5. die Ruderbank

6. die Ruder

evtl. unterschieden: Sitzruder / Stehruder.

7.-8. rudern

9. mit nur einem Ruder leicht, oberflächlich rudern

10. -12. die Teile des Ruders:

a) der Schaft

b) das Blatt

c) der Griff

112. 1. die Befestigungsvorrichtung, -stelle für die Ruder (Dolle)

2. das Steuer

3. "Segel"

4. der Mast

5a. die Leine, an der das Segel hängt

b. die Leine, an der das Segel hoch gezogen wird

c. die unten am Segel befestigte Leine, mit welcher das Segel verstellt werden kann

6. die Segelrute

7. "Anker"

8.-9. die Teile des Ankers:

der Schaft

der Arm

die Flügel



- die Kette
10. der Bootshaken  
die Stange, die zum Vorwärtsstossen des Bootes verwendet wird (Stake)
  11. ein Boot mittels der Stake fortbewegen
  12. ein Schiff vom Ufer aus den Fluss hinaufziehen

(Aus: Rudolf Hotzenköcherle, Einführung in den Sprachatlas der deutschen Schweiz. Bd. B, Bern 1962, S. 42/43)

## 4.5. ORTSVERZEICHNIS

### AUSFÜHRLICHE FISCHEREIAUFNAHMEN

AG:		75	(Spiez-)Faulensee
11	Leibstadt	77	Merligen
15	Grossdöttingen	78	Leissigen
29	Brugg/Stilli	81	Oberried am Brienersee
40	Sengen	82	Iseltwald
43	Bremgarten	83	Brienz
44	Riken	FR:	
55	Birrwil	1 <sup>F</sup>	Muntelier
58	Unterlunkhofen	GL:	o
59	Merenschwand	GR:	o
AP:	o	LU:	
BA:	o	17	Sempach
BE:		25	Luzern
5	Wangen	25 <sup>F</sup>	Meggen
10	Aarwangen	28	Weggis
13	Ligerz	SG:	
14	Tüscherz	28	Schmerikon
19	Büren	29	Benken
20	Leuzigen	34	Schänis
27	Erlach	36	Murg
30	Täuffelen	37 <sup>F</sup>	Quarten
31	Aarberg	SH:	
47	Bern	10	Stein
74	Thun	11	Rüdlingen
74 <sup>F</sup>	Gwatt		

SO:		UW:	
21	Wolfwil	1	Hergiswil
SZ:		2 <sup>F</sup>	Kehrsiten
1	Wollerau	4 <sup>F</sup>	Ennetbürgen
1 <sup>F</sup>	Hurden	5 <sup>F</sup>	Beckenried
3 <sup>FI</sup>	Lachen	6 <sup>F</sup>	Alpnach Stad
3 <sup>FII</sup>	Nuolen	7 <sup>F</sup>	(Sarnen-)Oberwilen
9	Küssnacht	8	Sachseln
10	Arth	10	Lungern
10 <sup>F</sup>	Immensee	WS:	o
11	Gersau	ZG:	
12	Lauerz	2	Risch
13 <sup>F</sup>	Brunnen	5	Zug
TG:		6	Walchwil
2 <sup>F</sup>	Üsslingen	7 <sup>F</sup>	Eierhals
4	Mammern	ZH:	
8	Ermatingen	2	Eglisau
8 <sup>F</sup>	Berlingen	5 <sup>FI</sup>	Nohl
12 <sup>F</sup>	Landschlacht	5 <sup>FII</sup>	Dachsen
13 <sup>F</sup>	Uttwil	6 <sup>F</sup>	Ellikon a.Rh
26 <sup>FI</sup>	Egnach	10 <sup>F</sup>	Altikon
26 <sup>FII</sup>	Horn	42	Uster/Riedikon
UR:		44	Pfäffikon
1 <sup>F</sup>	Schwibogen	54	Kilchberg
2 <sup>F</sup>	Isleten	55	Horgen
3	Sisikon	56	Wädenswil
4 <sup>FI</sup>	Seedorf	59	Meilen
4 <sup>FII</sup>	Flüelen	60	Stäfa

#### FISCHEREIAUFNAHME: NUR EINZELNE FRAGEN ERHOBEN

AG:		45	Aarburg
13	Bottstein	49	Reitnau
16	Zurzach	61	Dietwil
21	Kaiserstuhl + Fisibach	AP:	o
29	Brugg	BA:	o
30	Birmensdorf	BE:	
31	Niederrohrdorf	15	Biel
33	Spreitenbach	17	Busswil
34	Aarau	22	Utzenstorf
42	Kurten	23	Seeberg

28	Ins	SO:	
38	Burgdorf	27	Deitingen
46	Frauenkappelen	28	Äschi
54	Laupen	SZ:	
55	Neuenegg	5	Tuggen
76	Schwanden	13	Schwyz
79	Unterseen	TG:	
FR:	o	5	Pfyn
GL:	o	9	Weinfelden
GR:	o	UR:	
LU:		2	Isenthal
26	Horw	UW:	
27	Ebikon	2	Stans + Oberdorf
SG:		4	Buochs
9	Rorschach + Rorschacherberg	5	Emmetten
10	Thal	9	Giswil
11	Rheineck	WS:	o
13	Rebstein	ZG:	
14	Altstätten	1	Hünenberg
15	Diepoldsau	ZH:	
16	Oberriet	7	Kleinandelfingen
17	Sennwald	25	Winingen
33	Grabs	37	Zürich
35	Amden	39	Fällanden
42	Sevelen	40	Maur
SH:		42a	Sack
4	Siblingen	58	Küsnacht
7	Schaffhausen		

#### 4.6. AUFNAHMEPROTOKOLLE DER AUSFÜHRLICHEN FISCHERIEAUFNAHMEN

[Die Daten in den Aufnahmeprotokollen beziehen sich gewöhnlich auf die gesamte SDS-Aufnahme. Die Fischereiaufnahme wurde innerhalb der angegebenen Zeitspanne innert weniger Stunden durchgeführt].

**AG 11** 26.-31. Oktober 1946: \*1886, Schmied und Fischer; Vater < Nachbardorf Schwaderloch; lex. zuverlässiger als lautlich. **15** 20.-25. Februar 1946: \*1888, früher Fischer, jetzt Fabrikarbeiter. **29<sup>v</sup>** 15.-20. Oktober 1946: \*1871, Fischer im Nebenberuf, aus alter Fischerfamilie von Stilli. **40** 24.-28. September 1946: \*1886, Fabrikarbeiter; fischt selbst

nur mit Rute, kennt aber auch die Netzfischerei; lautl. ziemlich fragwürdig. 55 13.-18. September 1946: \*1869, Bauer und Fischer, Mutter < AG 49; sehr ungleich. 58 21.-24. August 1946: \*1887 [keine spez. Gw. für Fischerei]. 59 30. August - 3. September 1946: \*1902, Wegknecht, Kleinbauer; trotz Herkunft aus alter Fischerfamilie sachl. und lex. nicht völlig sicher.

BE 5 13.-18. Januar 1944: \*1876, Spengler und (Sport-?)Fischer. 10 13.-18. Februar 1945: \*1890, Fischer; Mutter < Nachbardorf Schwarzhäusern; lex. eher dürftig. 13 16.-20. Juli 1945: \*1896, Gwm. 14 21.-25. Juli 1945: \*1865, sachl. lex. Missverständnisse nicht ganz ausgeschlossen. 19 31. Juli - 5. August 1945: \*1888, Arbeiter und Fischer, lautl. z. T. nicht ganz bodenst. aGwj. Tochter von II. 20 6.-10. August 1945: \*1910, Händler und (Sport-)Fischer; lautl. und lex. unzuverlässig. 27 11.-15. Juli 1945: \*1873, Fischer; Mutter < Laupen (= BE 54); sachl. z. T. unklar. 30 27.-31. August 1945: \*1894, Fischer. 31 21.-26. August 1945: \*1895, Fischer, Vater und Mutter < Schwarzenburg (=BE 64), hat das Netzfischen aber von einem Fischer im Nachbardorf Barga gelernt. 47 13.-23. September 1944: \*1878, Mechaniker und (Sport-)Fischer. 74 1.-4. Juni 1954: \*1881, in Scherzligen b. Thun, Fischer und Bootbauer aus alter Fischerfamilie; lautl. z. T. wohl unbodenst. 74<sup>F</sup> 3. Juni 1954: \*1888, Fischer; undeutliche Aussprache, lex. z. T. fragwürdig; Aufnahme leidet auch unter Zeitmangel. 75 11.-15. Februar 1952: \*1886, Postangestellter, (Sport-)Fischer; lautl. moderner als I, II. 77 4.-11. Dezember 1952: \*1891, Fischer. 78 16.-21. Februar/22. Dezember 1952: \*1863, Gwm. 81 23.-28. Februar 1953: \*1878, Gwm. 82 14.-21. Februar 1953: \*1880, Fischer, aus alter Fischerfamilie. 83 7.-14. Februar / 2. März 1953: \*1886, Gwm.

FR 1<sup>F</sup> 1.-6. März 1954: \*1876, Fischer.

LU 17 1.-9. April 1953: \*1911, Fischer; Vater und Mutter < Gelfingen (südl. von Hitzkirch = LU 10). 25 13.-18. August 1953: \*1904, Dampfschiffkapitän; sachl.-lex. z. T. sehr unsicher, lautl. ziemlich abgeschliffen. 25<sup>F</sup> 4. Juni 1955: \*1914, Fischer aus uralter Fischerfamilie des Vierwaldstättersees. 28 19.-24. Oktober 1953/30. April 1955: \*1893, Fischer.

SG 28 24./27.-30. Oktober 1941: 1880, Fischer; Mutter < BE; lautl. weniger zuverlässig als I/II. 29 3.-7. November 1941: \*1898, Fischer; Mutter < Nachbardorf Kaltbrunn; lex. weniger bodenst. als lautlich. 34 7.-13. November 1941: \*1880, Fischer; lex. zaghaft. 36 3.-8. August 1940: \*1881, wohnhaft in Quinten am gegenüberliegenden Ufer des Walensees, Weinbauer; Mutter < Schänis (=SG 34). 37<sup>F</sup> 23.-26. Oktober 1940: \*1892, Fischer.

SH 10 20.-22. Dezember 1941: \*1880, Metzger und Fischer; Mutter < Embrach (ZH 17); Gegenwart weiterer Personen beeinträchtigt die Aufnahme bes. sachl. lex. aGw.: Schwester von II, ungefähr gleich alt. 11 17.-21. November 1941: \*1880, Fischer und Bauer; Mutter < Dorf bei ZH 4; lautl. wohl nicht mehr ganz bodenst.

SO 21 21.-26. Januar 1947: \*ca. 1886, Fährmann, (Gelegenheits-)Fischer.

SZ 1 8.-14. März 1951: \*1879, Fischer im Nachbardorf Bäch, Eltern < Wollerau/Freienbach; lautl. infolge seiner jahrelangen Tätigkeit als Schiffsmann auf dem Zürichsee stark "verzürchert". 1<sup>F</sup> 28. Februar 1951: \*1872, Fischer aus alter Fischerfamilie. 3<sup>FI</sup> 7. März 1951: \*1883, (Sport-)Fischer. 3<sup>FI</sup> 13. August 1951: \*1889, Fischer; Mutter < Wangen (=SZ 3W). 9 18.-22. Dezember 1950 / 2.-4. Januar 1951: \*?, Gwm. 10 5.-11. Dezember 1950: \*ca. 1905, Fischer; Gwm. sucht Aufn. neben anderen Geschäften zu erledigen, daher unkonzentriert und obenhin. 10<sup>F</sup> 10. Dezember 1950: \*1881, Fischer, Vater < Zug (=ZG 5); lautl. z. T. fragwürdig. 11 29. November - 4. Dezember 1950: \*1872, Fischer, Mutter < Ingebohl (Zw. SZ 11/13); im Erklären von komplexen Sachverhältnissen mühsam und unklar. 12 12.-16. Dezember 1950: \*1896, Fischer. 13<sup>F</sup> 23. Oktober 1951: \*1877, Schwibogen-Emmetten, Fischer; Auskunft widerwillig und ungenau; Materialwert fragwürdig.

TG 2<sup>F</sup> 12. Februar 1958: \*1882, Bauer und Fischer. aGwj.: Sohn von I. Reiche aber z. T. etwas ungeordnete Fischerei-Aufnahme. 4 7.-10. Januar 1942: \*1875, Fischer. 8 18.-23. Februar 1942: \*1869, Fischer. 8<sup>F</sup> 23. Februar 1942: \*1883, Fischer; Mutter < Ermatingen. 12<sup>F</sup> 28. Februar 1942: \*1888, Fischer und Bauer; Mutter < St. Gallen (=SG 7), Aufn. sachl. und lex. nicht so zuverlässig wie erwünscht. 13<sup>F</sup> 5. März 1942: \*1911, Fischer; Mutter < Arbon (nördl. Tg 26); lautl. weniger zuverlässig als lex. 26<sup>FI</sup> 6. März 1942: \*1903; lautl. und lex. wenig bodenst. 26<sup>FI</sup> März 1942: \*1889, Fischer; Vater < Ermatingen (=TG 8), Mutter Aarwangen BE; unterscheidet lex. gut zwischen Lokalem und Fremdem (z.B. den Ausdrücken seines Vaters); lautl. weniger verlässlich.

UR 1<sup>F</sup> 22.-28. November 1950: \*1927, Fischer in Schwibogen-Treib; sachl.-lex. ausgezeichnet, lautl. wohl etwas verflacht. 2<sup>F</sup> 21./26. November 1950: \*1908, Fischer; Vater < Seedorf (=UR 4FI), wohl stark von der Sprache seines Vater beeinflusst. 3 9.-14. November 1950: \*1905; Vater < Nachbardorf Riemenstalden. 4<sup>FI</sup> 31. Oktober 1950: \*1880, Fischer; schwer verständliche Aussprache. 4<sup>FI</sup> 9.-10. November 1950: \*ca. 1890, Fischer.

UW 1 25. März - 1. April 1953: \*1908, Fischer. 2<sup>F</sup> 26. April 1955: \*1916, Fischer; Mutter < Nachbardorf Beckenried. 4<sup>F</sup> 4. Mai 1955: \*1895, Fischer; Mutter < Dallenwil (nördl. UW 3); sachl.-lex. ausgezeichnet, lautl. vielleicht etwas abgeschliffen. 5<sup>F</sup> 30. April 1955: \*1904, Fischer; Mutter < Buochs (=UW 4); lernte die Fischerei am Walen- und Zürichsee. Lex. z. T. problematisch. 6<sup>F</sup> 16./25./27./31. März 1953: \*1893, Fischer; lautl. und lex. z. T. fragwürdig. 7<sup>F</sup> 12.-18./23. März 1953: \*ca. 1910, Fischer. 8 Aug. 1939, Januar 1940: Probeaufnahme; Personalien und Verteilung? 10 13. Dezember 1954 / 3.-8. Januar 1955: \*: \*1880, Gwm.

ZG 2 5.-12. Januar 1951: \*1901; Mutter < Küssnacht (=SZ 9). 5 13.-17. August 1951: \*1908, Fischer; lex. z. T. unsicher, lautl. z. T. fragwürdig. 6 15.-19. Oktober 1951: \*1905, Fischer. 7<sup>F</sup> 27. Oktober - 4. November 1951: \*1896, Fischer.

ZH 2 11.-16. November 1942: \*1874, Fischer und Wirt; Antwortmaterial z. T. problematisch. 5<sup>FI</sup> 19. Januar 1957: \*1903, Wagner, Schiffmann, Fischer (Bruder: Bootsbauer); lautl. sehr labil, lex. nicht völlig sicher; Zeitknappheit. 5<sup>FII</sup> 19. Januar 1957: \*1882, Bauer und Fischer. 6<sup>F</sup> 14.-19. Januar 1957 /\*1882, Bauer und Fischer; Material problematisch. 10<sup>F</sup> 25. Februar 1958: \*1922, Fischer. 42<sup>F</sup> 1.-6. April 1946: \*1878. Fischer. aGwj.: Sohn von IV. 44 26.-31. März 1943: \*1893, Fischer, aGw.: Frau von III. aGwj.: Sohn von III. 54 18.-23. Dezember 1943: \*1880, Sattler und Fischer; lex. nicht bes. bodenst. Es fehlt: Kap. 10. 55 6-12. Dezember 1944: \*1892, Fischer; Mutter < Ottenbach (südw. ZH. 49); lautl. und lex. wohl nicht mehr ganz bodenst. 56 20.-22. November / 29. November - 1. Dezember 1944: \*1862, (Sport-)Fischer. 59 30. November - 5. Dezember 1943: \*ca. 1870, Fischer. aGw.: Frau von I bzw. III. aGwj.: Tochter von II (ca. 40 jährig). 60 6.-11. Dezember 1943: \*1887, Fischer; Mutter < Bauma (= ZH 46); lex. wohl nicht ganz sattelfest. aGwj.: Tochter von II.

## 4.7. LITERATURVERZEICHNIS

### 4.7.1. Verzeichnis der verwendeten Kurztitel

- ARNOLD *Navigation*                      ARNOLD, BÉAT. 1980. "Navigation sur le lac de Neuchâtel: une esquisse à travers le temps", *Helvetia archaeologica*, Jg. 11, Nr. 43/44, S. 178-196.
- ARNOLD *Einbaum*                        ARNOLD, BÉAT. 1983. "Les dernières pirogues monoxyles de Suisse centrale. (Die letzten Einbaumboote der Zentralschweiz). Zur Ur- und Frühgeschichte der Kantone Luzern und Zug. Teil 1", *Helvetia Archaeologica*, Jg. 14, Nr. 55/56, S. 271-186.
- Badisches Wb.*                            *Badisches Wörterbuch*. Hrsg. mit Unterstützung des badischen Ministeriums des Kultus und Unterrichts; vorbereitet von Friedrich Kluge [et al.]; bearb. von Ernst Ochs. Lahr: Schauenburg, 1925 ff.
- BAUMANN                                 BAUMANN, MAX. 1977. *Stilli: Von Fährleuten, Schiffern und Fischern im Aargau*. Der Fluss als Existenzgrundlage ländlicher Bevölkerung. Windisch: M. Stilli.
- DALCHER                                 DALCHER, PETER. 1957. *Die Fischereiterminologie im Urkundenbuch von Stadt und Amt Zug 1352 bis 1526*. (Beiträge zur schweizerdeutschen Mundartforschung, Bd. 7). Frauenfeld: Huber.
- DUDEN *Wb.*                                DUDEN. 1976-1981. *Das grosse Wörterbuch der deutschen Sprache in sechs Bänden*. Hrsg. u. bearb. vom Wissenschaftlichen Rat und den Mitarbeitern der Dudenredaktion unter der Leitung von Günther Drosdowski. Mannheim; Wien; Zürich: Bibliographisches Institut.
- DUDEN A-Z                                 DUDEN. 1989. *Deutsches Universalwörterbuch A-Z*. Hrsg. u. bearb. vom Wissenschaftlichen Rat und den Mitarbeitern der Dudenredaktion unter der Leitung von Günther Drosdowski. 2., völlig neu bearb. und stark erw. Aufl. Mannheim; Wien; Zürich: Dudenverlag.

- ELLMERS *Kelt. Schiffb.* ELLMERS, DETLEV. 1969. "Keltischer Schiffbau", *Jahrbuch des Römisch-Germanischen Zentralmuseums Mainz*, 16: 73-122.
- ELLMERS *Schiffahrt* ELLMERS, DETLEV. 1972. *Frühmittelalterliche Handels-schiffahrt in Mittel- und Nordeuropa*. [Offa-Bücher, Bd. 28]. Neumünster: Wachholtz.
- ELLMERS *Einbaum* ELLMERS, DETLEV. 1986. "Einbaum". In: Hoops, Johannes (Hrsg.), *Reallexikon der germanischen Altertumskunde*, 2., völlig neu bearb. und stark erw. Auflage. Bd. 6. Berlin; New York: Walter de Gruyter.
- FLUCK FLUCK, HANS-RÜDIGER. 1974. *Arbeit und Gerät im Wortschatz der Fischer des badischen Hanauerlandes*. Untersuchungen zur Fachsprache am Oberrhein. Diss. Freiburg i. Br.
- FRIEDLI FRIEDLI, EMANUEL. 1922. *Bärndütsch als Spiegel bernischen Volkstums: Twann*. (Bd. 5). Bern: Francke.
- GRIMM *Wb.* GRIMM, JAKOB UND WILHELM. 1854f. *Deutsches Wörterbuch*. begründet von Jakob Grimm und Wilhelm Grimm (16 Bde.). Leipzig: Hirzel.
- GROSSMANN GROSSMANN, HEINRICH. 1972. *Flösserei und Holzhandel aus den Schweizer Bergen bis zum Ende des 19. Jahrhunderts*. (Mitteilungen der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich; Bd. 46, H. 1 Neujahrsblatt; 136). Zürich.
- HASLER *Schiff* HASLER, HANS. 1936. *Alti Bilder vom Zürichsee: Schiff und Schifflüüt*. O. O. [Neudruck s. Hilde Welti 1974].
- HASLER *Fischerei* HASLER, HANS. 1940. *Bilder vom Zürichsee: Fischerei*. Wädenswil. [Neudruck s. Hilde Welti 1974].
- Id.* *Schweizerisches Idiotikon*. Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache. Begründet von Friedrich Staub und Ludwig Tobler (Bde. I-XIII). Frauenfeld: Huber, 1881ff.
- KLUGE *Seemannsspr.* KLUGE, FRIEDRICH. 1911. *Seemannssprache*. Halle (Saale): Verl. der Buchhandlung des Waisenhauses.



- KLUGE *Etym.* KLUGE, FRIEDRICH. 1989. *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*. 22. Aufl. / unter Mithilfe von Max Bürgisser und Bernd Gregor völlig neu bearb. von Elmar Seebold. Berlin; New York: Walter de Gruyter.
- LEIDENFROST LEIDENFROST, JOHANNES. 1975. *Die Lastsegelschiffe des Bodensees*. Ein Beitrag zur Schiffahrtsgeschichte (Monographien zur Geschichte des Bodenseeraumes, Bodensee-Bibliothek Bd. 11). Sigmaringen: Jan Thorbecke Verlag.
- LEXER LEXER, MATTHIAS. 1872-1978. *Mittelhochdeutsches Handwörterbuch*. (3 Bde.). Leipzig: Hirzel.
- MITZKA MITZKA, WALTHER. 1933. *Deutsche Bauern- und Fischerboote. Grundfragen aus einem Sachkreise der Volkskunde*. (Reihe: Wörter und Sachen, kulturhistorische Zeitschrift für Sprach- und Sachforschung, Beiheft 6). Heidelberg: Carl Winter.
- MÖKING MÖKING, BERNHARD. 1934. "Die Sprache des Reichenauer Fischers", *Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung*, Nr. 61-63.
- QUADRI QUADRI, BRUNO. 1952. *Aufgaben und Methoden der onomasiologischen Forschung. Eine entwicklungsgeschichtliche Darstellung*. (Romanica Helvetica; Vol. 37). Bern: Francke.
- RIBI RIBI, ADOLF. 1976. "Die Gangfischsegi. Ein Beitrag zur Ermatinger Fischersprache". In: *Thurgauer Jahrbuch*, Frauenfeld: Huber.
- RUDOLPH RUDOLPH, WOLFGANG. 1966. *Handbuch der volkstümlichen Boote im östlichen Niederdeutschland*. Berlin: Akademie Verlag.
- RÜTIMEYER RÜTIMEYER, L. 1924. *Ur-Ethnographie der Schweiz*. Ihre Relikte bis zur Gegenwart mit prähistorischen und ethnographischen Parallelen. Basel: Helbing & Lichtenhahn.

- SCHWARZENBACH *Wb.* SCHWARZENBACH, RUDOLPH. 1974. "Das ABC der Hand-  
schiffe – ein kleines Wörterbuch". In: Hilde Welti (Hrsg.),  
*Ledischiffe auf dem Zürichsee*, Stäfa: Th. Gut.
- SDS* *Sprachatlas der deutschen Schweiz*. 1962. Begr. von  
Heinrich Baumgartner und Rudolf Hotzenköcherle; in  
Zusammenarb. mit Konrad Lobeck, Robert Schläpfer,  
Rudolf Trüb und unter Mitwirkung von Paul Zinsli hrsg.  
von Rudolf Hotzenköcherle. Ab Bd. 5 Herausgabe fortgef.  
von Robert Schläpfer, Rudolf Trüb, Paul Zinsli. (Bde.  
I-VII). Bern; Basel: Francke.
- Trübners Wb.* *Trübners deutsches Wörterbuch*. Im Auftrag der Arbeits-  
gemeinschaft für deutsche Wortforschung hrsg. von Alfred  
Goetze (8 Bde.). Berlin; Leipzig: De Gruyter, 1939f.
- Vorarlbergisches Wb.* *Vorarlbergisches Wörterbuch, mit Einschluss des Fürsten-  
tums Liechtenstein*. Bearb. von Leo Jutz. 2 B de. Wien:  
Ad. Holzhausen, 1960-1965.

#### 4.7.2. Weitere Literatur

- [1] AESCHBACHER, PAUL. 1923. *Die Geschichte der Fischerei im Bielersee und dessen Nebenflüssen*.  
Bern: Gustav Grunau.
- [2] ALLANFRANCHINI, PATRICE ET COLLAB. 1989. *Neuchâtel: Son lac, ses rives, ses ports par des pho-  
tographies et des cartes postales anciennes*. Collection de M. René Charlet; texte de M. Patrice  
Allanfranchini. (Collection "anciennes cartes postales"). Saint-Blaise: Editions du Ruau.
- [3] ALLIMANN-LAUBSCHER, FRITZ. 1964. *Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bielersee*. Biel:  
Gassmann.
- [4] AMBÜHL, HEINZ. MITARB. 1984. *Der Vierwaldstättersee und die Seen der Zentralschweiz*. Luzern:  
Keller.
- [5] AMMAN, JOSEPH. 1887. "Die Schifffahrt auf dem Bodensee", *Vorarlberger Volkskalender*, S. 28-  
36.
- [6] AMSTAD, HEINZ, ET AL. 1987. *Unsere Flotte*. Luzern: Verl. Dampferzeitung.
- [7] APPENZELLER, GOTTHOLD. 1922. *Geschichte der schweizerischen Binnenschifffahrt im Gebiete  
der Juraseen und Aare*. (Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn, Nr. 11).  
Solothurn.
- [8] ARNOLD, BÉAT. 1975. "Gallo-Roman boat from the Bay of Bevaix. Lake Neuchâtel, Switzerland",  
*International Journal of Nautical Archaeology*, 4, S. 123-141.
- [9] ARNOLD, BÉAT. 1976. "Lapirogued' Auvernier Nord 1975", *Cahiers d'Archéologie Subaquatique*,  
5, S. 75-84.

- [10] ARNOLD, BÉAT. 1977. "Some remarks on caulking in celtic boat construction and its evolution in areas lying northwest of the alpine arc", *International Journal of Nautical Archaeology*, 6: 293-297.
- [11] ARNOLD, BÉAT. 1980. "Architecture navale en Helvetie à l'époque romaine: les barques de Bevaix et d'Yverdon", *Helvetia archaeologica*, Jg. 20, Nr. 77, S. 178-196.
- [12] ARNOLD, BÉAT. 1990. *Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel*. (Archéologie neuchâteloise). 2 Bde. Saint-Blaise: Editions du Ruau.
- [13] ASCHWANDEN, FELIX UND WALTER CLAUSS. 1982. *Urner Mundart Wörterbuch*. Altdorf: Verl. Bibliotheksgesellschaft Uri.
- [14] AUF DER MAUR, FRANZ. 1987. "Berufsfischer: Beruf und Berufung", *Brückenbauer*, Nr. 47, 18. 11 1987.
- [15] AUF DER MAUR, FRANZ. 1993. "Fischerauf Schweizer Seen", *Wander Revue: Das Magazin für den Wandertourismus in der Schweiz*, 3, S. 10-12.
- [16] BÄCHINGER, KONRAD. 1974. *Zürichsee*. (Arbeitshefte für den Unterricht in Schweizer Geografie; H. 8). St. Gallen: Verlag Arp.
- [17] BACHMANN, A. (HRSG.). 1910ff. *Beiträge zur Schweizerdeutschen Grammatik (BSG)*. Bde. 1-20. Frauenfeld: Huber.
- [18] BACHMANN, JOSEPH. 1941. *Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee*. Geschichtliches und Aktuelles, Erlauschtes und Erlebtes. Luzern, Selbstverlag.
- [19] BALTENSPERGER, HANS. 1986. "Der Fischer vom Greifensee. Emil Zollinger – Berufsfischer in vierter Generation", *NZZ*, Nr. 175, 31. Juli 1986.
- [20] BATHÉ-RUBIN DE CERVIN-TAILLEMITE. 1967. *Der Segelschiffe grosse Zeit*. Lausanne: Edita.
- [21] BAUMGARTNER, HEINRICH UND RUDOLF HOTZENKÖCHERLE. 1962ff. *Sprachatlas der deutschen Schweiz*. Begr. von Heinrich Baumgartner und Rudolf Hotzenköcherle; in Zusammenarbeit mit Konrad Lobeck, Robert Schläpfer, Rudolf Trüb und unter Mitwirkung von Paul Zinsli hrsg. von Rudolf Hotzenköcherle. Bde. I-VI. Bern: Francke.
- [22] BAUMGARTNER, RUDOLF. 1926. *Die Freiheit der Rheinschifffahrt*. Diss. iur. Bern.
- [23] BECK, HEINRICH, HERBERT JANKUHN, KURT RANKE UND REINHARD WENSKUS (HRSG.). *Reallexikon der Germanischen Altertumskunde*. Bde. 1-6. Berlin; New York: Walter de Gruyter.
- [24] BECKER, HEINRICH. 1937. *Schiffervolkskunde*. Grundlegung der Volkskunde eines nichtbäuerlichen Standes. Halle (Saale).
- [25] BERSIER, RENÉ. 1981. *Die drei Seen: Neuenburger-, Murten- und Bielersee*. Fotos: René Bersier mit einem Text von René Monteil. Solothurn: Vogt-Schild.
- [26] *Bibliothek-Katalog des Vereins für die Schifffahrt auf dem Oberrhein, Basel*. Abgeschlossen auf Ende Dezember 1916. Basel: Birkhäuser, 1917.
- [27] BICKEL, HANS. 1983. *Boote und Schiffe auf Seen und Flüssen der deutschen Schweiz*. Wort und Sache nach den Materialien des Sprachatlases der deutschen Schweiz. Lizentiatsarbeit (Maschienschrift). Basel.
- [28] *Bielersee = Lac de Bienna*. (Photographische Aufnahmen). Biel: Andres & Kraldolfer, 1911.

- [29] BIERHALS, PAUL. 1941. "Zur Geschichte der bäuerlichen Schifffahrt in Pommern", *Monatsblätter der Gesellschaft für pommersche Geschichte*, 55: 16-25.
- [30] BÖCKING, WERNER. 1979. *Schiffe auf dem Rhein in drei Jahrtausenden*. Die Geschichte der Rheinschifffahrt. Moers: Steiger.
- [31] BOPP, JAKOB. 1973. *Die Schifffahrt auf dem Zürichsee im Wandel der Zeiten*. Kilchberg (ZH): Kommission für die ortsgesch. Sammlung.
- [32] BÖRLIN, ROLF. 1987. *Die schweizerdeutsche Mundartforschung: 1960-1982*. Bibliographisches Handbuch. Aarau [etc.]: Sauerländer.
- [33] BOURQUIN, MARCUS. 1989. *Bezaubernder Bielersee: eine Seelandschaft im Wandel der Zeit = Charme du lac de Biènné: histoire d'un paysage*. Langnau: Emmentaler Druck.
- [34] BRENNER, JOCHEN. 1981. *Geschichte der Schifffahrt*. Künzelsau [etc.]: Sigloch Ed.
- [35] BRATSCHI, ARMIN UND RUDOLF TRÜB. 1991. *Simmentaler Wortschatz: Wörterbuch der Mundart des Simmentals (Berne Oberland)*. Thun: Ott.
- [36] BROGLE, FELIX. 1952. *Die Flösserei der oberrheinischen Gebiete Laufenburg-Basel*. Diss. Basel.
- [37] BRUNNER, KARL. 1917. "Die volkkundlichen deutschen Schiffsfahrzeuge". In: *Festschrift für E. Hahn*, S. 292–307. o. O.
- [38] BÜHLER, RICHARD. 1969. *Die Fischereiberechtigung im Kanton Zürich*. Diss. iur. Zürich. Meilen.
- [39] BURMEISTER, KARL HEINZ. 1981/82. "Geschichte der Bodenseeschifffahrt bis zum Beginn des 19. Jahrhunderts", *Schrift des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung*, 99/100, S. 165-188.
- [40] BURMEISTER, KARL-HEINZ. 1992. *Vom Lastschiff zum Lustschiff. Zur Geschichte der Schifffahrt auf dem Bodensee*. Universitätsverlag Konstanz.
- [41] CANGE, CHARLES DU FRESNE. 1840-1850. *Glossarium mediae et infimae latinitatis*. Conditum a Carolo Du Fresne domino Du Cange, auctum a monachis ordinis S. Benedicti cum supplementis integris D. P. Carpenterii et additamentis Adelungii et aliorum digessit G. A. L. Henschel. 7 Bde. Paris: Didot.
- [42] CENTRAALKOMMISSION FÜR SCHWEIZERISCHE LANDESKUNDE (HRSG.). 1894. *Bibliographie der schweizerischen Landeskunde: Fischerei*. Bern: K. J. Wyss.
- [43] CERLUND, CARL OLOF (HRSG.). 1985. *Postmedieval boat and ship archaeology*. Papers based on those presented to an International Symposium on Boat and Ship Archaeology in Stockholm in 1982. Oxford: British Archaeology Report.
- [44] CLEYET MERLE, JEAN JACQUES. 1990. *La préhistoire de la pêche*. Paris: Editions Errance.
- [45] CORNAZ, GÉRARD. 1976. *Les barques du Léman*. Grenoble: Editions des 4 Seigneurs.
- [46] CYSAT, JOHANN LEOPOLD. 1661. *Beschreibung dess berühmten Lucerner- oder Vier-Waldstätten Sees, und dessen fürtrefflichen Qualiteten und sonderbaaren Eygenschaftten*. Lucern.
- [47] DEPERT, WERNER. 1976. *Die weisse Flotte*. Wissenswertes über die Schifffahrt auf dem Bodensee. Stadler V.-G.
- [48] "Die Geschichte der Fischerei am Starnberger See. Schifffahrt und Fischerei in Bayern". In: Förderverein Südbayer. Schifffahrtsmuseum, Starnberg e. V (Hrsg.), *Vom Einbaum zum Dampfschiff*, 8. Buchendorfer. 1991.

- [49] DIEFFENBACH, LORENZ. 1857. *Glossarium latino-germanicum*. Frankfurt: J. Baer.
- [50] DIETH, EUGEN. 1986. *Schwyzertütschi Dialäktschrift: Dieth-Schreibung*. 2. Aufl./bearb. und hrsg. von Christian Schmid-Cadalbert (Reihe lebendige Mundart Bd. 1). Aarau [etc.]: Sauerländer.
- [51] DRESE, OTTO. 1975. "Der Rhein und die Rheinfischerei. 1. Blütezeit und Untergang; 2. Fanggeräte und Arbeitsmethoden", *Rheinische Heimatpflege*, Neue Folge.
- [52] DROZD, LUBOMIR. 1964. "Grundfragen der Terminologie in der Landwirtschaft", *Muttersprache: Zeitschrift zur Pflege und Erforschung der deutschen Sprache*, 74, S. 296-312.
- [53] DUBLER, HANS. O. J. "Die Fischerei um Lüscherz". In: Die Gemeinden des Amtes Erlach (Hrsg.), *Aus der Geschichte des Amtes Erlach*, Festgabe zum Jubiläum "Das Amt Erlach 500 Jahre Bernisch". o. O.
- [54] DUDERSTADT, MATTHIAS. 1987. *Das Schiff-Buch*. Aarau [etc.]: Sauerländer.
- [55] DUDSZUS, ALFRED UND ERNEST HENRIOT. 1983. *Das Schiffstypenlexikon*. Schiffe, Boote, Flösse unter Riemen und Segel. [Lizenzausgabe]. Hamburg: Hoffmann und Campe.
- [56] DUFT, JOHANNES. 1988. *Der Bodensee in Sankt-Galler Handschriften: Texte und Miniaturen aus der Stiftsbibliothek Sankt Gallen*. [4., überarb. Aufl., Nachdruck]. St. Gallen: Ostschweiz Druck und Verlag; Sigmaringen: Jan Thorbecke.
- [57] DÜRST, JOSUA (HRSG.). 1985. *Hundertfünfzig Jahre Dampfschiffe auf dem Zürichsee*. Stäfa: Th. Gut.
- [58] ECKOLDT, MARTIN. 1980. "Schifffahrt auf kleinen Flüssen Mitteleuropas in Römerzeit und Mittelalter". In: Stiftung Deutsches Schifffahrtsmuseum (Hrsg.), *Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseum*, 14. Oldenburg; Hamburg; München: Stalling.
- [59] EGLOFF, MICHEL. 1974. "La barque de Bevaix, épave gallo-romaine du lac de Neuchâtel", *Helvetica Archaeologica*, Jg. 5, Nr. 19/20, S. 82ff.
- [60] ELLMERS, DETLEV UND RENATE PIRLING. 1972. "Ein mittelalterliches Schiff aus dem Rhein", *Die Heimat*, 43: 45-48.
- [61] ELLMERS, DETLEV. 1968. "Frühmittelalterliche Handelsschifffahrt in Mittel- und Nordeuropa". In: Hrsg. vom Römisch-Germanischen Zentralmuseum Mainz in Verbindung mit dem Nordwestdeutschen und dem West- und Süddeutschen Verband für Altertumforschung (Hrsg.), *Führer zu vor- und frühgeschichtlichen Denkmälern*, Bd. 9, S. 85ff. Mainz: Philipp von Zabern.
- [62] ELLMERS, DETLEV. 1974. "Vor- und Frühgeschichtliche Schifffahrt am Nordrand der Alpen", *Helvetica Archaeologica*, Jg. 5, Nr. 19/20: 94-104.
- [63] ELLMERS, DETLEV. 1975. "Antriebstechniken germanischer Schiffe im 1. Jahrtausend n. Chr.", *Deutsches Schifffahrtsarchiv*, 1: 79-90.
- [64] ELLMERS, DETLEV. 1978. "Shipping on the Rhine during the Roman period". In: J. du P. Taylor und H. Cleere (Hrsg.), *Roman Shipping and Trade. (CBAResearch Report 24)*, S. 1-14.
- [65] EMMENEGGER, OTTO. 1937. *Die Fischerei in Obwalden*. Lungern.
- [66] ENDERLIN, FRITZ. 1913. *Die Mundart von Kesswil im Oberthurgau*. Mit einem Beitrage zur Frage des Sprachleben. (Beiträge zur schweizerdeutschen Grammatik V). Frauenfeld: Huber.
- [67] ENGELS, HANNS JOACHIM. 1980. "Fischer- und Schifferzünfte an Hochrhein, Aare und Limmat", *Beiträge zur Rheinkunde / Rhein-Museum Koblenz*, H. 32: 15 S.

- [68] ESCHER, HANS ERHARD. 1692. *Beschreibung des Zürichsees: wie auch Erbauung, Zunehmen, Stand und Wesen loblicher Statt Zürich*. Zürich: J. R. Simmler. Nachdruck 1980. Zürich: Juris Verlag.
- [69] FALK, HJALMAR. 1912. *Altnordisches Seewesen*. Wörter und Sachen. 4 Bde. Heidelberg: Winter.
- [70] FAYET, ROGER. 1988. "Von Kochtopf- und anderen Fischern. Ein Bericht (nicht nur) in Fischerlatein", *NZZ*, Nr. 66, 19/20 März 1988.
- [71] FELDHAUS, FRANZ MARIA. 1970. *Die Technik: ein Lexikon der Vorzeit, der geschichtlichen Zeit und der Naturvölker*. Wiesbaden: R. Löwit.
- [72] FILGUEIRAS, OCTÁVIO LIXA (HRSG.). 1988. *Local boats*. Fourth International Symposium on Boat and Ship Archaeology, Porto 1985. Oxford: B.A.R.
- [73] *Fischer-Ordnung ansehend den Thuner und Brienzersee, wie auch die Aaren bis an Bern*. de Dato 4. Junij 1765. Bern, 1765.
- [74] *Fischer-Ordnung über den Nydauer-See und die Zihl wie auch über den Fischhandel*. Gegeben den 16. Jenner 1777. Bern, 1777.
- [75] *Fischerei-Zeitung*. Wochenschrift für die Interessen der gesamten deutschen Binnenfischerei. Neudamm, 1898ff.
- [76] "Fischereiordnung des Hallwylersees 1429", *Zeitschrift für schweizerisches Recht*, Bd. II, Nr. 2, S. 132-133.
- [77] *Fischereiordnung für Untersee und Rhein*. Konstanz, 1862.
- [78] "Fischerordnungen des alten Zürich", *Schweizerische Jagd- und Sportzeitung*, Bd. I, 1881, S. 201/226/256.
- [79] FLUCK, HANS-RÜDIGER. 1991. *Fachsprachen*. Einführung und Bibliographie [4. Aufl.]. Tübingen: Francke.
- [80] FLÜCKIGER, ANDREAS. 1987. *Gemeingebrauch an oberirdischen öffentlichen Gewässern, insbesondere die Schifffahrt auf Schweizer Gewässern*. Bern (etc.): Peter Lang.
- [81] FOLLMANN, MICHAEL FERDINAND. 1971. *Wörterbuch der deutsch-lothringischen Mundarten*. (Nachdruck der Ausgabe von 1909). Niederwalluf: Sändig.
- [82] FROELICH, EDMUND. 1935. "Von den Schiffleuten und Flössern in Stilli", *Brugger Neujahrsblätter*, S. 14-18.
- [83] FRÖHLICH, H. 1884. "Die Schifffahrt auf dem Bodensee", *Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees*, 13, S. 189-192.
- [84] FRÜH, J. J. 1932. *Geographie der Schweiz*. Bd. II: Volk, Wirtschaft, Siedlung, Staat. St. Gallen: Fehr.
- [85] FUNK, F. 1947. *Die Fischerei im Seeland*. Bedeutung, Schutz und Förderung. Nidau.
- [86] FUNK, F. 1968. "Fische und Fischerei im Brienzer- und Thunersee". In: *Jahrbuch vom Thuner- und Brienzersee*, Interlaken.
- [87] GABRIEL, EUGEN UND HANS STRICKER. 1987. *Probleme der Dialektgeographie*. 8. Arbeitstagung alemannischer Dialektologen, Triesenberg, Fürstentum Liechtenstein, 20.-22. September 1984. Bühl/Baden: Konkordia Verlag.
- [88] GAMILLSCHEG, ERNST. 1928. *Etymologisches Wörterbuch der französischen Sprache*. Heidelberg: Carl Winter.

- [89] GEIGER, ERNST. 1915. *Bielersee = Lac de Bienna*. Lithographien von Ernst Geiger. Bern: Kümmerli & Frey.
- [90] GENZMER, FELIX. 1944. *Germanische Seefahrt und Seegeltung*. München: Bruckmann.
- [91] GEORGES, KARL ERNST. 1880. *Ausführliches lateinisch-deutsches Wörterbuch*. Aus den Quellen zusammengetragen und mit besonderer Bezugnahme auf Synonymik und Antiquitäten unter Berücksichtigung der besten Hilfsmittel. Leipzig: Hahn'sche Verlags-Buchhandlung.
- [92] GESSWEILER-MOOSER. 1944. "Die alte Segelschiffahrt auf dem Bodensee", *Rohrschacher Neujahrsblatt*,
- [93] *Glossaire des patois de la Suisse romande*. Fondé par Louis Gauchat, Jules Jeanjaquet, Ernest Tappolet. Vol. 1-4. Neuchâtel; Paris: Attinger, 1924ff.
- [94] GLUTH, KLAUS, MARION LOMPA UND HANS-HENNING SMOLKA. 1982-1983. "Verfahren dialektologischer Karteninterpretation und ihrer Reichweite". In: Werner Besch, Ulrich Knoop, Wolfgang Putschke, und Herbert Ernst Wiegand (Hrsg.), *Dialektologie: ein Handbuch zur deutschen und allgemeinen Dialektforschung*, Reihe: Handbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft Bd. 1 (2 Bde.). Berlin; New York: Walter de Gruyter.
- [95] GOEDEL, GUSTAV. 1902. *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Seemannssprache*. Kiel, Leipzig.
- [96] GOLTZ, REINHARD. 1984. *Die Sprache der Finkenwerder-Fischer, die Finkenwerder Hochseefischerei*. Studien zur Entwicklung eines Fachwortschatzes. Herford: Koehler.
- [97] GÖNNENWEIN, OTTO. 1940. *Die Freiheit der Flussschiffahrt*. Stuttgart-Berlin.
- [98] GOSSWEILER/MOSER. 1944. "Die alte Segelschiffahrt auf dem Bodensee", *Rohrschacher Neujahrsblatt*,
- [99] GOTHEIN, EBERHARD. 1990. "Geschichtliche Entwicklung der Rheinschiffahrt im XIX. Jahrhundert". In: Gesellschaft für Wirtschafts- und Sozialwissenschaften (Hrsg.), *Schriften des Vereins für Socialpolitik. Neue Folge*, 101. Berlin: Duncker u. Humblot.
- [100] GOTHEIN. 1895. "Zur Geschichte der Rheinschiffahrt", *Westdeutsche Zeitschrift für Geschichte und Kunst*, 14, S. 231 f.
- [101] GREYERZ, OTTO VON UND RUTH BIETENHARD. 1976. *Berndeutsches Wörterbuch*. Bern: Francke.
- [102] GRUBE, A. W. 1929. "Aus der Geschichte der Schiffahrt auf dem Bodensee", *Bodenseebuch*, S. 18-20.
- [103] GRÜNBERGER, RICHARD. 1933. "Rheinschiffahrt und Flösserei in Bündten, Bodensee und Transitplatz Rheinegg", *Rorschacher Neujahrsblatt*,
- [104] GÜNTHER, KAREN. 1987. *Wort- und Sachgeschichte der Schiffahrt in Mittel- und Nordeuropa von den Anfängen bis zum späten Mittelalter*. Ein Beitrag zu "Wörter und Sachen" anhand ausgewählter Beispiele. Frankfurt a.M.: Peter Lang.
- [105] GWERDER, JOSEF, ERICH LIECHTI UND JÜRIG MEISTER. 1982. *Die Geschichte der Schiffahrt auf den Juragewässern: Neuenburgersee, Murtensee, Bielersee, Aare*. Schaffhausen: Meier.
- [106] HAAS, WALTER. 1978. *Sprachwandel und Sprachgeographie: Untersuchungen zur Struktur der Dialektverschiedenheit am Beispiele der schweizerdeutschen Vokalsysteme*. (Zeitschrift für Dialektologie und Linguistik. Beihefte. Neue Folge; H. 30). Wiesbaden: Steiner.

- [107] HAAS-ZUMBÜHL, F. 1910. *Die Geschichte der Sankt Niklausen-Schiffs-Gesellschaft der Stadt Luzern*. Luzern.
- [108] HARD, GERHARD. 1966. *Zur Mundartgeographie: Ergebnisse, Methoden, Perspektiven*. (Beihefte zur Zeitschrift 'Wirkendes Wort'; 17). Düsseldorf: Schwann.
- [109] HÄRRY, ARNOLD. 1910. *Bilder aus der Geschichte der schweizerischen Flussschifffahrt*. Referat, gehalten an der 2. Generalversammlung des ostschweizer. Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee, am 2. Sept. 1919 in St. Gallen. Zürich: Buchdr. Zürcher Post.
- [110] HÄRRY, ARNOLD. 1911. *Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege I*. Frauenfeld.
- [111] HARTMANN, GEORG LEONHARD. 1795. *Über den Bodensee. Ein Versuch*. St. Gallen.
- [112] HARTMANN. 1780. *Beschreibung der Bernerseen*. St. Gallen.
- [113] HAUFF, LUDWIG. 1982. *Die unterseeische Schifffahrt erfunden und ausgeführt von Wilhelm Bauer*. Hrsg. v. Giesler, Gerd/Berninger, Ernst H./Kraetz, Otto P. (Faks. d. Ausg. v. 1859). (Dok. z. Gesch. v. Naturwiss., Med. u. Techn. 2). Physik Verlag.
- [114] HEER, J. C. 1903. *Freiluft*. Bilder vom Bodensee. Konstanz.
- [115] HENGARTNER, THOMAS UND JÜRIG NIEDERHAUSER. 1993. *Phonetik, Phonologie und phonetische Transkription*. Grundzüge, Begriffe, Methoden und Materialien. (Studienbücher Sprachlandschaft; Bd. 4). Aarau [etc.]: Sauerländer.
- [116] HENZEN, WALTER. 1957. *Deutsche Wortbildung*. 2. verbesserte Auflage. Tübingen: Niemeyer.
- [117] HERBSTER, KARL. 1919. "Die Berufssprache des oberrheinischen Fischerei-Gewerbes", *Blätter aus der Markgrafschaft: Mitteilungen des Historischen Vereins für das Markgräflerland und die angrenzenden Gebiete*, S. 79-82.
- [118] HERBSTER, KARL. 1919. "Die Rheinfischerei zwischen Säkingen und Basel", *Blätter aus der Markgrafschaft: Mitteilungen des Historischen Vereins für das Markgräflerland und die angrenzenden Gebiete*, S. 38-57.
- [119] HERSCHE, T. 1875. "Zur Geschichte der ältesten Fahrzeuge, vornehmlich des Einbaumes", *Anzeiger für Schweizerische Altertumskunde*, Bd. 2, 1872-1875.
- [120] HEULE, ALBERT. 1914. *Die Schifffahrt auf dem Wallensee*. Reminiszzenzen aus der Geschichte der Schifffahrt auf dem Wallenseebecken. Ragaz: St. Jordy.
- [121] HEUSCHER, JOHANN. 1895. "Über die Berner-Oberländerseen (Vortrag)", *Schweizerische Fischereizeitung*, Bd. III, S. 287/299/315.
- [122] HEUSCHER, JOHANN. 1895. *Der Sempacher-See und seine Fischereiverhältnisse*. Beilage zur 'Schweizerischen Fischereizeitung' Bd. III. Pfäffikon-Zürich.
- [123] HEUSCHER, JOHANN. 1899. *Fischereiverhältnisse in der Aare*. Vortrag. Pfäffikon.
- [124] HEUSCHER, JOHANN. 1906. *Beiträge zu einer Monographie des Ägerisees mit besonderer Berücksichtigung seiner Fischereiverhältnisse*. Beilage zur 'Schweizerischen Fischereizeitung' 14/2, 1906.
- [125] HOOPS, JOHANNES. 1911-1919. *Reallexikon der germanischen Altertumskunde*. 4 Bde. Strassburg: Karl J. Trübner.



- [126] HOOPS, JOHANNES. 1968f. *Reallexikon der germanischen Altertumskunde*. Begr. von Johannes Hoops; hrsg. von Herbert Jankuhn [et al.], 2., völlig neu bearb. und stark erw. Auflage. Berlin; New York: Walter de Gruyter.
- [127] HOTZENKÖCHERLE, RUDOLF. 1939. "Einschweizerdeutscher Sprachatlas", *Zeitschrift für Mundartforschung*, Jahrgang 15.
- [128] HOTZENKÖCHERLE, RUDOLF. 1958/59. "Zur Raumstruktur des Schweizerdeutschen. Statik und Dynamik". In: Rudolf Hotzenköcherle. 1986. *Dialektstrukturen im Wandel* (Reihe Sprachlandschaft 2), S. 33-69.
- [129] HOTZENKÖCHERLE, RUDOLF. 1961. "Zur Methodologie der Kleinraumatlanten". In: Rudolf Hotzenköcherle. 1986. *Dialektstrukturen im Wandel* (Reihe Sprachlandschaft 2), S. 13-29.
- [130] HOTZENKÖCHERLE, RUDOLF. 1962. *Einführung in den Sprachatlas der deutschen Schweiz*. 2 Bde. Bern: Francke.
- [131] HOTZENKÖCHERLE, RUDOLF. 1984. *Die Sprachlandschaften der deutschen Schweiz*. Hrsg. von Niklaus Bigler und Robert Schläpfer (Reihe Sprachlandschaft 1). Aarau: Sauerländer.
- [132] HOWALD, K. 1874. "Die Gesellschaft zu Schiffleuten". In: *Berner Taschenbuch*, S. 265f.
- [133] HUBER, ARNOLD. 1922. *Die Blaufelchenfischerei im Bodensee in volkswirtschaftlicher Bedeutung mit besonderer Berücksichtigung der sozialen Lage der Fischer*. Diss. Bern.
- [134] HUBER, ROLAND WALTHER. 1958. *Die ehemaligen Schifffahrtsrechte auf Zürichsee, Linth und Walensee*. Diss. iur. Zürich.
- [135] Hübner, Elke. (1984). *Die ältere Terminologie der Berufsfischer an der Mosel*. (Diss. Phil. Univ. Mainz). Aachen.
- [136] HUMM, RICHARD. 1974. *Vom Einbaum zum Motorschiff. Zur Geschichte der Schifffahrt auf dem Zürichsee*. Hrsg. zur Sonderausstellung in der Ortsgeschichtlichen Sammlung, Sommer 1974.
- [137] HUNZIKER, FRITZ. 1936. *Der Zürichsee als Verkehrsstrasse*. Ein geschichtlicher Rückblick. Zürich: Komm. Beer.
- [138] HUNZIKER, FRITZ. 1958. *Vom Zürichsee: Schaffen, Wirken, Schauen*. Vorwort und Zusammenstellung von Fritz Hunziker. Stäfa: Th. Gut.
- [139] HYRKKÄNEN, JUKKA. 1980. *Seefahrt und Fischereiterminologie nicht slavischen Ursprungs im bulgarischen Schwarzmeergebiet*. Helsinki: Suolamainen Tiedeakatemia.
- [140] ISELI, MAX, HANNES LINDENMEYER UND HANS WEILENMANN. 1984. *Zürichsee*. (Geographielehrmittel des Kantons Zürich). Zürich: Lehrmittelverlag des Kantons Zürich.
- [141] JABERG, KARL UND JAKOB JUD. 1928. *Der Sprachatlas als Forschungsinstrument: kritische Grundlegung und Einführung in den Sprach- und Sachatlas Italiens und der Südschweiz*. (Sprach- und Sachatlas Italiens und der Südschweiz; Einführungsband). Halle: Niemeyer.
- [142] JABERG, KARL. 1908. *Sprachgeographie*. Beitrag zum Verständnis des Atlas linguistique de la France. Aarau: Sauerländer.
- [143] JABERG, KARL. 1954. "Grossräumige und kleinräumige Sprachatlanten", *Vox Romanica*, 14: 1-61.
- [144] *Jahrbuch vom Thuner- und Brienersee*. Interlaken, 1934ff.

- [145] JAKOB, KARLHEINZ (RED.). 1983. *Forschungsbericht 'Südwestdeutscher Sprachatlas'*. (Studien zur Dialektologie in Südwestdeutschland; 1). Marburg: N. G. Elwert.
- [146] JEANNERET, ALAIN. 1977. *Lapêche professionnelle dans le lac de Neuchâtel*. Diss. Neuchâtel. Bonn: Comm. Habelt.
- [147] JEANNERET, ALAIN. 1989. *Histoire de la pêche dans les lacs jurassiens (XVIII.-XX. siècle)*. La Chaux-de-Fonds: Imprimerie Typoffset.
- [148] JEANNERET, ANDRÉ. 1967. *La pêche et les pêcheurs du lac Neuchâtel*. Etude historique et ethnographique. Diss. Neuchâtel et Genève.
- [149] KAPITÄN, G. 1984. "Ancient anchors – technology and classification", *International Journal of Nautical Archaeology*, 13: 33-44.
- [150] *Katalog der schweizerischen Fischereiausstellung*. Bern, 1895.
- [151] KECKEIS, GEORG. 1905-1909. "Zur Geschichte der Schifffahrt auf dem Bodensee", *Archiv für Geschichte und Landeskunde Vorarlbergs*, Hefte Nr. 4, 5, 6, 8/9.
- [152] KELLER, F. 1869. "Über den Einbaum", *Anzeiger für schweizerische Altertumskunde, Indicateur d'Antiquités suisses*, 2, S. 33-35.
- [153] KETTMANN, GERHARD. 1959. *Die Sprache der Elbschiffer*. Halle (Saale).
- [154] KIRCHGRABER, BRUNO. 1963. *Zürichsee*. 112 Fotos von Bruno Kirchgraber. Zürich: Orell Füssli.
- [155] KLUGE, FRIEDRICH. 1920. *Deutsche Sprachgeschichte*. Leipzig.
- [156] KLUGE, FRIEDRICH. 1967. *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*. 20. Aufl./bearbeitet von Walther Mitzka. Berlin; New York: Walter de Gruyter.
- [157] KLUNZINGER, CARL BENJAMIN. 1892. *Bodenseefische, deren Pflege und Fang*. Stuttgart.
- [158] KOCH, M. 1928. *Das Fischereigewerbe und der Fischfang in den einzelnen Monaten des Jahres im Untersee*. Adelsheim.
- [159] KOCH, W. 1925. *Die Geschichte der Binnenfischerei von Mitteleuropa*. Stuttgart.
- [160] KOELNER, PAUL. 1954. *Die Basler Rheinschifffahrt vom Mittelalter zur Neuzeit*. (Reihe: Schriftenreihe der Basler Vereinigung für schweizerische Schifffahrt; Bd. 1 [Ed. 2]). Basel: Helbing & Lichtenhahn.
- [161] KÖLNER, PAUL. 1954. *Sechshundert Jahre Schiffeleutenzunft Basel 1354-1954*. (SA aus: "Basler Nachrichten", Sonntagsblatt Nr. 37). Basel.
- [162] KÖNIG, WERNER. 1975. "Der Südwestdeutsche Sprachatlas (SSA)", *Montfort: Zeitschrift für Geschichte, Heimat- und Volkskunde Vorarlbergs*, 27: 170-194.
- [163] KÖNIG, WERNER. 1975. "Überlegungen zur Beschreibung von Aufnahmesituation und Informant bei sprachgeographischen Erhebungen", *Deutsche Sprache: Zeitschrift für Theorie, Praxis, Dokumentation*, 3: 346-364.
- [164] KONJENBURG, E. VOM. 1913. *Der Schiffbau seit seiner Entstehung*. Brüssel.
- [165] KREBSER, MARKUS. 1985. *Mein Thunersee. Rechtes Ufer. Ein Ausflug vor hundert Jahren*. [2. Aufl.]. Thun: Verlag Krebsler.
- [166] KREBSER, MARKUS. 1986. *Mein liebes Thun. Ein Rundgang vor hundert Jahren*. Bearbeitet von Peter Küffer [Neufassung, 3. Aufl.]. Thun: Verlag Krebsler.
- [167] KREBSER, MARKUS. 1990. *Interlaken: Eine Reise in die Vergangenheit*. Thun: Verlag Krebsler.

- [168] KUHN, GÖTZ. 1978. *Die Fischerei am Oberrhein: Geschichtliche Entwicklung und gegenwärtiger Stand*. 2. unveränderte Auflage. Stuttgart: Eugen Ulmer.
- [169] KUHN-SIMON, HANS. 1968. *Die Berner Zunft zu Schiffleuten*. Bern.
- [170] KUNZ, RICHARD. 1984. *Fischereirechte im Untersee und Seerhein: eine rechtshistorische Untersuchung über die Entstehung, Ausbildung und Weiterentwicklung von Fischereirechten*. Diss. jur. Freiburg. Zürich.
- [171] LÄCHLER, PAUL UND HANS WIRZ. 1962. *Die Schiffe der Völker: Traum, Geschichte, Technik*. Olten [etc.]: Walter.
- [172] LEEMANN, WALTER. 1949. *Der Vierwaldstättersee*. Erlenbach-Zürich: Rentsch.
- [173] LEONHARDT, E. 1907. "Die Entwicklung der Fischerei und ihrer Geräte", *Zeitschrift für Fischerei und deren Hilfswissenschaften*, 13. Bd. 2. Heft, S. 91ff.
- [174] LIEBENAU, THEODOR VON. 1897. *Geschichte der Fischerei in der Schweiz*. Bern.
- [175] LIECHTI, ERICH, JÜRGE MEISTER UND JOSEF GWERDER. 1976. *Schiffahrt auf dem Zürichsee: 1835 bis heute*. Raddampfer, Schraubendampfer, Motorschiffe. Basel [etc.]: Birkhäuser.
- [176] LIECHTI, ERICH, JÜRGE MEISTER UND JOSEF GWERDER. 1981. *Die Geschichte der Schiffahrt auf Bodensee, Untersee und Rhein*. Schaffhausen: Meier.
- [177] LIECHTI, ERICH, JÜRGE MEISTER UND JOSEF GWERDER. 1984. *Die Geschichte der Schiffahrt auf dem Thuner- und Brienersee*. Thun: Ott Verlag.
- [178] LIECHTI, ERICH, JÜRGE MEISTER UND JOSEF GWERDER. 1987. *Die Geschichte der Schiffahrt auf dem Vierwaldstättersee*. Luzern: Reuss Verlag.
- [179] LÖFFLER, HEINRICH. 1974. *Probleme der Dialektologie*. Eine Einführung. Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgesellschaft.
- [180] LÖTSCHER, ANDREAS. 1983. *Schweizerdeutsch*. Geschichte, Dialekte, Gebrauch. Frauenfeld: Huber.
- [181] MANNINEN, ILMARI. 1977. "Zur Ethnologie des Einbaumes", *Eurasia septentrionalis antiqua. Zeitschrift für Erforschung der osteuropäischen und nordasiatischen Archäologie und Ethnographie*, 1: 4-17.
- [182] MARTI, WERNER. 1967. *Wäärche – Schaffe*. Ein Wortfeldkomplex in der Sprache des bernischen Seelandes. Diss. Bern: Paul Haupt.
- [183] MARTIN, ERNST UND HANS LIENHART. 1899-1907. *Wörterbuch der elsässischen Mundarten*. (2 Bde.). Strassburg: K. J. Trübner.
- [184] MATHYS, F. K. 1992. "Vom Einbaum zum Paddelboot", *Neue Zürcher Zeitung*, Nr. 145 vom 25. Juni 1992.
- [185] MAUR, FRANZ AUF DER. 1987. *Die Aare*. Zürich: Silva Verlag.
- [186] MAURER, FRIEDRICH. 1972. *Sprachgeographie*. Gesammelte Abhandlungen. (Beihefte zur Zeitschrift "Wirkendes Wort" Nr. 21). Düsseldorf: Schwann.
- [187] McGRAIL, SEÁN. 1987. *Ancient boats in N.W. Europe*. The archaeology of water transport to AD 1500. London; New York: Longman.
- [188] MERZ, RUDOLF. 1945. *Die Bodenseefischerei und ihre volkswirtschaftliche Bedeutung*. Diss. Bern.

- [189] MESSIKOMMER, H. 1902. "Die Einbaum-Flottille in Ober-Aegeri am Aegerisee, Canton Zug. Die Herstellung des Einbaumes, speciell von Ober-Aegeri. Die Fischerflotte von Walchwyl am Zugersee", *Correspondenz-Blatt der deutschen Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte*, 33, S. 36-38.
- [190] *Mittelhochdeutsches Wörterbuch*. Mit Benutzung des Nachlasses von Georg Friedrich Benecke ausgearb. von Wilhelm Müller und Friedrich Zarncke. – Nachdr. der Ausg. Leipzig 1854-1866 / mit einem Vorwort und einem zusammengefassten Quellenverzeichnis von Eberhard Nellmann sowie einem Index von Erwin Koller. [et al. Nachdruck der Ausgabe von: Leipzig, S. Hirzel, 1854-1866. Stuttgart: S. Hirzel, 1990.
- [191] MITZKA, WALTHER. 1933. *Deutsche Bauern- und Fischerboote. Grundfragen aus einem Sachkreise der Volkskunde*. (Reihe: Wörter und Sachen, kulturhistorische Zeitschrift für Sprach- und Sachforschung, Beiheft 6). Heidelberg: Carl Winter.
- [192] MITZKA, WALTHER. 1940. *Deutsche Fischervolkskunde*. Neumünster.
- [193] MONDFELD, WOLFRAM ZU. 1987. *Schiffbaukunst im 17. Jahrhundert*. Herford: Koehler.
- [194] MONTEIL, RENÉ, ANNEMARIE MONTEIL UND ERNST RÄSS. 1975. *Die Aare*. Solothurn: Vogt-Schild.
- [195] MÖRIKOFER, J. C. 1853. "Der Fischfang im Bodensee", *Illustrierter Kalender für die Schweiz*, S. 148-158.
- [196] MOSER, FRITZ CARL. 1930. "Das Strassen- und Schiffahrtswesen der Nordostschweiz im Mittelalter". In: Historischer Verein des Kantons Thurgau (Hrsg.), *Thurgauische Beiträge zur vaterländischen Geschichte*, Heft 68. Frauenfeld: Huber.
- [197] MÜHLHEIM, ERNST UND ERNST LINIGER (HRSG.). 1980. *Der Zürichsee: Fische und Fischer*. Stäfa: Th. Gut.
- [198] MÜLLER, ERNST ERHARD. 1960. *Wortgeschichte und Sprachgegensatz im Alemannischen*. Bern: Francke.
- [199] MÜLLER, KUNO. 1946. *Der Vierwaldstättersee*. (Schweizer Heimatbücher; Nr. 12). Bern: Paul Haupt.
- [200] MÜLLER, LUKAS. 1989. *Die Fischerei im spätmittelalterlichen Basel*. Lizentiatsarbeit phil. I Basel. 2 Teile. Basel: Historisches Seminar der Universität.
- [201] NAUMANN, CARL LUDWIG. 1982-1983. "Kartographische Datendarstellung". In: Werner Besch, Ulrich Knoop, Wolfgang Putschke, und Herbert Ernst Wiegand (Hrsg.), *Dialektologie: ein Handbuch zur deutschen und allgemeinen Dialektforschung*, Reihe: Handbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft Bd. 1 (2 Bde.). Berlin; New York: Walter de Gruyter.
- [202] NIEDERER, GEBHARD. 1960. *Die einstige Rheinschiffahrt oberhalb des Bodensees*. Dornbirn: Vorarlberger Verlagsanstalt.
- [203] OTT, PETER. 1988. *100 Jahre Zuger Fischereiverein 1888-1988*. Zug: Kalt-Bucher.
- [204] PARET, OSKAR. 1930. "Die Einbäume im Federseeried und im übrigen Europa", *Prähistorische Zeitschrift*, Bd. 21.
- [205] PEESCH, REINHARD. 1955. "Der Wortschatz der Fischer im Kietz von Berlin-Köpenick", *Veröffentlichungen des Instituts für deutsche Sprache und Literatur*, Bd. 3.
- [206] PEESCH, REINHARD. 1955. "Ein Fragebogen über Wirtschaftsgeräte des Fischers". In: *Deutsches Jahrbuch für Volkskunde*, Bd. 1, Heft 1/2.

- [207] PEESCH, REINHARD. 1961. *Die Fischerkommünen auf Rügen und Hiddensee*. Mit einem Beitrag über die Boote der Gewässer um Rügen von Wolfgang Rudolph. (Veröffentlichungen des Instituts für deutsche Volkskunde / Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin; Bd. 28). Berlin: Akademie Verlag.
- [208] PEESCH, REINHARD. 1967. "Zur Tradierung von Gerät und Arbeitserfahrung", *Veröffentlichungen des Instituts für mitteleuropäische Volksforschung an der Philipps-Universität Marburg-Lahn*, S. 146-155.
- [209] PFEIFER, WOLFGANG (RED.). 1993. *Etymologisches Wörterbuch des Deutschen*. 2 Bde. [2. Aufl.]. Berlin: Akademie Verlag.
- [210] PFISTER, MAX. 1955. *Der Zürichsee: (Zürcherischer Teil): Natur und Kultur*. (Schweizer Heimatbücher; Nr. 73/75). Bern: Paul Haupt.
- [211] PIERREHUMBERT, W. 1926. *Dictionnaire historique du parler neuchâtelois et suisse romand*. Neuchâtel: Attinger.
- [212] RÄBER, ANTON. 1962. *Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee: Geschichte und Bedeutung 1837 – 1962*. (Reihe: Luzern im Wandel der Zeiten; H. 25). Luzern: Komm. Haag.
- [213] RANKE, J., A. VOSS UND O. BRUNNER. 1902. "Zur Forschung über alte Schiffstypen auf den Binnengewässern und an den Küsten Deutschlands und der angrenzenden Länder", *Corresp.-Bl. f. Anthropologie*, S. 36f.
- [214] RANKE, J., A. VOSS UND O. BRUNNER. 1903. "Zur Forschung über alte Schiffstypen auf den Binnengewässern und an den Küsten Deutschlands und der angrenzenden Länder", *Corresp.-Bl. f. Anthropologie*, S. 1f.
- [215] RASSOW, MARGARETHE. 1958. *Fischersprache und Brauchtum im Lande zwischen dem Darss und der unteren Oder*. (Deutsche Akademie der Wissenschaften zu Berlin. Veröffentlichungen des Instituts für deutsche Sprache und Literatur; H. 12). Berlin: Akademie Verlag.
- [216] RIBI, ADOLF. 1943. "Von der Fischerei im Untersee in alter und neuer Zeit", *Veröffentlichung der Heimatvereinigung am Untersee*, Heft 3. Steckborn.
- [217] RIBI, ADOLF. 1944. "Die thurgauische Bodenseefischerei", *Neue Zürcher Zeitung*, Nr. 918 vom 31. Mai 1944.
- [218] RITSCHARD, GUSTAV UND ARBEITSGRUPPE FÜR DAS BÖDELITÜTSCH. 1983. *Bödelitütsch*. Wörterbuch mit Bildern aus dem Volksleben. Volkssprache der Gemeinden Bönigen, Interlaken, Matten, Unterseen und Wilderswil. Unterseen: Verlag Bödelitütsch.
- [219] RÖDING, JOHANN HINRICH. 1969. *Allgemeines Wörterbuch der Marine*. In allen europäischen Seesprachen nebst vollständigen Erklärungen. [Repr.] – 4 Bde.; Nachdruck der Ausgabe von: Hamburg: Nemann; Leipzig: Adam Friedrich Böhme, 1793-1798. Amsterdam: Uitgeverij Graphic Publisher.
- [220] ROHE, ALFRED. 1934. *Die Terminologie der Fischersprache von Grau d' Adge (Hérault)*. Diss. Tübingen.
- [221] RÖTHLISBERGER, HANS MARKUS. 1974. "Schiffe früher und heute". In: Hilde Welti (Hrsg.), *Ledischiffe auf dem Zürichsee*, Stäfa: Th. Gut.
- [222] RUDLOFF, KLAUS VON, ETAL. O. J. *Schifffahrt auf dem Bodensee = Navigation on the lake of Constance*. Villigen: Verl. Eisenbahn.

- [223] RUDOLPH, WOLFGANG. 1964. "Bootsbau in Brandenburg". In: *75 Jahre Museum für Volkskunde, Staatliche Museen zu Berlin*.
- [224] RUDOLPH, WOLFGANG. 1965. "Ältere Entwicklungsstufen der Arbeitsgesellung auf kleinen Fischerbooten", *Deutsches Jahrbuch für Volkskunde*, 11, S. 229-244.
- [225] SACHS, KARL UND CÉSAIRE VILLATTE. 1963. *Enzyklopädisches französisch-deutsches und deutsch-französisches Wörterbuch*. 40. Aufl., 2 Bde. Berlin: Langenscheidt.
- [226] SAGGAU, H. 1905. *Die Benennung der Schiffsteile und Schiffsgeräte im Neufranzösischen*. Diss. Kiel.
- [227] SB. 1965. "Die Schifffahrt auf dem Zürichsee. Notizen zur Geschichte der Schiffleutenzunft", *Neue Zürcher Zeitung*, Nr. 1681, 22. April 1965.
- [228] SCHALTEGGER, FR. 1921. "Zur Geschichte der Fischerei im Bodensee", *Thurgauische Beiträge zur vaterländischen Geschichte*, Heft 60.
- [229] SCHEFFELT-SCHWEIZER. 1921. *Fische und Fischerei im Bodensee*. Stuttgart.
- [230] *Schiffreglement. Erneuerte Schiff und Fuhrreglement, von Thun bis nach Meyringen*. (Actum den 13. September 1757 Canzley Bern). Bern, 1757.
- [231] SCHILLER, FRIEDRICH. 1941. *Wilhelm Tell*. Schauspiel in fünf Aufzügen. Illustriert mit den Szenen und Landschaften, von denen sich Künstler aller Nationen und Epochen inspirieren liessen. Zürich: Landibuchverlag G. Duttweiler.
- [232] SCHILLING-THÖNE, ANNELIESE. 1964. "Untersuchungen zum Problem Wort und Sache am Beispiel der Backtroglbezeichnungen". In: Ludwig Erich Schmitt (Hrsg.), *Deutsche Wortforschung in europäischen Bezügen: Untersuchungen zum Deutschen Wortatlas*, Bd. 4. Giessen: Wilhelm Schmitz.
- [233] SCHLÄPFER, ROBERT (HRSG.). 1982. *Die viersprachige Schweiz*. Zürich; Köln: Benziger.
- [234] SCHLUP, MICHEL. 1986. *Le temps des bateaux à vapeur*. Hauterive: Ed. Gilles Attinger.
- [235] SCHMALZ, JOS. 1926. "Die Fischerei im Untersee", *Badische Heimat*, 13. Jahrg, S. 23ff.
- [236] SCHMASSMANN, WALTER. 1937. "Die Fischerei im Kt. Basel-Land". In: *Basel, Stadt und Land, ein aktueller Querschnitt*, Basel.
- [237] SCHMID-CADALBERT, CHRISTIAN. 1993. "Aspekte der Sachdarstellung im Sprachatlas der deutschen Schweiz". In: Wolfgang Viereck (Hrsg.), *Historische Dialektologie und Sprachwandel*, Bd. 2, S. 444-453. Stuttgart: Steiner.
- [238] SCHMIDT-WIEGAND, RUTH (HRSG.). 1981. *Wörter und Sachen im Lichte der Bezeichnungsforschung*. (Arbeiten zur Frühmittelalterforschung; Bd. 1) Beiträge zu einem Kolloquium, abgehalten im Sonderforschungsbereich 7 'Mittelalterforschung' der Universität Münster, November 1977. Berlin; New York: Walter de Gruyter.
- [239] SCHMIDT-WIEGAND, RUTH. 1980. "Neue Ansätze im Bereich 'Wörter und Sachen'". In: Wiegmann, Günter (Hrsg.), *Geschichte der Alltagskultur: Aufgaben und neue Ansätze (Beiträge zur Volkskultur in Nordwestdeutschland; H. 21)*, s. 87–102. Münster: F. Coppenrath.
- [240] SCHNEPPER. 1908. *Die Namen der Schiffe und Schiffsteile im Altenglischen*. Diss. Kiel.
- [241] SCHÜLIN, F. 1968. "Zur Erinnerung an die einstige Fischerei in der Bannmeile von Basel", *Die Markgrafschaft*, 20, H. 2-5.

- [242] SCHUSTER, BERNHARD. 1951. *Die Entwicklung der Hoheitsverhältnisse am Bodensee seit dem Dreissigjährigen Kriege unter besonderer Berücksichtigung der Fischerei*. Konstanz: Merk.
- [243] SCHÜTZEICHEL, RUDOLF. 1989. *Althochdeutsches Wörterbuch*. 4., überarb. und erg. Aufl. Tübingen: Niemeyer.
- [244] *Schwäbisches Wörterbuch*. Bearbeitet von Hermann Fischer, weitergeführt von Wilhelm Pfeleiderer. Tübingen: Verlag der H. Laupp'schen Buchhandlung, 1904ff.
- [245] SCHWARZ, KURT. 1928. *Die Typenentwicklung des Rheinschiffs bis zum 19. Jahrhundert*. Köln.
- [246] SCHWARZENBACH, RUDOLF. 1974. "Vom Hudel zum Sächszylinder-Chare". In: Hilde Welti (Hrsg.), *Ledischiffe auf dem Zürichsee*, Stäfa: Th. Gut.
- [247] SCHWEIZERISCHE ARMEE. 1984. *Lerne Wasserfahren, werde Pontonier*. Lehrschrift 57.6 d. o. O.
- [248] *Schweizerische Fischereizeitung*. Kunz: Pfäffikon, 1893ff.
- [249] SEIDELMANN, ERICH. 1983. "Die Stadt Konstanz und die Sprachlandschaft am Bodensee". In: Jakob, Karlheinz (Red.) (Hrsg.), *Studien zur Dialektologie in Südwestdeutschland: Begleitreihe zum Südwestdeutschen Sprachatlas. (Forschungsbericht Südwestdeutscher Sprachatlas)*, Bd. 1, S. 156-202, 33 Karten. Marburg: N. G. Elwert.
- [250] SELL, WOLFGANG (DURCHGESEHEN UND ERG.). 1984(?). *Schiffahrts-Wörterbuch: deutsch-englisch-französisch-spanisch-italienisch*. Hamburg: Horst Kammer.
- [251] SIMEK, RUDOLF. 1982. *Die Schiffsnamen, Schiffsbezeichnungen und Schiffskennungen im Altnordischen*. (Wiener Arbeiten zur germanischen Altertumskunde und Philologie Bd. 14). Wien: Karl M. Halosar.
- [252] SPERBER, H. "Zur Terminologie des germanischen Schiffbaus", *Wörter und Sachen*, Bd. 3: 77–80.
- [253] SPRENG, HANS. 1944. *Der Thunersee*. (Berner Heimatbücher 20). Bern: Paul Haupt.
- [254] SPRENG, HANS. 1948. *Der Brienersee*. (Berner Heimatbücher; 30). Bern: Paul Haupt.
- [255] SPRENG, HANS. 1989. *Der Brienersee und seine Schifffahrt*. (Berner Heimatbücher Nr. 30). 2. vollst. überarb. Aufl. Bern: Paul Haupt.
- [256] SPYCHER, ALBERT. 1988. *Der Weidlingbauer*. (Altes Handwerk, Heft 57). Basel: G. Krebs.
- [257] STAIGER, K. 1862. "Die Fischerei im Bodensee". In: *Badenia*, 2. Bd., S. 357ff. Hamburg.
- [258] STEGER, HUGO. 1967. "Sprache und Arbeit. Zur Einführung in den Problembereich", *Veröffentlichungen des Instituts für mitteleuropäische Volksforschung an der Philipps-Universität Marburg-Lahn*. Marburg: Elvert.
- [259] STEGER, HUGO. 1982-1983. "Erkenntnisinteressen und Zielorientierung in der Dialektologie". In: Werner Besch, Ulrich Knoop, Wolfgang Putschke, und Herbert Ernst Wiegand (Hrsg.), *Dialektologie: ein Handbuch zur deutschen und allgemeinen Dialektforschung*, Reihe: Handbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft Bd. 1 (2 Bde.). Berlin; New York: Walter de Gruyter.
- [260] STEIMER, E. 1922. *Die alten Schifffahrtsrechte im Kanton Zug*. Diss. Freiburg.
- [261] STEINMANN, PAUL. 1936. *Die Fische der Schweiz*. Aarau: Sauerländer.
- [262] STUDER, WALTER. 1986. *Zur Rumpfausbildung in der Kunst und Technik des Schiffbaus und der Seefahrt*. (Abhandlung philos. I, Zürich). Zürich.
- [263] SUDER, HANS. 1930. *Vom Einbaum und Floss zum Schiff*. Berlin.

- [264] SÜTTERLIN, LUDWIG. 1904/05. "Von der Neuenheimer Schiffer- und Fischersprache", *Zeitschrift für Deutsche Wortforschung*, 6: 68–76.
- [265] SZYMANSKI, HANS. 1929. "Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt", *Pfingstblätter des Hansischen Geschichts-Vereins*, Blatt 20.
- [266] TAPPOLET, ERNST. 1913/1916. *Die alemannischen Lehnwörter in den Mundarten der französischen Schweiz: kulturhistorisch-linguistische Untersuchung*. (Programm zur Rektoratsfeier der Universität Basel). 2 Bde. Basel: Reinhardt.
- [267] TEUBERT, O. 1912. *Die Binnenschiffahrt I*. Leipzig.
- [268] TRÜB, RUDOLF. 1982-1983. "Der Sprachatlas der deutschen Schweiz als Beispiel einer sprachgeographischen Gesamtdarstellung". In: Werner Besch, Ulrich Knoop, Wolfgang Putschke, und Herbert Ernst Wiegand (Hrsg.), *Dialektologie: ein Handbuch zur deutschen und allgemeinen Dialektforschung*, Reihe: Handbücher zur Sprach- und Kommunikationswissenschaft Bd. 1 (2 Bde.). Berlin; New York: Walter de Gruyter.
- [269] TRÜB, RUDOLF. 1983. "Aufnahmeverfahren und Darstellungsform von Sprachatlanten. Das Beispiel des Sprachatlases der deutschen Schweiz (SDS)". In: *Dialectologie, histoire et folklore: mélanges offerts à Ernest Schüle pour son 70e anniversaire*, S. 270-279. Bern: Francke.
- [270] TRÜB, RUDOLF. 1989. "Der Sprachatlas der deutschen Schweiz (SDS): Ein Grossatlas für einen Kleinraum". In: VEITH, WERNER H. UND WOLFGANG PUTSCHKE (HRSG.), *Sprachatlanten des Deutschen: Laufende Projekte*, S. 133-177. (Studien zum Kleinen Deutschen Sprachatlas 2). Tübingen: Niemeyer.
- [271] TRÜB, RUDOLF. 1989. "Möglichkeiten der Dialektkartographie: Erfahrungen am 'Sprachatlas der deutschen Schweiz'". In: Putschke, Wolfgang, Werner Veith und Peter Wiesinger (Hrsg.), *Dialektgeographie und Dialektologie: Günter Bellmann zum 60. Geburtstag von seinen Schülern und Freunden*, S. 178-194. (Deutsche Dialektgeographie/Dialektographie 90). Marburg: Elwert.
- [272] TRÜB, RUDOLF. 1992. "Das Schweizerdeutsche Wörterbuch und der Sprachatlas der deutschen Schweiz", *Alemannisch dunkt üs guet*, Heft III/IV, S. 16-28.
- [273] TÜRLE, H. 1895. *Übersicht über die älteren Fischerordnungen des Thunersees*. Thun.
- [274] UHLES, E. (HRSG.). 1913ff. *Archiv für Fischereigeschichte*. Berlin.
- [275] *Urkunden über die Rheinschiffahrt*. Bern: Buchdruck Rösch, Vogt, 1920.
- [276] VETTER, J. 1864. *Die Schiffahrt, Flötzererei und Fischerei auf dem Oberrhein*. Karlsruhe.
- [277] VILLAIN GANDOSI, CHRISTIANE. 1985. *Le navire médiéval à travers les miniatures*. Paris: Editions du C. N. R. S.
- [278] VOGEL, WALTHER. 1913. "Von den Anfängen deutscher Schiffahrt", *Prähistorische Zeitschrift*, Nr. 4, S. 1ff.
- [279] VOLLENWEIDER, OTTO. 1912. *Geschichte des Verkehrs an der Wasserstrasse Walenstadt – Zürich – Basel*. Diss. Zürich.
- [280] WÄGLI, HANS G. 1979. *Aare Schiffahrt einst und jetzt*. Biel: Bielersee Schiffahrts-Gesellschaft.
- [281] WALDE, ALOIS. 1910. *Lateinisches etymologisches Wörterbuch*. 2. Aufl. Heidelberg: Carl Winter.
- [282] WALDE, ALOIS. 1973. *Vergleichendes Wörterbuch der indogermanischen Sprachen*. Hrsg. und bearb. von Julius Pokorny. Berlin; New York: Walter de Gruyter.
- [283] 416] WARBURG, WALTER VON. 1928ff. *FEW, Französisches etymologisches Wörterbuch: Eine Darstellung des galloromanischen Sprachschatzes*. Bonn, Leipzig: Schröder; sp. Basel: Helbing u. Lichtenhanhn.



- [284] WAVRE, B. 1902. "Die Fahrzeuge des Neuenburger Sees und der benachbarten Gewässer", *Correspondenzblatt der deutschen Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte*, 23/5, S. 38-41.
- [285] WEIBEL, BENDICHT. 1984. *Die Aare: Portrait eines Flusses*. Text: René Monteil; Bild: Bendicht Weibel. Solothurn: Vogt-Schild.
- [286] WEIDEMANN, DENISE T. GILBERT KAENEL. 1974. "La barque romaine d'Yverdon", *Helvetica Archaeologica*, Jg. 5, Nr. 19/20, S. 66ff.
- [287] WELTI, HILDE (HRSG.). 1974. *Ledischiffe auf dem Zürichsee*. Hrsg. von Hilde Welti und einer Arbeitsgemeinschaft der Kantonschule Zürcher Oberland. Mit einem Neudruck von Hans Hasler 'Alti Bildervom Zürichsee / Schiff und Schiffflüt'. Stäfa: Th. Gut. [3. ergänzte Auflage 1981, nach wie vor erhältlich].
- [288] WENGER, PAUL (RED. UND VERF.). 1985. *Schweizerisches Schiffahrtsmuseum Basel: Museumsführer*. Basel: OPEASI-Verlag.
- [289] WEPFER, HANS-ULRICH. 1981/1982. "Aus der Geschichte der Bodenseefischerei". In: Helmut Maurer (Hrsg.), *Der Bodensee, Landschaft – Geschichte – Kultur. Sonderdruck des Vereins für die Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung*, Heft 99/100. Friedrichshafen: Selbstverlag.
- [290] WERNER, WALTER. 1973. "Einbäume auf Österreichischen Seen", *Das Logbuch*, 9: 43-50.
- [291] WETZEL, JOHANN JAKOB. 1982. *Voyage pittoresque aux lacs de Thoune, Brienz, Lungern et Sarnen*. (Nachdruck der Ausgabe von: Zürich: Orell Füssli, 1827). Genève: Slatkine.
- [292] WIEDEMANN, M. 1935. "Bodenseeschiffe einst und jetzt", *Das schöne Allgäu*, 3: 176-178.
- [293] WIESENDANGER, PAUL. 1918. *Die Entwicklung des Schiffahrtsrechts in der Schweiz*. Diss. iur. Frauenfeld.
- [294] WISSLER, H. 1924. "Fischerei am Bodensee", *Badische Heimat: Zeitschrift für Volkskunde, ländliche Wohlfahrtspflege, Heimat- und Denkmalschutz*, 11. Jahrgang, S. 46f.
- [295] WOKER, HANSPETER. 1956/57. "Ein Vormittag beim Berufsfischer", *Jahrbuch vom Zürichsee*, 1956/57: 61-72.
- [296] *Wörterbuch der bairischen Mundarten in Österreich*. (Reihe: Bayerisch-österreichisches Wörterbuch. I, Österreich) Im Auftr. der Österreichischen Akademie der Wissenschaften; bearb. von Viktor Dollmayr und Eberhard Kranzmayer unter Mitwirk. von Franz Roitinger [etal.]. Wien [etc.]: Böhlau: Verlag der Österreichischen Akademie der Wissenschaften, 1963ff.
- [297] WUNDSCH, HANS HELMUT (HRSG.). 1953. *Fischereikunde*. Eine Einführung in die Praxis. Radebeul und Berlin.
- [298] ZABEL, MÜRRA. 1993. "Von Nauen, Schiffsteuten und Seeguslern", *Wander Revue: Das Magazin für den Wandertourismus in der Schweiz*, 3, S. 14-16.
- [299] ZIRMUNSKIJ, VIKTOR MAKSIMOVIC. 1962. *Deutsche Mundartkunde*. Vergleichende Laut- und Formenlehre der deutschen Mundarten (Originalausgabe in russischer Sprache: Moskau 1956). Berlin: Akademie Verlag.

- [300] ZNAMIEROWSKA-PRÜFFEROWA, MARIA. 1965.  
“Das Sammeln von traditionellen Museumsobjekten der Fischerei unter Berücksichtigung ihrer Systematik”. In: *Europa et Hungarica. Congressus Ethnographicus in Hungaria*, 16.–20. X. 1963, S. 147-161.  
Budapest.

## 4.8. ANMERKUNGEN

- 1 F. KELLER. 1869. "Über den Einbaum", Anzeiger für schweizerische Altertumskunde, Indicateur d'Antiquités suisses, 2, S. 33-35.
- 2 Vgl. die Darstellung der Materialbasis weiter u. in Kap. 1.4.
- 3 QUADRI, S. 62/63.
- 4 Bereits J. GRIMM schrieb einige Aufsätze mit lexikologischer Zielsetzung (z.B. *Das Wort des Besitzes; Über die Namen des Donners* usw.), dazu gesellen sich einige indogermanistische und wenige germanistische Arbeiten (z.B. von den Begründern des Schweizerischen Idiotikons F. Staub und L. Tobler); näheres vgl. QUADRI, S. 38-42.
- 5 QUADRI, S. 46/47.
- 6 QUADRI, S. 52.
- 7 R. MERINGER. 1904. "Wörter und Sachen". In: *Idg. Forschung*, Bd. 16, Heidelberg, S. 101/102, zitiert nach QUADRI, S. 67/68.
- 8 ZIRMUNSKIJ, VIKTOR MAKSIMOVIC. 1962. *Deutsche Mundartkunde*. Vergleichende Laut- und Formenlehre der deutschen Mundarten (Originalausgabe in russischer Sprache: Moskau 1956). Berlin: Akademie Verlag, S. 102.
- 9 QUADRI, S. 10.
- 10 QUADRI, S. 11.
- 11 Gemeint ist die von A. BACHMANN 1914-1940 herausgegebene Reihe *Beiträge zur schweizerdeutschen Grammatik (BSG)*.
- 12 HOTZENKÖCHERLE, RUDOLF. 1962. *Einführung in den Sprachatlas der deutschen Schweiz*. Bd. A. Bern: Francke, S. 5.
- 13 Ebenda, S. 5.
- 14 Ebenda, S. 19.
- 15 Zum ganzen Abschnitt: vgl. RUDOLPH, S. 7/8.
- 16 KARL BRUNNER. 1917. "Die volkskundlichen deutschen Schiffsfahrzeuge". In: *Festschrift für E. Hahn*, S. 292-307. o. O., S. 306.
- 17 Ebenda, S. 307.
- 18 MITZKA, S. 4/5.
- 19 DALCHER, S. XIX.
- 20 DALCHER, S. XX.
- 21 RUDOLPH SCHWARZENBACH. 1974. "Das ABC der Hand-schiffe – ein kleines Wörterbuch" und "Vom Hudel zum Sächszylinder-Chare". In: Hilde Welti (Hrsg.), *Ledischiffe auf dem Zürichsee*, Stäfa: Th. Gut, S. 73-86.
- 22 HANS HASLER. 1936. *Alti Bilder vom Zürichsee: Schiff und Schiffhüt*. o. O.
- 23 LEIDENFROST, S. 7.
- 24 LEIDENFROST, S. 62.
- 25 ARNOLD *Navigation*, S. 178.
- 26 Kleinschiffe meint hiernach solche Schiffe, die hauptsächlich manuell angetrieben werden. Segelschiffe, Motorschiffe und grosse, geschleppte Fahrzeuge werden dementsprechend nicht berücksichtigt.
- 27 RUDOLPH, S. 8/9.
- 28 RUDOLF HOTZENKÖCHERLE. 1962. *Einführung in den Sprachatlas der deutschen Schweiz*. 2 Bde. Bern: Francke.
- 29 Vgl. das Fragebuch im Anhang.
- 30 Zur Unterscheidung von Fachsprache und Gemeinsprache vgl. FLUCK, S. 11-16.
- 31 Vgl. Ortsverzeichnis im Anhang.
- 32 RUDOLF HOTZENKÖCHERLE. 1962. *Einführung in den Sprachatlas der deutschen Schweiz*. Bd. A. Bern: Francke, S. 17.
- 33 EUGEN DIETH. 1986. *Schwyzertütschi Dialäktschrift: Dieth-Schreibung*. 2. Aufl./bearb. und hrsg. von Christian Schmid-Cadalbert (Reihe Lebendige Mundart Bd. 1). Aarau [etc.]: Sauerländer.
- 34 MITZKA, S. 92.
- 35 FRIEDLI, S. 21.
- 36 ARNOLD *Navigation*, S. 191. Vgl. Abb. 115.
- 37 *Id.* Bd. IV, Sp. 1535/1536.
- 38 FRIEDLI, S. 18.
- 39 FRIEDRICH KLUGE. 1967. *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*. 20. Aufl./bearbeitet von Walther Mitzka. Berlin; New York: Walter de Gruyter, S. 52.
- 40 Eigentlich bezieht sich nur der erste Teil des Kompositums auf die Jagd (Entenjagd), der zweite gehört vermutlich zu *Schnabel* und könnte sich auch auf die Form des Schiffes beziehen. Vgl. dazu *Id.* Bd. IX, Sp. 1255.
- 41 Vgl. RUDOLPH, *passim*.
- 42 JOHANNES HOOPS. 1919. *Reallexikon der germanischen Altertumskunde*, Bd. 4. Strassburg: Karl J. Trübner, S. 114.
- 43 FRANZ MARIA FELDHAUS. 1970. *Die Technik: ein Lexikon der Vorzeit, der geschichtlichen Zeit und der Naturvölker*. Wiesbaden: R. Löwit, S. 918.
- 44 WERNER BÖCKING. 1980. *Die Geschichte der Rheinschifffahrt: Schiffe auf dem Rhein in drei Jahrtausenden*. Moers: Steiger, S. 11.
- 45 Also etwa im 8. Jahrtausend v. Chr.
- 46 ELLMERS *Einbaum*, S. 602.
- 47 ELLMERS *Einbaum*, S. 603.
- 48 ARNOLD *Navigation*, S. 178f.
- 49 ELLMERS *Schifffahrt*, S. 90.
- 50 Vgl. z.B. BÉAT ARNOLD. 1990. *Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel*. (Archéologie neuchâteloise). 2 Bde. Saint-Blaise: Editions du Ruau, S. 117.
- 51 Vgl. z.B. BÉAT ARNOLD. 1990. *Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel*. (Archéologie neuchâteloise). 2 Bde. Saint-Blaise: Editions du Ruau.
- 52 J. J. FRÜH., 1932. *Geographie der Schweiz*. Bd. II: Volk, Wirtschaft, Siedlung, Staat. St. Gallen: Fehr, S. 432.
- 53 JOHANNES HOOPS. 1911. *Reallexikon der germanischen Altertumskunde*, Bd. 1. Strassburg: Karl J. Trübner, S. 285.
- 54 ALBERT HEULE. 1914. *Die Schifffahrt auf dem Wallensee*. Reminiszenzen aus der Geschichte der Schifffahrt auf dem

- Wallenseebecken. Ragaz: St. Jordy, S. 7.
- 55 J. J. FRÜH. 1932. *Geographie der Schweiz*. Bd. II: Volk, Wirtschaft, Siedlung, Staat. St. Gallen: Fehr, S. 432f.
- 56 EBENDA, S. 432f.
- 57 ALBERT HEULE. 1914. *Die Schifffahrt auf dem Wallensee. Reminiszenzen aus der Geschichte der Schifffahrt auf dem Wallenseebecken*. Ragaz: St. Jordy, S. 14/15.
- 58 Stadtarchiv Überlingen, K II L 10 Nr. 952, zitiert nach LEIDENFROST, S. 64.
- 59 BAUMANN, S. 78f.
- 60 BAUMANN, S. 78f.
- 61 MÜRRA ZABEL. 1993. "Von Nauen, Schiffsleuten und Seeguslern", *Wander Revue: Das Magazin für den Wandertourismus in der Schweiz*, 3, S. 16.
- 62 ALBERT HEULE. 1914. *Die Schifffahrt auf dem Wallensee. Reminiszenzen aus der Geschichte der Schifffahrt auf dem Wallenseebecken*. Ragaz: St. Jordy, S. 12.
- 63 Vgl. z.B.: ALLIMANN-LAUBSCHER, FRITZ. 1964. *Geschichte der Dampfschifffahrt auf dem Bielersee*. Biel: Gassmann.
- DÜRST, JOSUA (HRSG.). 1985. *Hundertfünfzig Jahre Dampfschiffe auf dem Zürichsee*. Stäfa: Th. Gut.
- GWERDER, JOSEF, ERICH LIECHTI UND JÜRGE MEISTER. 1982. *Die Geschichte der Schifffahrt auf den Juragewässern: Neuenburgersee, Murtensee, Bielersee, Aare*. Schaffhausen: Meier.
- LIECHTI, ERICH, JÜRGE MEISTER UND JOSEF GWERDER. 1984. *Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzensee*. Thun: Ott Verlag.
- LIECHTI, ERICH, JÜRGE MEISTER UND JOSEF GWERDER. 1987. *Die Geschichte der Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee*. Luzern: Reuss Verlag.
- LIECHTI, ERICH, JÜRGE MEISTER UND JOSEF GWERDER. 1976. *Schifffahrt auf dem Zürichsee: 1835 bis heute. Raddampfer, Schraubendampfer, Motorschiffe*. Basel [etc.]: Birkhäuser.
- LIECHTI, ERICH, JÜRGE MEISTER UND JOSEF GWERDER. 1981. *Die Geschichte der Schifffahrt auf Bodensee, Untersee und Rhein*. Schaffhausen: Meier.
- RÄBER, ANTON. 1962. *Die Schifffahrt auf dem Vierwaldstättersee: Geschichte und Bedeutung 1837 – 1962*. (Reihe: Luzern im Wandel der Zeiten; H. 25). Luzern: Komm. Haag.
- 64 MAX BAUMANN. 1977. *Stilli: von Fährleuten, Schifffern und Fischern im Aargau*. Der Fluss als Existenzgrundlage ländlicher Bevölkerung. Windisch: M. Stilli.
- 65 BAUMANN, S. 25.
- 66 BAUMANN, S. 33.
- 67 BAUMANN, S. 33.
- 68 Vgl. Kap. 2.2.2.
- 69 Früh, S. 432f.
- 70 K. GÜNTHER, S. 59.
- 71 GROSSMANN, S. 77.
- 72 FROELICH, EDMUND. 1935. "Von den Schiffeuten und Flössern in Stilli", *Brugger Neujahrsblätter*, S. 17.
- 73 HASLER *Schiff*, S. 4.
- 74 GROSSMANN, S. 77.
- 75 GROSSMANN, S. 77.
- 76 FROELICH, EDMUND. 1935. "Von den Schiffeuten und Flössern in Stilli", *Brugger Neujahrsblätter*, S. 17.
- 77 BAUMANN, S. 125.
- 78 Möglicherweise wurde auch das Substantiv über das Adjektiv *einbäumig* gebildet, es würde sich dann um eine sog. Rückbildung handeln; vgl. WALTER HENZEN. 1957. *Deutsche Wortbildung*. 2. verbesserte Auflage. Tübingen: Niemeyer, S. 240f, vgl. auch die Belege im *Id.* IV, Sp. 1234.
- 79 DALCHER, S. 120; in FRIEDRICH KLUGE. 1967. *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*. 20. Aufl. /bearbeitet von Walther Mitzka. Berlin; New York: Walter de Gruyter, S. 87 wird als erstes Auftreten das Jahr 1789 genannt, diese Angabe wäre nach DALCHER zu korrigieren.
- 80 *Id.* IV, Sp. 1234.
- 81 DALCHER, S. 121.
- 82 Vgl. Paret. 1930. "Die Einbäume im Federseeried und im übrigen Europa". In: *Prähistorische Zeitschrift*. Bd. 21, Berlin, passim.
- 83 ARNOLD *Navigation*, S. 178/179.
- 84 MATHYS, F. K. 1992. "Vom Einbaum zum Paddelboot", *Neue Zürcher Zeitung*, Nr. 145 vom 25. Juni 1992.
- 85 Vgl. *Id.* IV, Sp. 1234.
- 86 Im *Id.* ist *Einbaum* für den Hallwilersee nur durch eine Angabe aus Stalder belegt.
- 87 Paret, S. 96f.
- 88 HANS SUDER. 1930. *Vom Einbaum und Floss zum Schiff*. Berlin, S. 8.
- 89 RÜTIMEYER, S. 304.
- 90 MITZKA, S. 18.
- 91 RÜTIMEYER, S. 302.
- 92 *Id.* III, Sp. 1234.
- 93 Vgl. z.B. ARNOLD, MITZKA und RÜTIMEYER.
- 94 F. KELLER. 1869. "Über den Einbaum", *Anzeiger für schweizerische Altertumskunde, Indicateur d'Antiquités suisses*, 2, S. 34.
- 95 ARNOLD *Einbaum*, S. 271ff.
- 96 F. KELLER. 1869. "Über den Einbaum", *Anzeiger für schweizerische Altertumskunde, Indicateur d'Antiquités suisses*, 2, S. 33-35.
- 97 ARNOLD *Einbaum*, S. 275/276.
- 98 H. MESSIKOMMER. 1902. "Die Einbaum-Flottille in Ober-Aegeri am Aegerisee, Canton Zug. Die Herstellung des Einbaumes, speciell von Ober-Aegeri. Die Fischerflotte von Walchwyl am Zugersee", *Correspondenz-Blatt der deutschen Gesellschaft für Anthropologie, Ethnologie und Urgeschichte*, 33, S. 36-38.
- 99 F. KELLER. 1869. "Über den Einbaum", *Anzeiger für schweizerische Altertumskunde, Indicateur d'Antiquités suisses*, 2, S. 34.
- 100 ARNOLD *Einbaum*, S. 272f.
- 101 KARL BRUNNER. 1917. "Die volkskundlichen deutschen Schiffsfahrzeuge". In: *Festschrift für E. Hahn*, S. 292 – 307. o. O., S. 295.
- 102 ARNOLD *Navigation*, S. 190.

- 103 FRIEDLI, S. 18.
- 104 GRIMM *Wb.* Bd. 14.1, S. 552 und 609.
- 105 FRIEDRICH KLUGE. 1967. *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*. 20. Aufl./bearbeitet von Walther Mitzka. Berlin; New York: Walter de Gruyter, S. 884.
- 106 DALCHER; S. 125/126.
- 107 FLUCK, S. 58f.
- 108 Vgl. z.B. SZYMANSKI, HANS. 1929. "Die Segelschiffe der deutschen Kleinschiffahrt", *Pfingstblätter des Han-sischen Geschichts-Vereins*, Blatt 20, S. 85
- 109 Vgl. FLUCK, S. 46f. und S. 46/547.
- 110 ALBERT SPYCHER, . 1988. *Der Weidlingbauer*. (Altes Handwerk, Heft 57). Basel: G. Krebs, S. 20
- 110a Zum sog. "Staubschen Gesetz" vgl. SDS, Bd. II, S. 154-136a.
- 111 KLUGE *Etym.*, S. 275.
- 112 *Id.* II, Sp. 784.
- 113 *Id.* II, Sp. 782.
- 114 Vgl. FLUCK, S. 50.
- 115 KLUGE *Etym.*, S. 275.
- 116 Diese Lautung ist vom Id. für dasselbe Gebiet ebenfalls belegt. Zum -'n'-Verlust vor Reibelaut (Staubsches Gesetz) vgl. auch SDS II, 125-136.
- 117 *Kimm, Kimmung*: 'Übergang von dem Boden und Bauch zur Seite des Schiffes'; aus: KLUGE *Seemannsspr.*, S. 448.
- 118 MITZKA, S. 62.
- 119 HASLER *Fischerei*, S. 57.
- 120 Zur sachlichen Entwicklung vom Einbaum zum mehrteiligen Boot siehe weiter vorn Kapitel 2.2.1.
- 121 ARNOLD *Einbaum*, S. 271.
- 122 HASLER *Fischerei*, S. 56.
- 123 ARNOLD *Navigation*, S. 190.
- 124 ARNOLD *Navigation*, S. 190.
- 125 F. ENDERLIN (BSG V, S. 163) bezeichnet *Gundle* als die Form der alten Generation (über 60 Jahre alte Leute), *Gondle* als die der jungen (unter 60 Jahre alte Leute). Bei der -u- Form handelt es sich laut MÖKING, S. 161, um obd. Angleichung des -o- an den folgenden Nasal.
- 126 GRIMM *Wb.* Bd. 4.1.e, Sp. 883.
- 127 RIBI, S. 52.
- 128 Wir werden weiter unten auf ein weiteres am Bodensee gebräuchliches Fischerboot zu sprechen kommen, den *Senger* oder *Gangfischsegner*. Es ist anzunehmen, dass diese Boote aufgrund ihrer Bauweise einer älteren Bootstradition am Bodensee angehören.
- 129 Vgl. MITZKA, S. 32.
- 130 Pfeifer, Wolfgang (Red.). 1993. *Etymologisches Wörterbuch des Deutschen*. 2. Auflage. Berlin: Akademie Verlag, Bd. II, S. 1198. KLUGE *Etym.*, S. 632, nennt dagegen unklare Herkunft.
- 131 Vgl. *Id.* VIII, Sp. 352f.
- 132 FLUCK, S. 52.
- 133 F. ENDERLIN (BSG V, S. 162) bezeichnet in seiner Untersuchung über die Ortschaft Kesswil am Bodensee die Lautung *Schiff* als Respektform, die gegenüber Fremden eher angewandt wird, während in vertrauter Runde *Scheff* vorgezogen wird. Beide Formen kommen sowohl im Obd. wie im Nd. vor, *Scheff* wird jedoch seit dem 15. Jh. allmählich verdrängt; vgl. GRIMM *Wb.* Bd. 9, Sp. 53.
- 134 FRIEDRICH KLUGE. 1967. *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*. 20. Aufl./bearbeitet von Walther Mitzka. Berlin; New York: Walter de Gruyter, S. 91, und KLUGE *Seemannsspr.*, S. 117-121. Vgl. auch Pfeifer, Wolfgang (Red.). 1993. *Etymologisches Wörterbuch des Deutschen*. 2. Auflage. Berlin: Akademie Verlag, Bd. I, S. 158.
- 135 Nur einmal tritt im Originalmaterial *Boot* ohne Bestimmungswort auf. Der Beleg ist jedoch mit keiner Zusatzklärung versehen und kann deshalb nicht gewertet werden.
- 136 DUDEN *Wb.* Bd. 1, S. 417.
- 137 DUDEN *Wb.* Bd. 5, S. 2258.
- 138 Vgl. o. (Kap. 2.2.5.) die Bemerkungen über das *Fischer-schiff*.
- 139 FRIEDRICH KLUGE. 1967. *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*. 20. Aufl./bearbeitet von Walther Mitzka. Berlin; New York: Walter de Gruyter, S. 634 und KLUGE *Seemannsspr.*, S. 8. Vgl. auch K. GÜNTHER, S. 66.
- 140 JOHANNES HOOPS. 1919. *Reallexikon der germanischen Altertumskunde*, Bd. 4. Strassburg: Karl J. Trübner, S. 486.
- 141 K. GÜNTHER, S. 66.
- 142 MITZKA, S. 62.
- 143 KLUGE *Etym.*, S. 61.
- 144 Nordfranzösische Mundart.
- 145 *Id.* IV, Sp. 1535/1536.
- 146 K. GÜNTHER, S. 62.
- 147 Die Form *barggen*, im SDS-Material nicht enthalten, wird vom *Id.* als jüngere Entlehnung bezeichnet und mit einer Stelle aus dem Fischbuch Conrad Gessners von 1563 belegt; vgl. *Id.* IV, Sp. 1536.
- 148 *Glossaire des Patois de la Suisse Romande*. Bd. 2, Neuchâtel et Paris 1931f., S. 261.
- 149 FRIEDLI, S. 18.
- 150 ARNOLD *Navigation*, S. 192.
- 151 ANDRÉ JEANNERET . 1967. *La pêche et les pêcheurs du lac Neuchâtel*. Etude historique et ethnographique. Diss. Neuchâtel et Genève, S. 228.
- 152 FRIEDLI, S. 21 und 84
- 153 W. PIERREHUMBERT. 1926. *Dictionnaire Historique du Parler Neuchâtelois et Suisse Romand*. Neuchâtel: Attinger, S. 334.
- 154 W. PIERREHUMBERT, S. 334/335.
- 155 ARNOLD *Navigation*, S. 190.
- 156 ANDRÉ JEANNERET . 1967. *La pêche et les pêcheurs du lac Neuchâtel*. Etude historique et ethnographique. Diss. Neuchâtel et Genève, S. 227.
- 157 FRIEDLI, S. 21.
- 158 RIBI kommt zu dieser Ansicht, weil *sagena* in Frankreich nur im Nordwesten bekannt war, in Spanien fehlt, in Italien nur an den oberitalienischen Seen vorkommt, zudem schon im Altertum die Ausdrücke *verriculum*/*tragum*

- häufiger waren, hingegen griech. *sagene* im 3. Jh. n. Chr. an der unteren Donau bezeugt ist; vgl. RIBI, S. 34/35.
- 159 *Id.* VII, Sp. 478.
- 160 RIBI, S. 34, nennt als Vorbild einer solchen Analogiebildung z.B. *Stelli/Stellene*.
- 161 Vgl. *Id.* IV, Sp. 277; *Id.* VII, Sp. 479; RIBI, S. 31.
- 162 RIBI, S. 39.
- 163 Vgl. ENDERLIN, BSG V, S. 118.
- 164 GRIMM *Wb.* Bd. 10.1, Sp. 127.
- 165 *Id.* VII, Sp. 480 und LEIDENFROST, S. 14.
- 166 *Id.* VII, Sp. 477.
- 167 LEIDENFROST, S. 12.
- 168 FRIEDRICH KLUGE. 1967. *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*. 20. Aufl./bearbeitet von Walther Mitzka. Berlin; New York: Walter de Gruyter, S. 338.
- 169 Trotzdem nennt der Gewährsmann einen Ausdruck für den im Fischerboot eingebauten Fischbehälter, nämlich *Granse*. Auch für den Fischbehälter an Land gibt es in Quarten einen Ausdruck, er heisst *Trog*. Leider wird im Originalmaterial dieser Widerspruch nicht aufgelöst. Da wir nicht wissen, ob das Sujet die Sache lediglich kennt, ohne dass sie in Quarten heimisch ist, oder ob Fischbehälter tatsächlich vorkommen, ist es unmöglich, die Ausdrücke *Granse* und *Trog* richtig einzuordnen.
- 170 Laut Aussage des Gewährsmannes in Täuffelen müssen die Felchen nach dem Fang sofort getötet werden.
- 171 FLUCK, S. 440 ff.
- 172 J. VETTER, S. 172, zitiert nach FLUCK, S. 443.
- 173 KLUGE *Etym.*, S. 360.
- 174 FLUCK, S. 436, vgl. auch DIEFFENBACH, LORENZ. 1857. *Glossarium latino-germanicum*. Frankfurt: J. Baer, S. 271.
- 175 Das Idiotikon verzeichnet *Chaste* z.B. in der Bedeutung eines liegenden Schrankes, eines Düngerbehälters, einer Truhe, sogar eines Aufbewahrungsraumes u.a.m. *Id.* III, Sp. 535 ff.
- 176 *Id.* XIV, Sp. 839 ff.
- 177 KLUGE *Etym.*, S. 743, Vgl. auch GRIMM *Wb.* Bd. 11.1.2., Sp. 1321 ff.
- 178 MÖKING, S. 163.
- 179 *Id.* II, Sp. 1218.
- 180 HASLER *Fischerei*, S. 56/57.
- 181 ANDRÉ JEANNERET. 1967. *La pêche et les pêcheurs du lac Neuchâtel*. Etude historique et ethnographique. Diss. Neuchâtel et Genève, S. 228.
- 182 ERNST TAPPOLET. 1913/1916. *Die alemannischen Lehnwörter in den Mundarten der französischen Schweiz: kulturhistorisch-linguistische Untersuchung*. (Programm zur Rektoratsfeier der Universität Basel). 2 Bde. Basel: Reinhardt, Bd. II, S. 59.
- 183 KLUGE, *Etym.*, S. 689.
- 184 *Id.* X, S. 677.
- 185 *Id.* X, S. 688, LEXER, Bd. II, Sp. 1101/1104.
- 186 Vgl. Kapitel 2.2.3. und Kapitel 2.3.1.3.
- 187 GRIMM *Wb.* Bd. 9, Sp. 1142.
- 188 Vgl. *Id.* XI, Sp. 1063.
- 189 KLUGE *Etym.*, S. 645.
- 190 In Basel ist leider zur Zeit des SDS keine Erhebung zur Fischereiterminologie gemacht worden. Der Beleg von Spycher widerspricht daher dem SDS-Material in keiner Weise.
- 191 ALBERT SPYCHER. 1988. *Der Weidlingbauer*. (Altes Handwerk, Heft 57). Basel: G. Krebs, S. 10.
- 192 ALBERT SPYCHER. 1988. *Der Weidlingbauer*. (Altes Handwerk, Heft 57). Basel: G. Krebs, S. 10.
- 193 ERNST ERHARD MÜLLER. 1960. *Wortgeschichte und Sprachgegensatz im Alemannischen*. Bern: Francke.
- 194 FLUCK, S. 74/75.
- 195 LEXER Bd. II, S. 661.
- 196 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 702.
- 197 FLUCK, S. 74.
- 198 *Id.* XIII, Sp. 1194.
- 198a Siehe SDS Bd. I, S. 99.
- 199 *Id.* IX, Sp. 1330.
- 200 *Id.* IX, Sp. 1330.
- 201 *Id.* IX, Sp. 1331/1427.
- 202 SDS Bd. IV, Karte 18.
- 203 *Id.* IX, Sp. 1384.
- 204 Vgl. *Trübners Wb.*, Bd. 6, S. 171.
- 205 GRIMM *Wb.* Bd. 9, Sp. 1429.
- 206 BMZ Bd. IIb, S. 178.
- 207 *Rheinisches Wörterbuch* Bd. VIII, Sp. 1697.
- 208 KLUGE *Etym.*, S. 112.
- 209 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 440.
- 210 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 440.
- 211 KLUGE *Etym.*, S. 368.
- 212 KLUGE *Etym.*, S. 341.
- 213 *Id.* III, Sp. 6.
- 214 *Id.* VIII, Sp. 393.
- 215 *Id.* II, Sp. 939.
- 216 *Id.* III, Sp. 1027.
- 217 GRIMM *Wb.* Bd. 4.1.a, Sp. 362.
- 218 *Id.* III, Sp. 1027.
- 219 *Id.* X, Sp. 677: "Der spitz und 's füdlich".
- 220 ASCHWANDEN, FELIX UND WALTER CLAUSS. 1982. *Urner Mundart Wörterbuch*. Altdorf: Verl. Bibliotheksgesellschaft Uri, S. 156.
- 221 Vgl. *Id.* XII, Sp. 1522.
- 222 Näheres zur Bildung *hinde* für *findet* sich im *Id.* I, Sp. 963 ff.
- 223 *Id.* IV, Sp. 1857.
- 224 KLUGE *Etym.*, S. 776-777.
- 225 GRIMM *Wb.* Bd. 13, Sp. 1892.
- 226 KLUGE *Etym.*, S. 651.
- 227 *Id.* VIII, Sp. 1451-1460.
- 228 KLUGE *Etym.*, S. 686.
- 229 *Id.* X, Sp. 63.
- 230 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 735.
- 231 *Id.* X, Sp. 64.
- 232 MÖKING, S. 162.
- 233 *Id.* II, Sp. 101.
- 234 *Id.* XI, Sp. 1857.
- 235 KLUGE *Etym.*, S. 776.
- 236 Im Fragebuch findet sich keine Frage zur Seitenwand des

- Bootes. Unter 110.8 "Dickkürzeren Rippen, welche nur die Seitenplanken zusammenhalten" findet sich aber einige Angaben zur Seitenwand.
- 237 KLUGE *Etym.*, S. 633.
- 238 *Id.* VIII, Sp. 727ff.
- 239 Auskunft eines ehemaligen Berufsfischers in Zug.
- 240 Eine genaue Zeichnung dieses mehrteiligen Einbaums befindet sich in ARNOLD *Einbaum* S. 284.
- 241 Die Angaben zum Material sind im Originalmaterial relativ spärlich. Es sind aber immerhin neben dem Eichenholz einige andere Holzarten belegt, so vor allem in der Ostschweiz mehrmals Tannen- oder Lärchenholz, in Merligen (BE 77) wurde gar Kirschbaumholz gebraucht. Laut MITZKA S. 34 sind die Spanten aus Eichenholz wesentlich langlebiger, dafür weniger elastisch als diejenigen aus Tannenholz.
- 242 Vgl. Angaben zu BE 82 oder ZH 44.
- 243 MITZKA, S. 34.
- 244 FRIEDLI, S. 22.
- 245 MITZKA, S. 36.
- 246 Das Genus ist nur zweimal belegt, in Unterlunkhofen (AG 58) als maskulin, in Meggen (LU 25<sup>F</sup>) als feminin.
- 247 Das Wort ist im Französischen in der Zimmermannssprache geläufig. Vgl. Sachs-Villate, S. 229.
- 248 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 339.
- 249 *Id.* II, Sp. 415.
- 250 *Id.* II, Sp. 415.
- 251 *Id.* II, Sp. 415.
- 252 *Id.* VI, Sp. 1054.
- 253 KLUGE *Etym.*, S. 610; vgl. auch FLUCK, S. 70, MÖKING §30.
- 254 *Id.* VI, Sp. 1112.
- 255 ALBERT SPYCHER. 1988. *Der Weidlingbauer*. (Altes Handwerk, Heft 57). Basel: G. Krebs S. 10.
- 256 GRIMM *Wb.* Bd. 8, S. 95; Vgl. FLUCK, S. 70; *Vorarlbergisches Wb.* Bd. II, Sp. 642.
- 257 MÖKING, S. 162.
- 258 KLUGE *Etym.*, S. 602
- 259 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 664.
- 260 *Id.* VI, Sp. 1192 ff.
- 261 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 735.
- 262 MÖKING, S. 162.
- 263 Vgl. *Id.* IX, Sp. 29
- 264 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 130.
- 265 KLUGE *Etym.*, S. 682.
- 266 *Id.* X, Sp. 358.
- 267 *Id.* V, Sp. 109ff. Daneben existieren auch weitere übertragene Bedeutungen von *blind*.
- 268 *Id.* IV, Sp. 1031.
- 269 *Badisches Wb.* Bd. I, S. 264.
- 270 LEXER Bd. I, Sp. 432.
- 271 *Id.* XII, Sp. 1636.
- 272 *Id.* XII, Sp. 1629.
- 273 *Id.* V, Sp. 528.
- 274 *Id.* V, Sp. 523ff.
- 275 KLUGE *Etym.*, S. 108.
- 276 *Id.* V, Sp. 537.
- 277 KLUGE *Etym.*, S. 113.
- 278 *Id.* IV, Sp. 1319.
- 279 *Id.* V, Sp. 904f.
- 280 *Id.* V, Sp. 1023.
- 281 *Id.* V, Sp. 1021.
- 282 *Id.* III, Sp. 1069.
- 283 GRIMM *Wb.* Bd. 9, Sp. 1533/1534, und *Id.* VIII, Sp. 1052.
- 284 Vgl. KLUGE *Etym.*, S. 622 unter dem Lemma 'Schaff'.
- 285 GRIMM *Wb.* Bd. 9, Sp. 1832, und *Id.* VIII, Sp. 393. Vgl. auch 2.3.8.1.
- 286 Vgl. *Id.* VIII, Sp. 395, und GRIMM *Wb.* Bd. 9, Sp. 2005.
- 287 *Id.* III, Sp. 1442/1445.
- 288 KLUGE *Etym.*, S. 448.
- 289 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 549.
- 290 E. GAMILLSCHEG. 1928. *Etymologisches Wörterbuch der französischen Sprache*. Heidelberg: Carl Winter, S. 570/572
- 290a SDS Bd. V, S. 218.
- 291 Das *Id.* III, Sp. 1445 nennt lediglich den Zürichsee als Verbreitungsgebiet.
- 292 SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 84.
- 292a Zu weiteren Schöpfgefässen siehe SDS VII, S. 50/51, wo auch weitere Angaben zur Sache, Lautung und Verbreitung einzelner Worttypen.
- 293 Vgl. KLUGE *Etym.*, S. 622.
- 294 *Id.* IX, Sp. 1575.
- 295 FRIEDLI, S. 22.
- 296 *Id.* IX, Sp. 1575.
- 297 *Id.* IX, Sp. 1564.
- 298 KLUGE *Etym.*, S. 622.
- 299 *Id.* XIII, Sp. 1045.
- 300 *Id.* XIII, Sp. 1045.
- 301 S. 86.
- 302 *Id.* VIII, Sp. 1051.
- 303 Zur Bedeutungsentwicklung des Verbuns *schöpfen* siehe unter Kap. 2.3.7.1.
- 304 *Id.* VII, Sp. 1379.
- 305 Vgl. z.B. Sachs-Villate, S. 812.
- 306 *Id.* VII, Sp. 1379.
- 307 SCHWEIZERISCHE ARMEE. 1984. *Lerne Wasserfahren, werde Pontonier*. Lehrschrift 57.6 d., o. O., S. 2.
- 308 SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 85.
- 309 KLUGE *Etym.*, S. 499.
- 310 *Id.* IV, Sp. 774.
- 311 KARL ERNST GEORGES. 1880. *Ausführliches lateinisch-deutsches Wörterbuch*. Leipzig: Hahn'sche Verlags-Buchhandlung.
- 312 *Id.* IV, Sp. 1453ff.
- 313 *Id.* VIII, Sp. 1046.
- 314 *Id.* II, Sp. 330; Vgl. auch SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 84.
- 315 FRIEDLI, S. 22 belegt für den Bielersee neben *Schueffe* auch *Goon* oder *Gööni* als Schöpfgerät im Boot. Er erwähnt keinesachliche Differenzierung zwischen diesen beiden Bezeichnungen.
- 316 KLUGE *Etym.*, S. 367.
- 317 KLUGE *Etym.*, S. 416.

- 318 MITZKA, S. 62ff.  
319 MITZKA, S. 64.  
320 MITZKA, S. 66.  
321 MITZKA, S. 65.  
322 MITZKA, S. 36.  
323 Es handelt sich um den Sohn des seinerzeit vom SDS-Explorerator befragten Gewährsmannes.  
324 KLUGE *Etym.*, S. 58.  
325 *Id.* IV, Sp. 1387/1380  
326 GRIMM *Wb.* Bd. 1, Sp. 1106.  
327 HASLER *Schiff*, S. 9.  
328 KLUGE *Etym.*, S. 105.  
329 *Id.* V, Sp. 907.  
330 Vgl. KLUGE *Etym.*, S. 429 und *Id.* III, Sp. 1066.  
331 *Id.* XI, Sp. 327.  
332 KLUGE *Etym.*, S. 710.  
332a Zu *Stuel* als Bezeichnung für 'Bank' siehe SDS VII, 183.  
333 *Id.* VII, Sp. 1722.  
334 K. GÜNTHER, S. 103/104.  
335 GRIMM *Wb.* Bd. 8, Sp. 1386.  
336 Reallexikon der Germanischen Altertumskunde (1. Aufl.), Bd. 3, S. 497  
337 Vgl. weiter u. die Ausführungen zur Befestigungsstelle der Ruder, speziell Kap. 2.3.12.3.  
338 FLUCK, S. 90.  
339 K. GÜNTHER, S. 104.  
340 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 669.  
341 *Id.* VI, Sp. 632.  
342 K. HERBSTER, S. 80-81.  
342a Vgl. *Id.* VI, Sp. 633.  
343 *Id.* VI, Sp. 333.  
344 HASLER *Fischerei*, S. 57.  
345 Zur Abgrenzung zwischen *Rueder* und *Rieme* vgl. weiter u. Kap. 2.3.10.10.  
346 Vgl. KLUGE *Seemannssprache*, S. 766.  
347 GRIMM *Wb.* Bd. 10.3, Sp. 1534.  
348 *Id.* VI, Sp. 333.  
348a ARNOLD *Einbaum*, S. 275.  
349 HASLER *Fischerei*, S. 57.  
350 Vgl. FLUCK, S. 90, und K. GÜNTHER, S. 104  
351 K. GÜNTHER, S. 104.  
352 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 662.  
353 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 662.  
354 FRIEDRICH KLUGE. 1967. *Etymologisches Wörterbuch der deutschen Sprache*. 20. Aufl./bearbeitet von Walther MITZKA. Berlin; New York: Walter de Gruyter, S. 599  
355 *Reallexikon der Germ. Altertumskunde* (1. Aufl.), Bd. 3, S. 497.  
356 *Id.* VI, Sp. 912.  
357 GRIMM *Wb.* Bd. 6, Sp. 1123.  
358 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 691  
359 KLUGE *Etym.*, S. 695.  
360 Vgl. auch *Id.* XI, Sp. 1084f.  
361 Vgl. FLUCK, S. 95, LEXER Bd. 1, Sp. 1548, MÖKING, S. 168.  
362 *Id.* III, Sp. 362.  
363 *Id.* III, Sp. 362.  
364 *Id.* III, Sp. 362.  
365 Vgl. GRIMM *Wb.* Bd. 5, S. 530, und FLUCK S. 95. Im Hannerland erscheint das Wort als *Gängel*.  
366 Vgl. *Id.* XI, Sp. 222/248.  
367 KLUGE *Etym.*, S. 703.  
368 KLUGE *Etym.*, S. 622.  
369 GRIMM *Wb.* Bd. 8, Sp. 2048f.  
370 *Id.* VIII, Sp. 396.  
371 *Id.* VIII, Sp. 396.  
372 KLUGE *Etym.*, S. 289.  
373 *Id.* II, Sp. 1202.  
374 *Id.* I, Sp. 452.  
375 *Id.* III, Sp. 713.  
376 MÖKING, S. 168.  
377 GRIMM *Wb.* Bd. 6, Sp. 57; *Löffel* ist eine Instrumentalbildung zu germ. \*lap- 'lecken, schlürfen', ahd. *laffan*. Das nhd. *ö* ist eine sekundäre Rundung; vgl. dazu KLUGE *Etym.*, S. 446.  
378 *Id.* III, Sp. 1107.  
379 KLUGE *Etym.*, S. 626.  
380 *Id.* VIII, Sp. 382.  
381 KLUGE *Etym.*, S. 90.  
382 Vgl. *Id.* V, Sp. 185.  
383 KLUGE *Etym.*, S. 105.  
384 *Id.* V, Sp. 890.  
385 Vgl. *Id.* III, Sp. 199.  
386 *Id.* V, Sp. 54.  
387 GRIMM *Wb.* Bd. 9, Sp. 2714; *Id.* IX, Sp. 2147/2149.  
388 KLUGE *Etym.*, S. 659; GRIMM *Wb.* Bd. 9, Sp. 2610; *Id.* IX, Sp. 1732. Vgl. auch MÖKING, S. 167/168.  
389 SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 85.  
390 KLUGE *Etym.*, S. 278.  
391 *Id.* II, Sp. 709.  
392 GRIMM *Wb.* Bd. 4b, Sp. 718.  
393 *Id.* II, Sp. 939/944.  
394 *Id.* I, Sp. 418.  
394a SIEHE Z.B. BRATSCHI, ARMIN UND RUDOLF TRÜB. 1991. *Simmentaler Wortschatz: Wörterbuch der Mundart des Simmentals (Berner Oberland)*. Thun: Ott, S. 363, oder ASCHWANDEN, FELIX UND WALTER CLAUSS. 1982. *Urner Mundart Wörterbuch*. Altdorf: Verl. Bibliotheksgesellschaft Uri, S. 539.  
395 *Id.* II, Sp. 1302.  
396 *Id.* II, Sp. 1064.  
397 MITZKA, S. 42.  
398 MITZKA, S. 42.  
399 FRIEDLI, S. 24. Sein Beschreibung bezieht sich auf die Verhältnisse am Bielersee, wo früher auch diese Art der Ruderbefestigung üblich war.  
400 KLUGE *Etym.*, S. 437.  
401 GRIMM *Wb.* Bd. 6, Sp. 720/722-  
402 *Id.* III, Sp. 1469.  
403 SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 85.  
404 *Id.* II, Sp. 1450.  
405 *Id.* II, Sp. 1450.  
406 *Id.* I, Sp. 904/905, und KLUGE *Etym.*, S. 199.



- 407 MÖKING, S. 163.  
408 *Id.* II, Sp. 57.  
409 *Id.* III, Sp. 617.  
410 MÖKING, S. 163. Vgl. weiter vorn in Kap. 2.3.12.3.  
411 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 622.  
412 *Brem. Wb.* I, S. 113.  
413 *Vorarlbergisches Wb.*, Bd. 1, S. 409.  
414 *Id.* II, Sp. 1089.  
415 *Id.* XIII, Sp. 2143.  
415a Siehe *Id.* XV, Sp. 550f. und 556ff.  
416 *Id.* XIII, Sp. 1858.  
417 *Id.* XIII, Sp. 1881.  
418 *Id.* XIII, Sp. 2128.  
419 *Id.* VII, Sp. 1434.  
420 Vgl. *Id.* I, Sp. 452.  
421 *Id.* IV, Sp. 1122.  
422 *Id.* I, Sp. 518.  
423 *Id.* IV, Sp. 1071.  
424 *Id.* XIII, S. 1622.  
425 *Id.* III, Sp. 720.  
426 *Id.* V, Sp. 861.  
427 *Id.* X, Sp. 1366.  
428 *Id.* XI, Sp. 1899.  
429 Vgl. *Id.* I, Sp. 328.  
430 *Id.* III, Sp. 707.  
431 *Id.* XI, Sp. 1037.  
432 *Id.* III, Sp. 529.  
433 GRIMM *Wb.* Bd. 6, Sp. 854.  
434 Vgl. Abb. 31.  
435 WALTER VON WARTBURG. *FEW, Französisches etymologisches Wörterbuch*, Bd. 23, S. 106b.  
436 Es gibt zwar auch Ruderboote mit einem Steuer. Insbesondere wenn ein Boot von sehr vielen Ruderern angetrieben wird, man denke vor allem an die rudergetriebenen Hochseeschiffe der Antike, ist die Einrichtung eines Steuers notwendig. Traditionelle Ruderboote mit ein bis zwei Mann Besatzung verfügen kaum je über ein Steuer.  
437 MITZKA, S. 41.  
438 *Reallexikon der germanischen Altertumskunde* (1. Aufl.), Bd. 4, S. 284.  
439 Vgl. K. GÜNTHER, S. 125.  
440 K. GÜNTHER, S. 125.  
441 KLUGE *Etym.*, S. 701.  
442 K. GÜNTHER, S. 125.  
443 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 652.  
444 *Id.* XI, Sp. 1276.  
445 GRIMM *Wb.* X 2.2, Sp. 2605.  
446 DUDEN *Wb.* Bd. 6, S. 2498.  
447 K. GÜNTHER, S. 125.  
448 *Id.* XIII, Sp. 1405.  
449 SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 84.  
450 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 756.  
451 Bei der Frage nach der Ruderstange tritt in unserem Material *Lande* nicht auf. Offenbar hat sich das Wort in der Sprache der Schiffer nur noch in der Bedeutung des Steuerruders gehalten.  
452 *Id.* III, Sp. 1313.  
453 *Id.* V, Sp. 738.  
454 ARNOLD *Navigation*, S. 192.  
455 FRIEDLI, S. 25/26.  
456 *Id.* IV, Sp. 1188.  
457 KLUGE *Etym.*, S. 223.  
458 *Id.* I, Sp. 1214.  
459 *Id.* X, Sp. 413.  
460 Vgl. GRIMM *Wb.* Bd. 6, Sp. 733.  
461 *Id.* IX, Sp. 2014ff.  
462 Vgl. Weiter vorn im Kapitel über das entsprechende Ruder (Kap. 2.3.10.7).  
463 *Reallexikon der germanischen Altertumskunde* (1. Aufl.), Bd. 4, S. 161, und K. GÜNTHER, S. 107ff.  
464 ELLMERS *Kelt. Schiffb.*, S. 119/120.  
465 KLUGE *Etym.*, S. 663; K. GÜNTHER, S. 108.  
466 ELLMERS *Kelt. Schiffb.*, S. 119/120.  
467 ELLMERS *Kelt. Schiffb.*, S. 119/120.  
468 ARNOLD *Navigation*, S. 187.  
469 MITZKA, S. 68.  
470 MITZKA, S. 48/49.  
471 Vgl. die Abbildungen weiter u. im Kapitel über die Lastschiffe (2.5.).  
472 K. GÜNTHER, S. 109.  
473 FRIEDLI S. 26.  
474 MÖKING, S. 164.  
475 MITZKA, S. 45.  
476 SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 83.  
477 HASLER *Schiff*, S. 9.  
478 Vgl. z.B. Abb. 65 weiter oben.  
479 K. GÜNTHER, S. 119/120.  
480 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 720.  
481 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 76.  
482 GRIMM *Wb.* Bd. 1, Sp. 1189.  
483 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 574.  
484 Vgl. KLUGE *Seemannsspr.*, S. 572, K. GÜNTHER, S. 119/120, und KLUGE *Etym.*, S. 465.  
485 KLUGE *Etym.*, S. 695.  
486 *Id.* III, Sp. 1482.  
487 GRIMM *Wb.* Bd. 10, Sp. 97.  
488 *Id.* III, Sp. 1482.  
489 KLUGE *Etym.*, Sp. 665.  
490 *Id.* VII, Sp. 738.  
491 *Id.* VII, Sp. 754.  
492 SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 83.  
493 SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 83/84.  
494 MÖKING, S. 164.  
495 KLUGE *Etym.*, S. 520.  
496 Vgl. *Id.* XIV, Sp. 1827; LEXER Bd. II, Sp. 1598, und GRIMM *Wb.* Bd. 11.1.2, Sp. 1955.  
497 *Id.* XI, Sp. 2180.  
498 SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 85.  
499 KLUGE *Etym.*, Sp. 652.  
500 MÖKING, S. 164.  
501 KLUGE *Etym.*, Sp. 816.  
502 KLUGE *Etym.*, Sp. 709/710.  
503 *Id.* XI, Sp. 2315.  
504 KLUGE *Etym.*, Sp. 723.

- 505 *Id.* XIV, Sp. 1003.  
506 KLUGE *Etym.*, Sp. 288.  
507 Siehe Kap. 2.3.11.1.1.  
508 Vgl. auch *Id.* XI, Sp. 1084f.  
509 KLUGE *Etym.*, S. 604.  
510 *Id.* VI, Sp. 1227.  
511 *Id.* VI, Sp. 1237.  
512 SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 85.  
513 KLUGE *Etym.*, S. 611.  
514 *Id.* VI, Sp. 1817.  
515 *Id.* VI, Sp. 1837.  
516 GRIMM *Wb.* Bd. 10.1, Sp. 97.  
517 MÖKING, S. 164.  
518 MÖKING, S. 164.  
519 K. GÜNTHER, S. 124.  
520 Vgl. KLUGE *Etym.*, S. 240.  
521 MÖKING, S. 164.  
522 GRIMM *Wb.* Bd. 10.2., Sp. 2732.  
523 *Id.* X, Sp. 1666.  
524 *Id.* III, Sp. 1482. Vgl. auch weiter vorne Kap. 2.3.15.  
525 *Id.* III, Sp. 720.  
526 *Reallexikon der germanischen Altertumskunde* (2. Auflage) Bd. 1, S. 342.  
527 MÖKING, S. 184.  
528 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 16.  
529 *Reallexikon der germanischen Altertumskunde* (2. Auflage) Bd. 1, S. 342.  
530 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 16ff.  
531 Vgl. *Id.* XIV, Sp. 410; GRIMM *Wb.* Bd. 11,1,2, Sp. 792; DALCHER, S. 78.  
532 Vgl. *Id.* XIV, Sp. 410; DALCHER, S. 78.  
533 MÖKING, §217.  
534 ALOIS WALDE. 1910. *Lateinisches etymologisches Wörterbuch*. 2. Aufl. Heidelberg: Carl Winter, S. 787.  
535 KLUGE *Etym.*, S. 798.  
536 BEHLEN, *Forst- und Jagdkunde* 6, S. 472, zitiert nach: GRIMM *Wb.* Bd. 14,2, Sp. 1252.  
537 Vgl. Kap. 2.3.11.1.1. und Kap. 2.3.17.1.  
538 Vgl. Kap. 2.3.11.1.5.  
539 *Id.* X, Sp. 1009.  
540 DUDEN A-Z, S. 1447.  
541 Vgl. Kap. 2.3.11.1.4.  
542 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 23.  
543 Vgl. Kap. 2.3.17.3  
544 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 23.  
545 KLUGE *Etym.*, S. 704.  
546 *Id.* X, Sp. 1674.  
547 Vgl. Kap. 2.3.11.1.5.  
548 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 22.  
549 *Id.* II, Sp. 758.  
550 KLUGE *Etym.*, S. 698.  
551 *Id.* X, Sp. 1487.  
552 DUDEN A-Z, S. 204.  
553 Vgl. Kap. 2.3.12.5.  
554 DUDEN A-Z, S. 1553.  
555 KLUGE *Etym.*, S. 601  
556 *Id.* Bd. VIII, Sp. 1095; DUDEN A-Z, S. 1144.  
557 KLUGE *Etym.*, S. 288.  
558 KLUGE, *Etym.*, S. 95.  
559 DUDEN A-Z, S. 842.  
560 KLUGE *Etym.*, S. 341.  
561 Vgl. Kap. 2.3.2.7  
562 *Id.* III, Sp. 6.  
563 KLUGE, *Etym.*, S. 277.  
564 Vgl. Kap. 2.3.19.4. und Kap. 2.3.11.2.2.  
565 DUDEN A-Z, S. 1783.  
566 Siehe Kap. 2.3.11.2.1.  
567 GRIMM *Wb.* Bd. 6, Sp. 57.  
568 *Id.* I, Sp. 413.  
569 DUDEN A-Z, S. 669.  
570 *Id.* II, Sp. 1811.  
571 DUDEN A-Z, S. 201.  
572 *Id.* IV, Sp. 1074.  
573 KLUGE *Etym.*, S. 367.  
574 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 23.  
575 Einen Überblick gibt SDSI, 162.  
576 KLUGE *Etym.*, S. 665. Zur Lautung von schwzdt. *Seil* siehe SDSI, S. 112-114  
577 *Id.* VII, Sp. 738.  
578 KLUGE *Etym.*, S. 723.  
579 K. GÜNTHER, S. 113/114.  
580 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 778.  
581 KLUGE *Etym.*, S. 723.  
582 MITZKA, S. 38.  
583 MITZKA, S. 38.  
584 KLUGE *Etym.*, S. 693.  
585 *Id.* X, Sp. 1197.  
586 KLUGE *Etym.*, S. 694.  
587 SCHWEIZERISCHE ARMEE. 1984. *Lerne Wasserfahren, werde Pontonier*. Lehrschrift 57.6 d., o. O., S. 2.  
588 SCHWARZENBACH *Wb.*, S. 85.  
589 KLUGE *Etym.*, S. 288.  
590 *Id.* II, Sp. 1089.  
591 Zur Lautung des Bestimmungswortes *Floo(r)* vgl. auch das Lemma "Floss" in Kap. 2.6.  
592 KLUGE *Etym.*, S. 623.  
593 Vgl. weiter u. Kap. 2.4.8.  
594 DUDEN A-Z, S. 634, vgl. auch *Id.* II, Sp. 788.  
595 KLUGE *Etym.*, S. 623.  
596 Vgl. KLUGE, *Etym.*, S. 623.  
597 *Id.* X, Sp. 1307.  
598 KLUGE, *Etym.*, S. 702.  
599 *Id.* XI, Sp. 1188.  
600 KLUGE, *Etym.*, S. 711.  
601 *Id.* X, Sp. 1191; vgl. auch *Id.* XI, Sp. 1146.  
602 KLUGE, *Etym.*, S. 698.  
603 *Id.* X, Sp. 413.  
604 KLUGE *Etym.*, S. 695.  
605 *Id.* II, Sp. 400.  
606 KLUGE, *Etym.*, S. 252 und S. 259.  
607 KLUGE *Seemannsspr.*, S. 524.  
608 KLUGE *Etym.*, S. 433.  
609 Vgl. *Id.* Bd. III, Sp. 1008.  
610 *Id.* VI, Sp. 999.

- 611 KLUGE *Etym.*, S. 601.  
 612 KLUGE, *Etym.*, S. 591.  
 613 KLUGE, *Etym.*, S. 662.  
 614 *Id.* IX, Sp. 1920.  
 615 *Id.* X, Sp. 205.  
 616 KLUGE, *Etym.*, S. 691.  
 617 *Id.* XVI, Sp. 658.  
 618 ARNOLD *Navigation*, S. 188.  
 619 BÉAT ARNOLD. 1990. *Batellerie gallo-romaine sur le lac de Neuchâtel*. (Archéologienuechâteloise). Saint-Blaise:

- Editions du Ruau, Bd. II, S. 117.  
 620 HASLER *Schiff*, S. 9.  
 621 *Id.* III, Sp. 151.  
 622 KLUGE *Etym.*, S. 626; vgl. auch *Id.* VIII, Sp. 26.  
 623 *Id.* VIII, Sp. 26.  
 624 *Id.* IV, 1781.  
 625 KLUGE *Etym.*, S. 788.  
 626 GRIMM *Wb.* Bd. 14.1,2, Sp. 312.  
 627 GRIMM *Wb.* Bd. 14.1,2, Sp. 318.

## 4.9. WORTREGISTER

- A**  
*A(n)bindplatz* 285  
*ab*  
 -dichte 270  
 -nä 300, 301  
 -schalte 306  
 -schwine 262  
 -stachle 306  
 -stoosse 306, 307  
*Agraffe* 269  
*Alewinder* 219, 339, 383  
*Angle* 199  
*Anker* 225, 227, 228, 229, 233, 235, 383, 384  
 -arm 232, 237  
 -backe 242  
 -chötti 245  
 -houue 242  
 -ring 235  
 -ruete 232, 233  
 -schaf 230  
 -schare 237, 239, 240  
 -schuufle 237, 240  
 -seil 245  
 -stab 233, 235  
 -stange 230, 233, 383  
 -stei 225  
 -stock 232  
 -tau 245  
*Änte*  
 -schiffli 339  
 -schnäpf 36, 38, 339, 361, 383, 385  
*Arm, Ärmli* 162, 176, 189, 196, 232, 235, 237  
**B**  
*Backe* 242  
*Badgondle* 346  
*Balke* 206, 235  
*Bank, Bänkli* 156, 157, 159, 383  
*Barche, Barchli* 36, 37, 38, 39, 94, 95, 97, 100, 316, 333, 334, 336, 338, 368, 380, 383, 384  
*Bäre* 152, 382  
*Bauele (Baumwolle)* 267  
*Baum* 213, 215  
*Baum*  
 -nagel 217  
 -seil 217, 219  
 -tötsli 217  
*B(e)*  
 -hälter 110, 297  
 -schleg 134  
 -schübi 267  
*b(e)*  
 -hab(n)e 273  
 -heb(n)e 273  
 schoobe, -schöibe, -schübe 269  
*Biete* 120, 123, 124, 126, 127, 383  
*Bindseil* 217  
*Blake* 180  
*Blatt* 179, 180, 383  
*Blindbode* 38, 139, 140, 141, 142  
*Bock* 159, 189, 190, 196, 197, 206, 331, 332, 333, 334, 375, 383, 384  
*Bode* 139, 142  
 -lilag 142  
 -brätter 142  
 -brüggli 141  
 -schiffli 340  
 -dili 140  
*Boge* 239  
*Bojole* 189, 199  
*Bolder* 194  
*Boot* 88, 89, 90, 340, 383, 384, 385  
*Boots*  
 -hütte 279  
 -huus 279  
*Bord* 287  
*Borg* 134  
*Braam, Brääm, Brääme* 323, 324, 325, 337, 384  
*Brätt* 157, 158, 179, 180, 383  
*Brugg, Brügg* 141  
*Brügi* 140, 141, 142  
*Bruscht, Brüschi* 189, 198  
*Brütsche, Brütschi* 142  
 büetze 265, 270  
*Bügel* 189, 197, 235  
*Büni* 39, 141, 142, 383  
*Buug, Buueg* 118  
**C**  
*Chängel* 174, 383  
*Chaschte* 106, 108  
*Chäässchiff* 85  
*Chelle* 180  
 chöuele 300, 301  
*Chessel* 153, 383, 384  
*Chette, Chetti* 100, 243, 245, 383, 384  
*Chiüsschiff* 85, 320, 321, 380, 385  
*Chütt, Chütt* 268  
 chütte 270  
*Chlammere* 269  
*Chlaue* 239  
*Chlobe* 189, 193  
*Chlotz* 199  
*Chnächt* 197, 198, 224  
*Chnebel* 176  
*Chnoschpe* 267, 268  
 -schnuer 265  
*Chötti* s. *Chetti*  
*Chrückli* 166  
*Chrüzarm* 235  
*Chübel* 383, 384  
*Chuder* 266, 267  
*Chüssi* 199  
**D**  
*Dampf* 340  
 -boot 89, 340  
 -schiff 38, 85, 340, 341, 352, 357, 385  
 -schwalbe 341, 362  
*Dampfer, Dämpfer* 36, 340, 341, 360  
*dicht* 270, 274  
*Dili* 140, 383  
*Doppelbode* 142  
*Dorn* 189, 197  
*Draatseil* 245  
*Dreibord* 69  
*Droom* 219

## E

*Ei(n)baum* 55, 57-60, 62-64, 73, 78, 81, 83, 87, 88, 90, 92, 94, 102, 109, 110, 117, 119, 121, 126, 128, 139, 201, 252, 294, 360, 367, 368, 372-374, 383-387

*Eichbaum* 55  
*erläch(n)e* 259  
*Esel* 190, 197

## F

*Faar, Fääre, Fääri* 287, 342, 343, 383, 385

*Faar, Fäär*  
-boot 342, 343  
-schiff 85, 342, 343

*Faar*  
-hängscht 188, 191, 199  
-leischt 188, 190  
-ring 199  
-rueder 163, 164, 166, 167, 168, 190, 206, 299

*faare* 288, 292, 297, 298, 300, 301

*Fallbrääm(e)* 324

*Faltboot* 89, 343, 385

*Feer(i)* 189, 192, 194

-nagel 192, 383

-bank 159

-bolder 194

-pfolbe 194

*feere* 192, 194, 298, 383

*Fett* 269

*Fisch*

-b(e)hälter 106, 110, 295

-chaschte 106, 107, 108, 109, 110, 295

-trucke 109, 110, 328, 362, 383

*Fischer*

-barche 37, 97, 165, 368, 375

-boot 90, 317, 385

-gondle 80, 81, 82, 97, 125,

164, 368, 370, 378

-granse 72

-hütte 279

-schiff 38, 85, 86, 317, 368, 378, 379, 384, 385, 387

-weidli(g) 36, 38, 39, 65, 71,

100, 112, 119, 124, 130, 156,

162, 200, 337, 376

*Flach*

-bode 36, 37, 38, 71, 90, 91, 100, 126, 343, 344, 350, 375, 376, 377

-bodeboot 89, 340, 343, 344

-bodeschiff 85, 90, 343

-boot 90, 100, 344

*flicke* 270

*Floorz* 344, 345

*Flooss* 344, 383

-schiff 105

*flöösse* 300, 301, 383

*Flooz* 344

*Flooz-, Florz-, Fleez-, Flooshaagge* 251, 253, 307

*Flosse* 207

*Füdle* 121, 123, 127, 383

*Fuege* 264

*Fuerschiff* 85, 346

## G

*Gable* 189, 192, 193, 383

-hängscht 189, 191, 193

*Gaffel* 223, 224, 384

-baum 223

*gampfen* 344

*Gangfisch* 100

-segi 100

-segischiff 85, 101, 102, 367

-segner 100, 101, 385

*Garnschiff* 85, 86

*Geiss* 190

*Geere* 247, 254

*Ghalter* 110

*g(e)*

-heb 272

-hebne 272, 273

-schwalle 270, 273, 274, 383

*gingge* 300

*Godrung* 268

*gondle, gondle* 294, 300, 301

*Gondle, Gundle, Gundu* 78, 80, 81,

82, 83, 84, 109, 125, 126, 163,

191, 212, 227, 301, 346, 358,

367, 370, 371, 372, 378, 384

-bank 159

*Goon* 153, 383

*Gorn* 153

*Grängel, Grängli* 111, 112, 232

*Granse, Grause, Graas* 62, 63, 64,

72, 73, 75, 76, 77, 78, 81, 83,

88, 92, 97, 109, 110, 112, 114,

115, 119, 120, 123, 124, 127,

128, 163, 166, 169, 188, 201,

294, 295, 337, 344, 360, 361,

367, 368, 372, 373, 375, 377,

383-386

*Grienbarche* 336

*Grif* 181, 183, 383

*Griffer* 239

*Grope* 252, 383

-haagge 251, 252, 253

*Grossbaum* 223, 224

*Grossschot* 218

*Gudrong* 268

*gudroniere* 270

*Güeterschiff* 85, 346

*Gummiboot* 89, 346, 385

*Gürbe* 131, 132, 133, 384

## H

*Haagge, Hoogge* 194, 239, 242, 247, 251, 252, 253

*Haab* 279, 281, 306, 383

*Hafe* 281, 384

*Halb*

-jassli 331, 347

-lädine 317

-mööli 346

-weidlig 347

*Halftere* 219

*Halm* 175, 176

*Hampfele* 184

*Hand*

-rieme, -riemli 168, 301

-rueder 168

-schiffli 85

-seil 218

-stüür 204

*Hanf* 266

-schnuer 266, 268

-seil 266

-strick 266

*Hängscht* 188, 190, 191, 195, 200, 383

*Harz* 269

*Hauue* 242

*hebe* 270, 272, 273, 383

*Hebi* 119, 121, 184

*Hefü* 184

*Heuschiff* 347

*hinde* 123

*hindefür* 123

*Hindergranse* 124, 126, 128, 295, 297, 305, 373

-schnabel 124, 127

-schoo 125, 128

-teil 121, 123, 127

*Holme* 175

*Holz(er)schiffli* 85, 347

*Holzschue* 347

*Hudle* 268

*Hund* 190

*Hütte* 279

## I

*Iisestab* 189, 197

*Iisschiff(li)* 36, 38, 85, 347, 348, 361

## J

*Jacht* 348, 384

*Jagdschiffli* 85, 125, 348

*Jagge* 348

*Jasse, Jassli* 316, 328, 329, 330, 331, 338, 380, 383, 384

*Jegerlogettl* 339, 349

*Joch* 118, 119, 120, 127, 239

-schiff 85, 119, 331, 380

*Jute* 268

## K

*Kaan* 102

*Kabineschiff* 85, 350, 385

*Kalfater* 268

*kalfatere* 270

*Kanu* 350, 355  
*Keil* 200  
*Kiil* 118, 120, 384  
-*bode* 350  
-*boot* 89, 126, 350, 351  
-*schiff* 27, 36, 38, 85, 350, 351, 352, 385  
*Klipper* 348, 351  
*Klüplerschiffli* 85, 352  
*Kurs*  
-*boot* 89, 352  
-*schiff* 85, 352

## L

*läch* 255, 259, 261  
*läch(n)e* 259 261, 262, 383  
*Lade* 157, 158, 180, 235  
-*bode* 142  
*Lädine* 317, 380  
*Laffe* 178, 179, 242, 383  
*Lande, Landi* 205, 207, 383  
*lande* 288, 292, 384  
*lände, länte* 278, 288, 292  
*Ländi, Länti* 278, 279, 288, 383  
*Landigsplatz* 285, 286, 287  
*Landigsstell* 285, 287  
*Länkseil* 218  
*Laschtschiff* 85, 317-321, 338, 346, 380, 385, 386  
*Latte, Lattli* 216, 224  
*Lauue* 352  
*Leck* 261  
*leck* 255, 259, 261  
*Ledi* 317, 318, 321, 322, 327, 338, 380, 383-385  
-*schiff* 85, 210, 213, 222, 224, 250, 265, 315, 318, 321, 322, 333, 338, 380, 386, 387  
*Legi* 321  
-*schiff* 321  
*Leischt* 87, 188, 189, 190, 191, 193, 200, 282, 283, 285, 383  
*Leiter* 207  
*Liime, Limme* 309-311  
*liime, limme, limmne* 310-312  
*Liine* 310, 311  
*Lindebascht, Limpascht* 266, 268, 269  
*Löffel* 164, 171, 178, 180, 242, 299, 383  
-*rueder* 171  
*löffele, löffle* 299, 301, 383  
*Logett, Logettli* 36, 98, 99, 100, 111, 132, 199, 349, 375, 376, 377, 384  
*lööse* 146  
*Löösi* 143, 145, 146, 152, 384  
*Lümpe* 268

## M

*Mär(i)tschiff* 85, 353, 364  
*Mascht* 213, 215, 216, 218, 383

-*baum* 215  
-*seil* 217, 218  
*Mening* 269  
*menne* 312, 383  
*Mies* 2676, 268  
*Mietgundle* 80  
*Motor* 102, 385  
-*bock* 333  
-*boot* 89, 353, 354, 385  
-*gondle* 346  
-*schiff* 86, 333, 334, 352, 354, 380

## N

*Naafaarrueder* 166, 167, 297  
*Nachen* 102  
*Nafteli* 354  
*Nagel* 189, 191, 192, 200, 383  
*näaje* 270  
*Napf* 152  
*Naue* 316, 325, 326-328, 331, 338, 380, 383, 384  
*Niete* 265, 269  
*nocheschöibe* 269  
*Not*  
-*schaluppe* 354  
-*schiffli* 85, 354  
-*weidlig* 354

## O

*Oberseeler* 337, 383  
*Oore* 242  
*Ööri* 184  
*Örtli* 217  
*Ortseil* 217, 219

## P

*Päch* 268  
-*riss* 262  
*Paddel* 355  
-*boot(li)* 89, 355, 385  
-*böötle* 355  
*Personeschiff* 85  
*pfletsche* 300, 301  
*Polder* s. *Bolder*  
*Ponton* 127, 304, 305, 355  
-*schiff* 85, 355  
*Pontonier* 355  
*Pränggu(r)* 206, 207, 384

## Q

*Quer*  
-*balke* 235  
-*hölzer* 224  
-*stab* 233, 235  
-*stange* 224  
-*stangli* 222  
*Quintnerschiffli* 356

## R

*Rad*

-*dampfer* 356, 361  
-*schiff* 85, 356, 357, 385  
*Range* 130, 131, 132, 133, 134, 135, 383, 384  
*recke* 310-312, 383  
*Rennboot* 89, 357, 385  
*Renner* 357, 382  
*Rieme* 164, 166, 170, 171, 193, 194, 200, 383, 384  
*Rii*  
-*dampfer* 357  
-*schiff* 85, 357  
*riisse* 262, 312, 313, 383  
*Ring* 195, 235  
*Rippi* 133  
*Riss* 262  
*Roor* 222  
-*seil* 217  
*Rooscht* 142, 143  
*rosse* 312  
*Röufli* 265  
*Rückwand* 123, 127  
*Rueder* 39, 164, 165, 166, 170, 171, 176, 192, 200, 204, 254, 294, 295, 296, 305, 345, 383, 384  
-*ärmlli* 186  
-*bank* 156  
-*blake* 180  
-*blatt* 179  
-*bock* 196  
-*bolder* 194  
-*boot(li)* 89, 351, 357, 358  
-*brüt(li)* 176, 179, 180  
-*chelle* 180  
-*chnächt* 197  
-*gable* 189  
-*gondle* 80  
-*haagge* 194  
-*halm* 175  
-*halter* 189  
-*hängscht* 188, 191, 193, 200  
-*laffe* 178, 242, 294  
-*leischt* 188, 189, 190  
-*loch* 195  
-*nagel* 189, 192  
-*schiff* 87, 88, 118, 337, 358, 368, 385  
-*schuufle* 179  
-*sitz* 159  
-*strick* 195  
-*stütze* 198  
-*zapfe* 189  
*ruedere* 294, 296-300, 383  
*Ruete* 220, 222, 223, 232, 233, 383  
*Runge* s. *Range*  
*rünne* 255, 259, 261, 262, 274, 383  
*Rüscheschiff* 85, 358, 365, 367, 372, 385

## S

*Sägel* 208, 211, 212, 217, 345, 359, 383-385

- bank 156, 157
- baum 215, 224
- baumseil 217
- boot(li) 89, 359
- gaffel 223
- jacht 348
- mascht 215
- roor 217, 220, 222, 224
- ruete 220, 222, 223, 232
- schiff 85, 318, 322, 323, 348, 359
- schnuer 218
- seil 217, 218
- sparre 217
- stange 216, 222
- zöpf 218
- Sägler 359, 385
- Salon
  - dampfer 360
  - schiff 85, 360, 385
- Sasse 149, 150, 151, 152, 382, 384
- Sattel 196
- Schaff 145, 150, 151
- Schaft 175, 176, 230, 383
- Schalte 247, 252, 253, 305, 306, 383, 384
- schalte 252, 305, 306, 307, 383
- Schalter 247, 252, 306
- Schalt
  - haagge 251-253
  - stücke 253
- Schaluppe 86, 92, 94, 100, 102, 119, 157, 354, 384
- Schapfe 149, 150, 151, 383
- Schare 230, 237, 239, 240, 242, 383
- Scharestange 230
- Schaub, Schäub, Schäubi 266-270
- schäube, schübe 269
- Scheff 85
- Schiff 84, 85, 86, 87, 88, 89, 101, 102, 317, 321, 322, 333, 360, 378, 379, 383-385
  - bode 142
  - hütte 279
  - lack 269
  - ländi 278, 279, 287
  - ringloch 195
- Schiffs
  - chitt 268
  - chütt 268
  - haagge 251, 252
  - nagel 189, 192
  - niete 269
  - päch 268
  - schaub 266
- Schild 127
- Schlagrueder 171, 172
- schleike 312, 313
- schleipfe 312, 313
- Schlepp 325, 385
- schleppe 312, 313
- Schlepper 324, 325
- Schleppschiff 324, 325
- Schnabel 115, 119, 120, 121, 124, 383
  - schiff 87, 115, 384
- Schnällboot 89, 360, 385
- Schnäpf 340, 360
- Schnauz 117
- Schneeläufer 361
- Schnoorz 116, 117, 120, 121
- Schnooz 117
- Schnoorzeschiff 85, 282, 361, 385
- Schnuer 218, 268
- schnüere 270
- Schoob s. Schaub
- Schoche 117, 118
- Schoo(n) 115, 116, 383
- Schoor 116
- Schooss 125, 127, 218, 295
- Schöpf-, Schöpfbare 152, 153
- Schöpf
  - chübel 153
  - goon 153
  - gorn 153
  - lädli 143
- Schöpfli 143, 145, 146, 151, 383
- Schöpfer 148, 149, 151
- schoppe 270
- Schot 218, 384
- Schrueffe 149, 150
- Schruubedampfer 361, 385
- Schueffe 119, 145, 146, 149, 150, 151, 153, 383, 384
- Schuepfe, Schuepfi, Schüepfi 119, 145, 146, 149, 150, 151, 166
- Schuufl 176, 178, 179, 207, 237, 240, 383
  - arm 237
- Schwalbe 340, 362
  - schiff 340, 361, 362
- schwalle 270, 273
- Schwanz 207
  - rueder 207
- schwarbere 300, 301
- Schwärtboot 362
- schwelle 270, 273
- Schwibel, Schwible 181, 183, 305, 383
- schwine 262
- Schwirbel, Schwirble 181, 183, 250, 383
- Seetüfel 360
- Segi 100, 101, 371, 383, 384
  - schiff 85, 101, 102, 367, 372
- Segner 83, 101, 102, 154, 163, 296, 317-319, 384, 385
- Seil 216, 217, 218, 243, 245
- Senger 100, 101, 109, 149, 296, 362
- Sitz 159, 383
  - bank 156, 157
  - brätt 39, 157
  - lade 158
  - rueder 39, 164, 166, 169
- sitzruedere 297
- Spalt 255, 263
- Spange, Spängli 134, 269
- Spante 134
- Sparre 207, 254
- Spiegel 126, 383, 384
- Spitz 114, 118, 120, 121, 127, 295, 383
- springe 263
- Sprung 263
- Stab 176, 230, 233, 235
- Stachel 247, 250, 251, 253, 254, 305, 382, 383
- stachle 300, 301, 305-307, 383
- Stäcke 253
- Stääg 233, 283, 284, 383
- Stakel 247, 250, 305
- stakle 305
- Ständer 189, 199
- Standlade 142
- Stange 172, 174, 175, 176, 213, 216, 220, 222, 230, 233, 254, 383
- Starkel 183, 247, 250, 305
- starkle 305
- Steckholz 200
- Stecklig 186, 187, 200
- Stee
  - rueder 39, 164, 166, 169
  - wändli 198, 199
- steeruedere 297
- Steibarche 336
- Stichel 253
- Sticher 252, 253
- Stickel 224
- Stiil 174, 175, 383
- Stiper 253
- Stock 232
- Stooss 127, 372
  - hängscht 188, 191
  - rueder 166, 167, 168, 254, 297
  - schiff 362
- stoosse 296, 297, 305-307
- Stotzwand 123, 126, 127
- Strick 194, 219
- striche 301, 302
- Striichi 164, 168, 208
- Striichrueder 163, 168, 169, 187, 302
- Strueffe 148, 149, 150
- Struppe 219, 383
- Stüdi 198
- Stüdli 198
- Stüpf 253
- stüpfle 300
- Stüür(ig) 203, 204, 206, 208, 383
- Stüür
  - balke 206
  - chnächt 197
  - flosse 207
  - lande 205
  - rad 205, 207
  - rueder 164, 167, 168, 204, 299

-sparre 207, 254  
-tür 204, 205, 207  
-wändli 198, 199

stüüre 299  
Stüürer 203  
Stütze 198  
Sunneriss 255, 262

## T

(Siehe allenfalls unter D)

Tau 219, 243, 245, 384  
Teer 265, 266, 269  
-schnuer 268  
teere 265, 270  
Toppelseil 217  
Tragel 225, 227, 228, 229, 233, 240  
Trajekt 337  
Trajekter 337, 383  
Transportweidlig 138, 337  
Traverse 384  
-bügel 235  
Tribstücke 253, 254  
Trucke 108, 109, 159, 383  
-schiff 85, 109, 149, 362, 385  
trücke 300  
trüegle 263  
Türe 204  
Twär 218  
-seil 218  
-stange 222, 224  
twär 222

## U

U-Ise 134  
überbläche 270  
Übersetzboot 89, 362  
überteere 270  
Ufer 287  
uferosse 312  
ufriisse 262  
Ufsatz 196  
us

-chütte 270  
-lächne 259  
-päche 270  
-stopfe 270

Usse  
-bootmotore 363  
-bördler 363  
-bordmotor 102

## V

Veejasse 331  
ver  
-(t)hebe 270, 272  
-bhebne 273  
-chitte 270  
-chnoschpe 270  
-hebe 272  
-läch(n)e 255, 259, 261, 263,  
274

-lächere 259  
-mache 274  
-riisse 255, 262  
-schäube 270  
-schoppe 270  
-schübe 270  
-schwalle 270, 273  
-schwelle 270, 273  
-schwine 255, 262  
-teere 270  
-trochne 264

## Vorder

-biete 120, 123  
-granse 114, 124, 128, 305  
-schnabel 124  
-schoo 115, 116, 125, 128

## W

Wand 127  
Wanne 124, 125, 126, 128, 348, 383,  
384  
-spiegel 126  
Wärch 266, 267  
-schnüer 270  
wäre 298  
Watte 265, 267  
Weidlig, Weidling, Weidli 19, 21, 54,  
65, 67-72, 77, 90, 101, 102, 105,  
106, 107, 112, 116, 117, 118,  
120, 121, 124, 125, 127, 130,  
133, 138, 142, 143, 154, 166,  
168, 186, 187, 198, 206, 265,  
267, 269, 285, 286, 292, 300,  
301, 304, 305, 316, 319, 327,  
328, 336, 337, 342, 347, 354,  
362, 363, 365, 367-370, 372,  
375, 378, 380, 383-386

Weitschiff 85, 353, 363, 364

Weri 285

Wiid 195

-täsche 195, 200

## Wind

-riss 255, 262  
-spält 263  
-tätsch 195

Wirbel 184

Wog 287

Wolf 229, 240

Wule 268, 269

## Z

zämmegwachse 274

## zämme

-schübe 269  
-schwine 262

Zapfe 189

zerlächne 259

zie 296, 297, 300, 301, 312

## Zie

-hängscht 191, 294  
-leischt 188, 190  
-rueder 163, 164, 166, 168,

169, 170, 190, 297

-stuel 158

Zingge 240, 242

zöüme 217

zuechähäggle 307

zueschoppe 270

## Zug

garn 87

-garnschiff 86, 87, 385

-rueder 169, 170

-stuel 156, 158

Zügi 200

Zürischiffli 85, 364

## 5. Das SDS-Originalmaterial

Dieses Kapitel enthält eine Abschrift der SDS-Originalaufnahmen, so wie sie von den Exploratoren handschriftlich erstellt wurden. Die Antworten auf eine bestimmte Frage sind allerdings jeweils unter der entsprechenden Fragennummer zusammengestellt. Darin enthalten sind die von den Gewährspersonen gegebenen Antworten in phonetischer Schrift, teilweise ergänzt durch Zusatzerläuterungen der Gewährspersonen und des Explorators. Zur einfacheren Lektüre vgl. S. 390 “Das phonetische System” sowie S. 391 “Besondere Zeichen im SDS-Material”.

Frage 110. 1

### Das ortsübliche Fischerboot

**AG** 11 *wā<sup>i</sup>dliḡ*. 15 *wā<sup>i</sup>dliḡ*, die gewöhnlichen Weidlinge wurden zum Fischen gebraucht, es ist ein eigentlicher Fischerweidling. 29<sup>v</sup> *wā<sup>i</sup>dliḡ*. 40 *ē<sup>i</sup>bā<sup>m</sup>* = Schiff mit ebenem Boden. 43 *šš<sup>i</sup>š<sup>r</sup>wē<sup>i</sup>dliḡ*. 44 *vi<sup>i</sup>šš<sup>r</sup>wē<sup>i</sup>dliḡ*. 55<sup>III</sup> *grā<sup>n</sup>sə* = für Fischen mit Langgarn gebraucht; *šš<sup>i</sup>š<sup>r</sup>šif* = für Schwebnetze und Bodennetze. 58 *wā<sup>i</sup>dliḡ*. 59 *vi<sup>i</sup>šš<sup>r</sup>wē<sup>i</sup>dliḡ*, nur zum Fischfang [für anderes wären sie zu leicht; evtl. gehen sie auch noch zum Holz Auffangen auf der Reuss, da es ein bewegliches Fahrzeug ist].

**BE** 5 *wēidliḡ*. 10 *dər<sup>w</sup>ē<sup>i</sup>dliḡ*. 13 *šš<sup>i</sup>š<sup>r</sup>šif* = sofern ein Kielschiff. *šš<sup>i</sup>š<sup>r</sup>wē<sup>i</sup>dliḡ* = sofern ein Flachboden. 14 +. 19<sup>III</sup> *dr<sup>w</sup>ē<sup>i</sup>dliḡ*. 20 *wē<sup>i</sup>dliḡ*. 27 *flaxpōt*, *əsf<sup>l</sup>axpōt*. 30 *tšalūppə*, *kχān* (!). 31 *šš<sup>i</sup>š<sup>r</sup>wē<sup>i</sup>dliḡ*. 47 *dr<sup>w</sup>ēidliḡ*. 74 *vi<sup>i</sup>šš<sup>r</sup>šif*, Form hat im Lauf der Zeit geändert. Alt: Flacher Boden, Wände leicht konisch, vorn nicht ganz spitzig. Im Brienersee etwas andere Form als hier. Gw. hat 1925 an seinem Fischerschiff den 1. Motor angebracht. 74<sup>F</sup> *šifli*, *vi<sup>i</sup>šš<sup>r</sup>šif*. I. Früher [Gw. weist Abb. vor]: Vorn stark aufgezogen und ziemlich breit; hinten leicht aufgezogen und breit. II. Heute vorn spitz, hinten weniger breit als I. 75 *vi<sup>i</sup>šš<sup>r</sup>gōndl* = Flachbodenschiff, mit Aussenbordmotoren. Früher Flachboden-Ruderschiff. Wände leicht schräg. So bei Gw. *dr<sup>g</sup>ra<sup>n</sup>sə* oder eigentlich *ē<sup>i</sup>bō<sup>m</sup>*. Nur für das Landgarn gebraucht. Gw. hat früher einen gehabt. Wände ganz gerade, Schiff hinten leicht aufgezogen, flacher Boden. 77 *gū<sup>n</sup>dlə*, *əvi<sup>i</sup>šš<sup>r</sup>gū<sup>n</sup>dlə*, so heute bei Gw. Sachlich: Ruderboot, ohne Fischkasten. Flachboden. Vorne spitz, hinten aufgezogen. Früher: *əpār<sup>χ</sup>ə* (sic). Mit Fischkasten. Dies waren die alten Fischerschiffe! Boden flach, mit Segelvorrichtung. Heute: *grā<sup>n</sup>sə*, *grē<sup>n</sup>sə* (Pl.) Von Gw. für Landgarnfang 1907 angeschafft. Motor wurde veräussert, als das Landgarn verboten wurde. Merkmal: Ganz gerade Wände. Flacher Boden. Dieser Schiffstyp vielleicht hiernicht bodenständig. 78 (?GW.) 79 (?GW.) 81 *əsr<sup>u</sup>dər<sup>š</sup>iv* aus Brettern, mit einem Ruder gerudert [so der alte Fischer Hürlimann]. 82 *šifli* jetzt,

vorn breit, aufgezogen, flacher Boden, Wände konisch. Früher: *grā<sup>n</sup>sə*, vorn spitz, aber aufgezogen, flacher Boden. 83 *vi<sup>i</sup>šš<sup>r</sup>ərbār<sup>χ</sup>l<sup>n</sup>i* (Pl.).

**FR** 1 *logetli*.

**LU** 17 *d<sup>r</sup>rēybō<sup>m</sup>*: Fahrzeug des Berufsfischers. Gebraucht in erster Linie für *bērə* - und Netzfischerei. In erster Linie für *bērə*, mehr als für Netze. Besatzung höchstens 3-4 Leute, es kann auch nur einer allein sein. 6-7 Meter lang. Nur Stehruder, vorn zugespitzt, hinten breit. Vorn in der Spitze der Fischkasten. Keine Sitzgelegenheit. Flacher Boden; 60-90 cm tief, 120 cm breit. Zur Ergänzung vgl. auch unten unter ‘Garnschiff’. *šalōpə* (Pl.), flacher Boden, vorn zugespitzt, hinten breit. Ganz einfach gebaut wie der ‘Einbaum’, aber Fischkasten nicht vorn in der Spitze, sondern mittendrin. Gewöhnlich gebraucht man zwei Leute. Steh- und Sitzruder. Ungefähr so gross wie der ‘Einbaum’ in allen Dimensionen. In erster Linie für Netzfischerei. Ein Sitzbrett, ziemlich weit vorn, vorder Mitte. *sgā<sup>n</sup>dšif* [best. Art.]: Das ist ein Motorboot. Gebaut wie die *šalōp*, aber grösser und länger. Motor vorn eingebaut, hinten eine Schraube. Gebraucht in erster Linie *vi<sup>i</sup>šš<sup>r</sup>tsukā<sup>n</sup>ts<sup>i</sup>šə* und auch für *netsə*. Bedient immer von drei Mann. Kein Fischkasten. Bevor man ein ‘Motorgarnschiff’ hatte, fischte man mit Zuggarn auch mit dem ‘Einbaum’. Heute ist der ‘Einbaum’ weitgehend durch das ‘Garnschiff’ verdrängt. 25 *vi<sup>i</sup>šš<sup>r</sup>ərbōt* [für Sportfischer]. 25<sup>F</sup> *əybə<sup>m</sup>*, so das alte Fischerschiff. Bei Gw. noch immer drei solche im Gebrauch. Langschmal, senkrechte Wände, vorn spitz mit Fischkasten. Für Uferfischerei noch immer im Gebrauch [lebendige Fische]. *m<sup>o</sup>tō<sup>š</sup>iv*, das Schiff, das Gw. zum Fischfang braucht, wenn weit über See zu fahren ist. Eingebauter Motor. Kein Fischkasten darin! 27 *əybə<sup>m</sup>*, *ə<sup>n</sup>əybə<sup>m</sup>* = Schiff mit geraden Wänden, Flachboden. Wohl nur ein Exemplar. Wird von den Fischereiaufsehern und ihren Beauftragten gebraucht zum Fischfang. Keine anderen Schiffe im Rotsee vorhanden. 28 *əybə<sup>m</sup>*, das alte Fischerboot. Wände fast gerade. So bei Gw. etwa seit 40-50 Jahren; es ist ein *tsūr<sup>i</sup>əybə<sup>m</sup>*; vom Zürichsee her hier eingeführt. Ganz neues Fischerboot: ‘Noch kein Name’. Kein Fischkasten mehr. Spitze aufgezogen.



Vorteil gegenüber *āybæ<sup>u</sup>m*: Das Schiff legt sich auf die Wellen; Typ *āybæ<sup>u</sup>m* sticht, v.a. weil vorn der schwere Fischkasten ist, durch die Wellen hindurch. Ganz alter 'Einbaum': Spitze stumpf. Wurden dann durch Typus *āybæ<sup>u</sup>m* abgelöst.

**SG 28** *vi/ššā'grānsə, grēnsə* (Pl.). Sie sind flachbödig, gerade gewandt und laufen in einen Spitz aus. Haben einen Fischbehälter vorn im Spitz. Spezielle Schiffe zum Fischfang. **29** *wē'dliġ*. Gw. nennt sein Flachboot so, obwohl es nach der Betrachtung kein 'Weidling' ist; *tšif* (Art. Pl.), *šifli* (Sg.). **34** *0.36 vi/ššā'rgōndlā*. **37<sup>F</sup>** *grānsə*, eigentliches Fischerschiff; nur für Fischerei, d.h. für das Landgarn und 'Netzli'. Nurnochzwei, einer in Horn und der andere in Weesen. Früher 'Einbaum' genannt; vorn beim Fischbehälter tiefer; hinten breit. *vi/ššā'rgōndlā; gārnsif*, für die Hochseefischerei benutzt.

**SH 10** *seññax*. **11** *vi/ššā'rwē'dliġ*.

**SO 21** *wē'dliġ*.

**SZ 1** *grānsə, grānsə<sup>e</sup>*, vorn Spitze mit dem Fischbehälter, gerade Wände, flacher Boden, hinten aufgekrümmt. **1<sup>F</sup>** *vi/ššā'grān'sə* m. (sic!), stark gebaut, Lärchenholz, flacher Boden, Wände leicht ausgelegt, vorne aufgeschwält. Pl. *grānsə*. **3<sup>F</sup>** *vi/ššā'grānsə*, das Spezialboot des Berufsfischer, mit Fischkasten im Spitz, sachlich *vlaχbodāšifli*. **3<sup>FII</sup>** *vi/ššā'grānsə, grānsə, grānsə<sup>e</sup>*. **9** *ā'ibā<sup>u</sup>m*. **10** *ā'ibā<sup>u</sup>m*, gerade Wände, vorn spitz, hinten breit. **10<sup>F</sup>** *ā'ibā<sup>u</sup>m*, Wände senkrecht, hintere Wand nicht mehr so flach nach aussen wie früher, Schnabel noch leicht stumpf. Alt! **11** *ā'ibā<sup>u</sup>m*, Merkmal: gerade Wände. **12** *ā'ibā<sup>u</sup>m*, gerade Wände, hinten in Schiffsbreite aufgewölbt, vorn stumpf. Ca. 1900 ist ein richtiger Einbaum hier im See noch gebraucht worden; Gw. hat noch einen gesehen. **13<sup>F</sup>** *ā'ibā<sup>u</sup>m*, -*bā<sup>u</sup>m* flacher Boden, gerade Wände.

**TG 2<sup>F</sup>** Kein eigentliches Fischerschiff, einziges Schiff: *wēydl'g*. Meistens *āyšneblār*, d.h. Form der Sappeur-Übersetzboote, d.h. vorn einen Schnabel, hinten eine Wand. Der Ruderer steht vielleicht hinten verhältnismässig tief im Schiff, nicht oben auf. Schiff in Eglisau gebaut. **4** *vi/ššā'gūndlā*. **8** *dāgāŋgšš'šseknār*, nur für Gangfischfang gebraucht, zu nichts anderem. *p/ššš'ššā'gūndlā* (Art. Pl.). **8<sup>F</sup>** *ā'ššš'ššā'gūndlā, ā'ššš'ššā'šef*, nur für Gangfischfang gebraucht, zu nichts anderem. *p/ššš'ššā'gūndlā* (Art. Pl.). **12<sup>F</sup>** *gōndlā*. **13<sup>F</sup>** *dāmōtōr*, hauptsächlich zum Fischen gebraucht. Allgemeiner Name für alle Fischerschiffsarten: **0.26<sup>F</sup>** *ruādār'gōndlā* (Sg.). **26<sup>FII</sup>** *vi/ššā'rgōndlā* (Sg.).

**UR 1<sup>F</sup>** *ā'ibā<sup>u</sup>m* (Sg.), alter Typ, ziemlich gerade Wände, vorne Spitze, ziemlich stumpf. **2<sup>F</sup>** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m* ist der alte Typ: Flachboden, vorn stumpf und Wände senkrecht. *vi/ššā'šifli* = allgemein. Heute meistens *šnāb'tšifli*: Vorn spitz, Wände schräg. **3** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m*, alt. **4<sup>F</sup>** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m* (sic!) (Pl.), Fischerschiff. Merkmal: Flacher Boden, kein Kiel, fast gerade Wände. **4<sup>FII</sup>** *dārā'ā'ibā<sup>u</sup>m* ist das Fischerboot mit den ganz geraden Wänden. Schiffstyp hier im Aussterben. Ersatz: *āsšifli*, "kein Einbaum mehr".

**UW 1** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m* = das alte Fischerschiff, schmal, lang,

flacher Boden, Wände gerade. *vi/ššā'rbōt* = das Schiffchen, das Gw. jetzt braucht: Wände leicht konisch. **2<sup>F</sup>** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m* (Sg.) (sic!), lang, Boden eben, Seitenwände fast senkrecht, ohne Kiel. Ruder: Ein Steh- und Steueruder hinten links, ein Stehruder vorne rechts. Hinten Aussenbordmotor. Bei Gw. noch immer zwei solche in Betrieb, keine anderen zum Fischen gebraucht! Schiffe, die aus einem Baum ausgehöhlt gewesen wären, hat Gw. noch nie gesehen. **4** *šifli, vi/ššā'šifli* = das Schiff der Fischer, klein. **4<sup>F</sup>** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m*, Merkmal: Gerade Wände [senkrecht], daher sehr geeignet zum Aufziehen der Netze, vorn stumpfe Spitze, aufgezogen. So bei Gw. das alte Fischerboot. *šnāb'tšif*, jünger, Wände schräg nach oben auseinander gehend; Boden auch noch flach. **5<sup>F</sup>** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m*, flacher Boden, ziemlich gerade Wände, Spitze vorne aufgezogen. **6<sup>F</sup>** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m, -āim*, so früher, gerade Wände, Boden flach. *vi/ššā'rbōt* mit Sitz- und Stehruder, leichter. Gerade Wände. Flachboden. In der ganzen Form eleganter als *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m*. **7<sup>F</sup>** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m* (sic!). I. Bei Gw. heute: Aus Brettern, vorn Spitze, flacher Boden und gerade Wände, hinten leicht aufgezogen. II. Früher: Vorne breit und aufgezogen. III. Ganz früher wohl aus einem Stück, aber davon weiss man hier nichts mehr genau. **8** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m* (Sg.), Seitenwände senkrecht, ohne Bänklein, mit Fischkasten, mit Stehruder. **10** *šifli*.

**ZG 2** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m*, Flachboden, mit einem Ruder, gerade Wände, Spitze ziemlich stumpf. **5** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m* "sagt man immer noch". Sachlich hinten und vorne aufgezogen, Wände senkrecht, vorn Spitze. Gw. hat einst im Agerisee ein Schiff gesehen, das aus einem Stück hergestellt war, hier nicht mehr. Neuerer Ausdruck: *grānsə<sup>e</sup>*, Anmerkung Gw.: Bootsbauerwort am Zürichsee; im Verkehr mit Fremden ist Ausdruck "Einbaum" nicht verständlich. **6** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m* zum Fischen, Wände gerade, Fischkasten vorn im Schiff, Flachboden. **7<sup>F</sup>** *ā'ā'ibā<sup>u</sup>m* I. Gw. hat selber noch etwa 4 Einbäume ausgehöhlt aus einem Baum und gefahren. Gw. besitzt noch Fotos davon. Heute kaum mehr im Gebrauch. II. Heute aus Brettern gefügt: Flachboden, steile Wände, Spitze, hinten breit und ausladend (für Motor). Fischereiordnung von 1628 hiernoch angewandt. Neues Gesetzgebung seit 1855 [Grossvater von Gw.].

**ZH 2** *dāwā'dliġ*. **5<sup>F</sup>** *wēydl'ġ* im Rhein. **5<sup>FII</sup>** Seit jeher, immer dieselbe Form: *wēydl'ġ*, hinten und vorne aufgezogen; der hintere Teil etwas schmaler (sic) als der vordere. **6<sup>F</sup>** *wēydl'g*. **10** Keine eigentliches Fischerschiff; zum Fischen mit den Netzen wird der "Weidling" gebraucht. **42** *dā'ššš'ššā'grānsə*. **44** *dā'flāxpodā* oder *dā'grānsə*. **54** *ššš'ššā'grānsə*. **55** *dā'grānsə*, nur von Fischern gebraucht. **58** *šifli, šifli* = sofern ohne Netz gefischt wird. *grānsə* = sofern mit Netzen gefischt wird. **59** *ššš'ššā'grānsə*. **60** *grānsə*.

## “Weidlig”

**AG 11** *wā<sup>i</sup>dlig*. 13 *šš<sup>i</sup>šarwā<sup>i</sup>dlig* für Fischer. *transport-wā<sup>i</sup>dlig* für Steine, Kies, Holz. 15 *wā<sup>i</sup>dlig* für grosse Lasten, wie Steine; sachlich veraltet [seit der Korrektur der Aare fahren die Weidlinge nicht mehr] = *taŋštā<sup>i</sup>wā<sup>i</sup>dlig*, auch *aŋgrōšwā<sup>i</sup>dlig*, 14 m lang, darin eine Last von 120 Zentnern [= einfache Zentner]. Die gewöhnlichen Weidlinge wurden sonst gebraucht, zum Fischen, es ist ein eigentlicher Fischerweidling. 16 *wā<sup>i</sup>dlig* = *nōtwā<sup>i</sup>dlig*. Zur Rettung von Schiffbrüchigen, gehörendem Staat. 29<sup>i</sup> *wā<sup>i</sup>dlig*. 29<sup>v</sup> *wā<sup>i</sup>dlig* [einzige Schiffsart]. 30 *annōtwā<sup>i</sup>dlig* auf der Fähre gebraucht, als Notbehelf. *wā<sup>i</sup>dlig* von Fischern gebraucht. 31 *wā<sup>i</sup>dlig* für Sport. 33 *wā<sup>i</sup>dlig* zum Fischen. 34 *wē<sup>i</sup>dlig*, lang, schmal. 40 0. 42 *a<sup>w</sup>wā<sup>i</sup>dlig* = Fischerschiff. 43 *šš<sup>i</sup>šarwē<sup>i</sup>dlig*. *wē<sup>i</sup>dlig* = zwei Arten: *ordōnā<sup>w</sup>zwē<sup>i</sup>dlig* für Fahrübung, gleiche Verwendung wie Pontons, werden vom Bund geliefert; *šš<sup>i</sup>šarwē<sup>i</sup>dlig* zum *viššamītānētš* gebraucht. 44 *viššarwē<sup>i</sup>dlig*, *wē<sup>i</sup>dlig*. 45 *wē<sup>i</sup>dlig*. 55<sup>0</sup>. 55<sup>III</sup> *wē<sup>i</sup>dlig*, grössere Schiffe, mit einem breiten Vorderteil; Art Ponton; früher zum Leute Transportieren gebraucht [bis ein Motorschiff dazu existierte]. Heute sachlich nicht mehr existierend. Sind unten im Boden breiter als *gūndāli*. 58 *viššarwā<sup>i</sup>dlig*, *wā<sup>i</sup>dlig*. 59<sup>III</sup> *viššarwā<sup>i</sup>dlig* nur zum Fischfang [für anderes wären sie zu leicht; evtl. gehen sie auch noch zum Holz Auffangen auf der Reuss, da es bewegliche Fahrzeuge sind. † Sandholung: 0]. *wā<sup>i</sup>dlig* für *grīānvūārā* und Holzverladung gebraucht [bei Korrektur der Reuss gern verwendet.]. 61 *wā<sup>i</sup>dlig* für Fischfang.

**BE 5<sup>i</sup>** *wē<sup>i</sup>dlig*, *šš<sup>i</sup>wē<sup>i</sup>dlig* zum Fischen. 5<sup>IV</sup> *wē<sup>i</sup>dlig*, 16 m lang, die einzige Schiffsart früher. Später kamen noch die Ponton für militärische Zwecke. 5<sup>V</sup> *wē<sup>i</sup>dlig* zum Fischen etc., ca. 8.5 m lang; darin steht man zum Rudern. 10 *wē<sup>i</sup>dlig* zum Fischen gebraucht; auch für Holztransport etc. 13 *šš<sup>i</sup>šarwē<sup>i</sup>dli*, sofern mit eingebautem Fischkasten, ganz genau gleich gebaut wie *flaxpōdā*. 14 *hā<sup>i</sup>bwē<sup>i</sup>dlig*, nicht so gross wie Weidling, aber grösser als Ruderschiff, heute nicht mehr üblich, früher für ganz kleine Transporte gebraucht. *wē<sup>i</sup>dlig* früher um Kohle zu führen, für Heutransporte, heute existieren in Tüscherz überhaupt *wē<sup>i</sup>dli* (Pl.) nicht mehr. 15<sup>i</sup> *a<sup>w</sup>wē<sup>i</sup>dlig* = gewöhnliches Schiff, für Fischfang. 15<sup>III</sup> *a<sup>w</sup>wē<sup>i</sup>dlig* = besonders kleines schmales und bewegliches Ruderschiff, sachlich genauer? 17 *twē<sup>i</sup>dlig*, einzige Schiffsart, Fischer brauchen es, aber auch zum Schilfmähen für die Heugewinnung. 19<sup>i</sup> *wē<sup>i</sup>dlig* = kleines Ruderschiff. 19<sup>III</sup> *drwē<sup>i</sup>dlig* ausschliesslich zum Fischen mit Netzen gebraucht, also daher hauptsächlich vom Fischer gebraucht [früher war jede Gemeinde verpflichtet, einen Weidling unter einer Brücke zu halten, wegen Unglücksfällen. Sachlich ist es heute noch gleich, aber *šaluppā* = *rūādrbōt* wird heute anstelle des Weidlings gehalten]. 20 *wē<sup>i</sup>dlig* = Fischerkahn [fast ausschliesslich von Fischern gebraucht], mit

Sitz- oder mit Stehrudern. 23 *wē<sup>i</sup>dlig*. 27 *wē<sup>i</sup>dlig*, Name in Tüscherz gebraucht, in der Bedeutung von ‘Schiff’. ‘Was hast du da für einen *wē<sup>i</sup>dlig*’ = was hast du da für ein Schiff? In Erlach nicht gebräuchlich! 28 *a<sup>w</sup>wē<sup>i</sup>dlig* = kleines Schiff mit 2 Rudern. 30 *wē<sup>i</sup>dlig* = *flaxpōdā* (Flachboden), Weidlig von Fischern wohl eher häufiger gesagt. 31 *leŋwē<sup>i</sup>dlig*, ca. 2 Meter länger als *wē<sup>i</sup>dlig*, für Wasserverbauung, Uferverbauung gebraucht. Fassen 10 - 12 Personen. *wē<sup>i</sup>dlig*, kleines Fischerschiff. 46 *wē<sup>i</sup>dlig*, auf der Aare. 47<sup>i</sup> *wē<sup>i</sup>dlig* (Sg./Pl.). 47<sup>IV</sup> *wē<sup>i</sup>dligā* (Pl.). 47<sup>V</sup> *twē<sup>i</sup>dligā* (Pl.) = Flachbodenschiffe, hauptsächlich zum Fischen. 47<sup>VI</sup> *wē<sup>i</sup>dlig* (Pl.), *drwē<sup>i</sup>dlig*, hauptsächlich im fliessenden Wasser, zum Fischfang oder um etwas zu holen oder zum Hinüberschaffen auf anderes Ufer. Hat beidseits *ašpits*. 54 *wē<sup>i</sup>dlig*. 55 Wir haben nicht einmal *a<sup>w</sup>wē<sup>i</sup>dlig*. 74 *wē<sup>i</sup>dligā* (Pl.), *wē<sup>i</sup>dlig* auf der Aare. Lang und schmal. Flachschiiff! 74<sup>F</sup> *wē<sup>i</sup>dligā* (Pl.), auf der Aare. 75 *a<sup>w</sup>wē<sup>i</sup>dlig* gibt es nur auf den Flüssen. 76 Hier nicht gebräuchlich. 77 *wē<sup>i</sup>dlig* gibt es nur auf der Aare. 79 *wē<sup>i</sup>dlig*, das ist langes, schmales Ruderschiff; nur Stehruder. Auf der Aare. 81 *a<sup>w</sup>wē<sup>i</sup>dlig*, etwas grösseres Ruderschiff; hier: /. 82 Ø. 83 *wē<sup>i</sup>dligā*, *a<sup>w</sup>wē<sup>i</sup>dlig* langes, grosses Ruderschiff. Einertuthintenstossen, einervorne ziehen. So bei Sägerei, zum *vlēš* (Flosse) ziehen.

**FR 1<sup>F</sup> 0.**

**LU 17** *d<sup>r</sup>rwē<sup>i</sup>dydl<sup>g</sup>*, flacher Boden, hinten und vorne breit [vorn nicht zugespitzt wie ‘Einbaum’ und ‘Schaluppe’]. Ungefähr 5 m lang, 120-140 cm breit, 30 cm tief. Stehruder. Gebraucht als Zubringerboot, nicht eigentlich zum Fischen: z.B. der Fischer ist auf dem See am Fischen, es will am Land im Haus des Fischers jemand Fische. Da fährt die Frau des Fischers mit dem ‘Weidlig’ zum Fischer hinaus und holt ein paar Fische. 25 0. 25<sup>F</sup> *wā<sup>i</sup>dydl<sup>g</sup>*, in der Reuss. 26 *wā<sup>i</sup>dydl<sup>g</sup>*, Ruderschiff (?GW.). 27<sup>b</sup> *wā<sup>i</sup>dydl<sup>g</sup>*, auf der Reuss; ziemlich lang und schmal, hinten und vorne aufgezogen. 28 *wā<sup>i</sup>dydl<sup>g</sup>*, hier; das gibt es nur auf Fluss.

**SG 9** *a<sup>w</sup>wē<sup>i</sup>dā*, kor. *wē<sup>i</sup>dlig*, früher mehr gesagt, heute selten = kleines Fischerschiff. 28 *wā<sup>i</sup>dlig*, sehr lang; ca. 70 cm *hö<sup>x</sup>wē<sup>i</sup>dlig*; keine Sitzbretter. Mit den *mītāwē<sup>i</sup>dligā vārā* müssen die Pontoniere zuerst, bevor sie Pontons fahren dürfen, sie gehören der CH. 29 *wē<sup>i</sup>dlig*, sachlich: /. 34<sup>i</sup> *a<sup>w</sup>wē<sup>i</sup>dlig*, Wort bekannt, aber Sache nicht. 34<sup>III</sup> *wē<sup>i</sup>dlig* zum Fischen gebraucht; in Schänis kommen sie nicht vor, aber in Benken und Weesen. 36 *wā<sup>i</sup>dlig* in Quinten = Ruderboot, sind aber vorn höher und breiter. In Quinten gebraucht, nicht in Murg. Besichtigung in Quinten [beim Bootsbauer: Der Kiel ziemlich hoch heraus, aus glattem Brett gebogen. Das Schiff ist breiter, bauchiger als die gewöhnliche Gondel in Murg. Auch hinten spitz. 37<sup>F</sup> *kwīntnāršifli* = *wā<sup>i</sup>lig* vorn spezieller aufragender Kiel.

**SH 4** *viššar<sup>b</sup>ōt*, *wē<sup>i</sup>dydl<sup>g</sup>* (Pl.), sachlich verschieden, aber wie? 7<sup>II</sup> *dāwē<sup>i</sup>dli<sup>g</sup>*, unten flach, länger und grösser, fast doppelt so lang wie Gondel. 7<sup>i</sup> *wē<sup>i</sup>dli<sup>g</sup>* (sugg.) = grösser als Gondel, zum Fischfang. 10 *wē<sup>i</sup>dli<sup>g</sup>* ist lang und schmal, nicht so hoch wie *truk<sup>x</sup>šif*. 11<sup>II</sup> *wē<sup>i</sup>dli<sup>g</sup>*. 11<sup>III</sup>

*wēidliη* zum Fischen gebraucht, 9 Meter lang, hinten und vorn *ənšō* [sachlich = zugespitzt], hinten und vorn ungefähr gleich breit, hinten nur wenig schmaler, fasst 8-10 Personen.

**SO** 21 *wēidli* für Fischer. 27 *wēidli*.

**SZ** 1 *wēidli* in den Flüssen, hier im See: /; sachlich: flacher Boden, schmales, langes Schiff. 1<sup>F</sup> *wēidli* Ankerschiff der Bagger, ziemlich breit. 3<sup>F</sup> *wēidli* kein hiesiger Ausdruck, im Walensee und in der Lindt; hinten und vorn aufgebaut und breit; für Holz usw. 3<sup>Fl</sup> *wēydli* ist Hilfsschiff für *būarī* und im Militärdienst. 5 (?Gw.) 90. 100. 10<sup>F</sup>0. 110. 12 *wēidli*, 6-7 m lang, hinten und vorne aufgezogen. 130. 13<sup>F</sup>0, [nur im Militärdienst].

**TG** 2<sup>F</sup> *wēydli* einziges Schiff. Meistens *əyšneblər*, d.h. Form der Sappeur-Übersetzboote, d.h. vorn einen Schnabel, hinten eine Wand. Der Ruderer steht vielleicht hinten verhältnismässig tief im Schiff, nicht oben auf. Schiff in Eglisau gebaut. *wēydli* (Pl.). 4 *ənweidli* = nicht in Mammern, aber in Stein hat es solche. 8 Ø. [Aber im Rhein sagt man so]. 8<sup>F</sup>0. 12<sup>F</sup>Ø. 13<sup>F</sup>0. 26<sup>Fl</sup>0. 26<sup>Fl</sup>0.

**UR** 1<sup>F</sup>0. 20. 2<sup>F</sup> So sagen wir nicht; wir würden sagen: *pontōn*. *wēidli* ganz alter Ausdruck. Sind wohl ganz alte Sache: Kleines Schiffchen. 4<sup>Fl</sup>0. 4<sup>Fl</sup> Kein hiesiger Ausdruck.

**UW** 1 *wēidli* gibt es auf dem See nicht, aber in der Reuss. Hinten und vorne aufgezogen. 2+. 2<sup>F</sup> *wēydli* ist Flussschiff, hinten und vorne aufgezogen; im See: /. 4<sup>F</sup> *wēidli*, hier: / bzw. nur vom Militär hier gebraucht. Es ist eigentlich ein Flussschiff! Form wie das 'Jochschiff', aber länger und schmaler. 5 *wēidli* hört man auch etwa, für Ruderschiff. 5<sup>F</sup> *wēydli* = Flussschiff, in der Reuss. 6<sup>F</sup> Hier: /. 7<sup>F</sup> ? 9 *wēidli* = ? 10 *wēydli* hat es hier während des Dammbaus der Staumauer gegeben: Lang, für Kies. Jetzt wieder: /.

**ZG** 1 *əwēidli*: Gw. hat schon gehört. 20. 5 *wēydli*, Flussschiff. 6 Ø. 7<sup>F</sup> Hier: / [gibt es in der Reuss].

**ZH** 2 *dəwēidli*, das zum Fischen fast ausschliesslich gebrauchte Schiff [hinten und vorne allmählicher Aufstieg]. *tswēwēidli* waren zusammengemacht, für Lasttransporte. Hinten und vorne einen Balken, mit Schnüren gesichert. Für Lasttransport genügt vielfach auch ein Weidling. 5<sup>Fl</sup> *wēydli* im Rhein. 5<sup>Fl</sup> *dəwēydli* = Fischerboot. 6<sup>F</sup> *dəwēydli*, Fischerboot. 7 *dəwēidli*, wie in Eglisau einzige Schiffsart in Andelfingen. 10<sup>F</sup> *wēydli* = Flachschiiff; vorne Schnabel [aufgezogen], hinten keinen Schnabel, gerade; es ist ein solcher *əmvūdli* *wēydli* [im Gegensatz zum Schnabelweidling], kein anderes Schiff [die Antworten 108ff. beziehen sich auf die Verhältnisse in der Thur und im Thur-Kanal]. 25 *wēidli*, *ənwēidli*, zum Fischen gebraucht. 37<sup>K</sup>0. 37<sup>Fl</sup> *wēidli*, für die Limmat und von Seefischern; auch für Polizeiorgane. 37<sup>Fl</sup> *wēidli* aGw., sie fahren mit *wēidli* (Pl.) = flache, aufgezogene Boote, für Verkehr auf der Limmat. 390. 40 *wēidli* = Ruderschiff; nicht üblich, nicht bodenständig. 420. 42<sup>a</sup>0. 440. 54 *wēidli*, im See nicht vorhanden, aber in der Limmat. 550, 'aber im Walensee'. 560, [in Flüssen, nicht im See]. 58 *wēidli*, Art

Flachbodenschiff, auch zum Fischfang, in der Limmat unten hat es auch solche. 59 *wēidli*, *dəwēidli*, früher sachlich unbekannt; heute hat man sie im Strandbad zu Rettungszwecken [dieser ist der einzige in Meilen]. Konstruktion mit Flachboden wie Ledischiff, aber viel kleiner; haben einen breiten Boden, sind hinten und vorne aufgezogen, damit man die Ertrinkenden gut von der Seite einladen kann. 60 *wēidli* sachlich vorkommend, zwar hauptsächlich nur in Zürich, in Stäfa hat es keine [werden von der Polizei gebraucht].

Frage 110. 4

## “Granse”

**AG** 110. 130. 150. 29<sup>V</sup>0 [auf Seeschiffen sagt man 'Gransen' für vorderen Teil des Bootes, was aber in Brugg nicht vorkommt]. 300. 310. 330. 400. 420. 440. 55<sup>l</sup> *əngrānsə*, *græusə* = Fischerboot. 58 *dəgrānsə* = Schiffsspitze. 590, [aber Gw. weiss, dass man es in Lunkhofen sagt]. 610.

**BE** 50. 100. 130. 150. 170. 19<sup>III</sup>0. 200. 230. 270. 280. 300. 310. 460. 470. 540. 550. 74 "Innerschweizerausdruck". In Merligen hat es eine Zeitlang ein Fischerschiff mit diesem Namen gegeben; war aus der Innerschweiz eingeführt. 74<sup>F</sup> *dršpits*. 75 *drgrānsə* oder eigentlich *ēibōm*. Nur für das Landgarn gebraucht. Gw. hatte früher eingegeben. Wände ganz gerade, Schiff hinten leicht aufgezogen, flacher Boden. 760. 780. 790. 810. 82 *grānsə*, früher, vorn spitz, aber aufgezogen, flacher Boden. 830.

**FR** 1F+.

**LU** 170. 250. 25<sup>F</sup>0. 260. 270. 280.

**SG** 90. 130. 28 *višsə'grānsə*, *grēnsə* (Pl.). Sie sind flachbödig, gerade gewandt und laufen in einen Spitz aus. Haben einen Fischbehälter vorn im Spitz. Spezielle Schiffe zum Fischfang geeignet. 290, [aber im Zürichsee sagt man so für eine Art Schiff das stark in einen Spitz ausläuft]. 340. 350. 36 *grānsə*: Bootstyp, vorn spitz, hinten breit, zum Ziehen des *lanqarn*. Sind am Aussterben. 37<sup>F</sup> *grānsə*, eigentliches Fischerschiff; nur für Fischerei, besonders für das Landgarn und 'Netzli'. Nur noch zwei, einer in Mühlehorn und der andere in Weesen. Früher 'Einbaum' genannt; vorn beim Fischbehälter tiefer; hinten breit. *grānsə* auch für den Fischbehälter.

**SH** 70. 100, vgl. aber 110.5 = *dəgrās*. 110.

**SO** 210. 28+.

**SZ** 1 *grānsə*, *grānsə*<sup>e</sup> = ortsübliches Fischerboot; vorn Spitze mit dem Fischbehälter, gerade Wände, flacher Boden, hinten aufgekrümmt. *višsə'grānsə* = ortsübliches Fischerboot; der hinterste Teil des Bootes = *hīndə'grānsə*, beim Fischerschiff und beim Ledischiff.

## “Gondle”

1<sup>F</sup> *grān/sə* = der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter; *vi/šəgrān/sə* = das ortsübliche Fischerboot, stark gebaut, Lärchenholz, flacher Boden, Wände leicht ausgelegt, vorne aufgeschwält. Pl. *grānsə*. 3<sup>F1</sup> *vi/šə'grānsə* ist das Spezialboot des Berufsfischers, mit *khəttər imšpits*. *dəgrāns<sup>e</sup>*. 3<sup>F11</sup> *vi/šə'grānsə*, *grānsə*, *grāns<sup>e</sup>* = das ortsübliche Fischerboot; *dəv' dərgrāns<sup>e</sup>* = Spitze, *dəhiṅdərgrāns<sup>e</sup>* = Heck. 9 *grāns<sup>e</sup>* sagt man hier nicht 10 *grāns<sup>e</sup>* (sic!) = der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter. 10<sup>F</sup> *grāu/s<sup>e</sup>* = der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter; beim Einbaum vorn im Schiff. 11 0. 12 *grāus<sup>e</sup>* = der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter; vorn im Schiff; in den seitlichen Schiffsbrettern Löcher, damit Wasser in den Kasten eindringen kann; so im Einbaum. 13 0. 13<sup>F</sup> 0. Vgl. aber 108.3: *grāns<sup>e</sup>* = Lastschiff, dessen Boden geöffnet werden kann. (E?). Baggerhilfsschiff.

**TG** 2<sup>F0</sup>. 4 *degrās*, *grēsli* = der vorderste Teil des Bootes. 8 *grās* = der vorderste Teil des Bootes. 8<sup>F</sup> *degrās* = der vorderste Teil des Bootes. 12<sup>F</sup> *degrās* = der vorderste Teil des Bootes. 13<sup>F</sup> *grās* älter, *špits* jünger = der vorderste Teil des Bootes. 26<sup>F1</sup> *grās* = der vorderste Teil des Bootes. 26<sup>F11</sup> *grās*, *dəgrās* (aGw.) = der vorderste Teil des Bootes.

**UR** 1<sup>F0</sup>. 2 0. 2<sup>F0</sup>. 3 0. 4<sup>F10</sup>. 4<sup>F11</sup> 0.

**UW** 1 0. 2 +. 2<sup>F0</sup>. 4 0. 4<sup>F0</sup>. 5 0. 5<sup>F0</sup>. 6<sup>F0</sup>. 7<sup>F0</sup>. 8 0. 9 +. 10 0.

**ZG** 1 0. 2 *grānsə* = für Spitze und für den Fischkasten; Fischkasten ist in der Spitze! 5 *grāns<sup>e</sup>* = neuerer Ausdruck, Anmerkung Gw.: Bootsbauerwort am Zürichsee; im Verkehr mit Fremden ist Ausdruck “Einbaum” nicht verständlich. 6 hier nicht gebräuchlich. 7<sup>F</sup> *grāns<sup>e</sup>* = der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter.

**ZH** 2 0 [im Zürichsee sagt man so]. 5<sup>F10</sup>. 5<sup>F11</sup> 0. 6<sup>F0</sup>. 7 0. 10<sup>F0</sup>. 25 0. 37 0. 39 *grānsə* = Schiff mit nur einem Ruder, zum Fischen gebraucht; früher gebraucht, heute nicht mehr zu sehen. 40 *šifgrānsə* = eine Art Schiff, zum Fischen gebraucht. Mit dem *grānsə* (Sg.). 42 *dəš/šəgrānsə* = das ortsübliche Fischerboot. 42<sup>a</sup> 0. 44 *dəš/šəgrānsə* oder *dəgrānsə*. 54 *š/šəgrānsə* = das ortsübliche Fischerboot. 55 *dəgrānsə* = das ortsübliche Fischerboot, nur von Fischern gebraucht. 56 *grēsə*, *grēs/sli*, *əḡgrānsə* (Sg.) = schmale Schiffchen, vorne spitz, vorn im Spitz Wasser für Fische und Vorrichtung zum Aufbewahren von Steinen zum Herunterdrücken des Vorderteils bei grossem Quantum von Fischen im Behälter. Nur von Fischern gebraucht. Früher hatte es ausschliesslich solche Schifflein, keine anderen. Später kamen dann: vgl. 108.3. 58 *dəgrānsə* zum Fischen, von Berufsfischern gebraucht. 59 *dəš/šəgrānsə*, nur zum Fischfang, im Vorderteil hat es einen Fischbehälter; dieser ist *īpouə*; *dəfordə'grānsə* = der vorderste Teil des Schiffes, so gesagt, wenn das Schiff nicht in einen Spitz ausläuft wie z.B. auf Ledischiff. 60 *grānsə* = das ortsübliche Fischerboot.

**AG** 13 *gūndəli*, für Personen. 55<sup>111</sup> *gūndəli*, *gōndələ* (Vb.) = älterer Ausdruck, *šivlivārə* = jüngerer Ausdruck. Zum Vergnügen.

**BE** 10 *rūədəršifli*, von Angelfischern gebraucht. Corr: *gūndə*. 23 *gōndəli*. 46 *gōndlə*, *əskōndəli*, auf dem Stausee. 75 *əsgōndəli*, kleines Ruderschiff. *vi/šərgōndt*, Flachbodenschiff, mit Aussenbordmotoren. Früher Flachboden-Ruderschiff. Wände leicht schräg. So bei Gw. 77 *gūndlə*, *əvi/šərgūndlə*, so heute bei Gw. Sächlich: Ruderboot ohne Fischkasten. Flachboden. Vorn spitz, hinten wie Zeichnung. Früher: *əpārχə* (sic). Mit Fischkasten. Dies waren die alten Fischerschiffe! Boden flach, mit Segelvorrichtung. Heute: /.

**SG** 9 *gōndlə*, *vi/šərgōndlə*. 10 *gōndlə*. 11 *gōndəli*. 13 *gūnd<sup>a</sup>li*, auf dem Rhein. 14 *gōnd<sup>a</sup>li*. 16 *gōnd<sup>a</sup>li*. 36 *gōnd<sup>a</sup>li* = Ruderboot. *vi/šərgōndlə*. 37<sup>F</sup> *vi/šərgōndlə*.

**SH** 7<sup>I</sup> *gōnd<sup>a</sup>li*. 7<sup>II</sup> *gōndlə*. 10 *gūndlə*, *əgūndlə* genannt, zum Fischen gebraucht (V-förmiger Querschnitt). 11<sup>111</sup> *gōndlə* (Pl.), fassen nur 2-4 Personen im allgemeinen. Hinten und vorne spitzig, in der Mitte *əmbbūχ*; zum *aḡlə* benutzt.

**SZ** 1 *gōndəli* oder *rūədəršifli*. Ausflugsschiff oder Sportfischerboot. 3<sup>F11</sup> *bākōnd<sup>a</sup>lə*, [Bad-], sind *χlīn<sup>i</sup>šifli*. 11 *gūnd<sup>a</sup>li*, vom Kurverein gehalten.

**TG** 4 *vi/šə'gūndlə*. 8 *p/š/šə'gūndlə* (Art. Pl.). 8<sup>F</sup> *gūndlə*, Flachboot, mit flachem Boden, vorn spitzig, hinten abgekantet. Für Fischfang. *gūndlə* zu Personentransport. Haben keine *š/šə'trukχə*, sonst gleich gebaut wie Gondel. *əš/š/šə'gūndlə*, *əš/š/šə'šef*, nur für Gangfischfang gebraucht, zu nichts anderem. *p/š/šə'gūndlə* (Art. Pl.). 12<sup>F</sup> *gōndlə*, Wanne ca. 60 cm breit, vorn spitz, nur zum Fischfang gebraucht [gelegentlich auch zu Vergnügungszwecken]. Enthalten nicht immer einen Fischkasten [wenn Fischkasten, trocknen die Fische weniger gut aus und gehen rascher kaputt], manschlägt die Fische dann einfach *tstōd*. Jagdschiff [in Landschlacht Revierjagd]: Die Jäger nehmen *əgōndlə*, eine ganz gewöhnliche. *gōndlə*. 13<sup>F</sup> *gōndlə* hauptsächlich für Bodennetze, kleiner als Motorschiff, vorn spitz, hinten etwas breiter. 26<sup>F1</sup> *rūədər gōndlə* (Sg.). 26<sup>F11</sup> *gōndlə*, gewöhnliches Ruderboot. Man unterscheidet: *vi/šərgōndlə* = mit *vlaχbūdə*, *šporkōndlə* = mit Kiel.

**ZH** 2 *gōndlə*, sie ist nicht so aufgezogen, sie ist flacher gebaut, erhebt sich weniger über das Wasser; auch zum Fischen, aber mehr für Spazierfahrten. 5<sup>F11</sup> *gōndlə*, in Schaffhausen, zum Fischen.

## “Schaluppe”

**BE 30** *tšalūppə* = Fischerboot. 74 *šalupə*, *šalupī* (Pl.), Kielschiff. Zum Ausmieten an Fremde usw. Ruderschiff. Elegant. 74<sup>F</sup> *šaluppə* (sugg.), Kielbodenschiff, für 4-6 Personen, elegant, sie fahren leicht. Ruder. 76 *əšalupə* Ruderschiff, für wenige Personen; auch Motor. Auch für Fischer. 77 *əšalupə*, kleines Personenschiff, mit Aussenbordmotor oder Sitzruder. Zum Ausfahren. 78<sup>VII</sup> *šalupī* (sugg.) = kleines Ruderboot, mit Sitzrudern. *nōtšifl* oder *nōtšalupə*, *šalupə*. Das Rettungsboot auf den Dampfschiffen. 79 *salupī*, Ruderboot, hinten breit, vorne spitz. 82 *šaloppī*, Ruderschiff mit Kielboden. Wenig. 83 *epššaloppə* (Gen.Pl.), *šalop<sup>an</sup>* schmaler als *rūədəršifl*, zum Rudern oder mit Aussenbordmotor.

**FR 1<sup>F</sup>** *šalupə* = das ist ein Segelboot; Vergnügungsboot. Ein Hauptsegel und ein Vorsegel. Mit Kiel: “Schwärt”, kann man aufziehen, wenn man gegen das Land kommt.

**LU 17** *šalopə* (Pl.), flacher Boden, vorn zugespitzt, hinten breit. Ganz einfach gebaut wie der “Einbaum”, aber Fischkasten nicht vorn in der Spitze, sondern mittendrin. Gewöhnlich gebraucht man zwei Leute. Steh- und Sitzruder. Ungefähr so gross wie der “Einbaum” in allen Dimensionen. Innerster Linie für Netzfischerei. Ein Sitzbrett, ziemlich weit vorn, vorder Mitte. 25<sup>F</sup> *šalop<sup>ə</sup>* = kleines Ausflugsschiffchen, auch mit Aussenbordmotor. Kielboden. 26 *šalopī* = schmale, kleine Ruderschiffe [Zur Sache: ?GW.).

**SZ 9** *šalopə*, Kielboden, schräge Wände. Für Sportfischer und für Ausflugsfahrten. Hauptsächlich Sitzruder. 10 *šalopī* = kleine Ruderschiffe. 10<sup>F</sup> *šalop<sup>ə</sup>*, kleinere Ruderschiffe, 1-2 Personen, meistens mit *tšārūədər<sup>li</sup>*; auch grössere, zum Fischen. 13<sup>F</sup> *šalopə<sup>li</sup>*, Ruderboot für Ausflugsfahrten.

**UR 1<sup>F</sup>** *šalopə*, Kielschiff, für wenige Personen, Steh- oder Sitzruder, leicht. 2 *šalopī*, kleines Ruderschiff, auch mit Aussenbootmotor [gleiche Sache wie “Ruderschiffli”?]. 3 *šalopī*, *šalop<sup>ə</sup>* mit Kielboden, zum Rudern oder mit Aussenbootmotor [Sache wohl jung], vorn spitz. 4<sup>FI</sup> *šalop<sup>ə</sup>*, kleines Ruderschiff, welches Fremde zum Gondeln auf den See benutzen, 2-4 Ruder. 4<sup>FII</sup> *šalop<sup>ə</sup>*, Ruderschiff zum Ausmieten, für wenige Personen. Sachlich: Kiel, leicht, meistens Sitzruder.

**UW 1** *šalopp<sup>ə</sup>* = kleines Ruderboot, Kielboden, mit Sitzrudern. 4<sup>F</sup> *šalopī* = kleines Ausflugsboot, Ruderboot, mit Sitzrudern. 5<sup>F</sup> *šalopp<sup>ə</sup>* = kleines Ruderboot mit *tšārūədər* darauf. 7<sup>F</sup> *šalup<sup>ə</sup>* = gewöhnliches Ruderboot, mit Sitzrudern. 9 *šalupī* = Ruderschiff. 10 *šalupī* = Kielschiffchen, kleines, für Personen, Ruder (im neuen See).

**ZG 6** *šalopī*, alt = langes Ruderboot, Ausflugsboot, Sitzruder, jetzt “Böötli”. 7<sup>F</sup> *šalopə*, *gōnd<sup>ə</sup>li* = jünger. Kleines Personenschiff für Vergnügungsfahrten, Kielboden, Wände aufgebogen, mit Sitzruder [ + evtl. auch

## Der im Fischerboot eingebaute Fischbehälter

**AG 11** *viššaxašdə*. Trucke: 0. 15 *dəxaxštə*. 29<sup>V</sup> *viššaxašdə*. 40 *əmviššaxašdə*, *əviššaxašdə* [abgeschlossen, vorn kommt Wasser herein, fasst 20-30 l Wasser; befindet sich in der Regel vorn im Schiff, im Spitz, wo das Wasser eindringt]. 43 *dəviššaxašdə* oder *xixštə*. Trucke: 0. 44 *viššaxašdə*, früher wurde jeweils auf Fischfang mit Langgarn eine Art von Fischkasten hinter den Schifflein im Wasser nachgezogen; dieser war aus Holz, in Spitze auslaufend, mit Kette an Schiff gesichert, *tēndər* (m). 55<sup>III</sup> *viššaxašdə*. 58 *viššaxašdə*. 59 *viššaxašdə*.

**BE 5** *phgutar* [Gw. hat selbst nicht auf der Aare gefischt sondern auf den Bächen]. 10 *dəššaxašdə*. 13 *ššaxašdə*. 14 *ššaxašdə*. 19<sup>III</sup> *flotšif* wurde ausserhalb des Schiffs befestigt, da im Schiff selbst kein Kasten dafür enthalten war. Eine Seite wird an Schiffswand angebunden; Seitenwand und Boden werden durchlöchert, so dass immer Wasser Zutritt; hier wurden die Edelfische aufbewahrt [Forelle, Äsch, Hecht etc.]. Ruchfische wurden *idətšibərə* aufbewahrt, lange ovale Zuber, *mīdəmədəxχu* [dieser hat oben einen Schieber, damit Luft eintrete], mit Wasser gefüllt [von Zeit zu Zeit wird Wasser gewechselt, ‘gib den Fischen ander Wasser’ sagt man dann]. 20 / [hinten im Schiff wird ein Kasten nachgeschleift, zur Aufnahme der Fische, ein Kasten mit Löchern, gebaut wie ein Schiff, Name: 0]. 27 *ššaxašdə*. 30 *ššaxašdə* sind nur im Flachboden vorhanden, da dort Fische lebendig aufbewahrt werden; in Kielschiff hat es keinen solchen, da man dann nur auf Felchenfang ist, die man nicht lebendig aufbewahren kann, sondern sofort töten muss. 31 *əxaxštə mīttswenədəx<sup>li</sup>* = mit zwei Deckeln. *ššštrōg* korr. *šššaxašdə*. 47 *šššaxašdə* [diese sind eingebaut]. 74 *xaxštə*, sachlich schon immer. Nicht ganz vorne im Spitz, heute fast in der Mitte des Schiffs. 74<sup>F</sup> *əsxəšst<sup>li</sup>*, *viššaxašdə*, *viššxəšst<sup>li</sup>* diente beim alten Schiff zugleich als Ruderbank. Im vordersten Drittel des Schiffs. 75 *əxaxštə* in der Mitte des Schiffs. 77 *viššaxašdə* früher, heute /. Vorn. 78 +. 79 *viššaxašdə*. 82 *əxaxštə<sup>n</sup>* vorn im Spitz. 83 +.

**FR 1<sup>F</sup>** *grē<sup>li</sup>*, vorn im Boot. *bīmviššaxašt<sup>ə</sup>vōr*.

**LU 17** *viššaxašdə*. 25 +. 25<sup>F</sup> *əviššaxašt<sup>ə</sup>* vorn im “Einbaum” immer; im neuen Schiff der Gw. nicht mehr. 27 /. 28 *viššaxašt<sup>ə</sup>* nur im alten Fischerschiff, in der Spitze eingebaut.

**SG 28** *viššaxašdə* (bodenständiger), oder *pheltər*. 29

*vi/šxɑ/šdɑ*. 34+. 36 *vi/šxɑ/šdɑ* korr. *kχaltər*. 37<sup>F</sup> *grānsə* auch für den Fischbehälter. *xi/štə* [für die toten Fische; lebendige Fische werden nicht gefangen].

**SH** 10 *vi/šərtʁukχə*. 11 *vi/šxūbl* sachlich: es ist eine grosse Blech- *geltə*, oval. *štendlj*.

**SO** 21 *vi/šxɑ/šdɑ*.

**SZ** 1 *vi/špheltər*, eingebaut vorn im Spitz, gehört zum *grānsə*. In den *gōndətʰ* der Sportfischer *pheltər* in der Mitte des Schiffs. 1<sup>F</sup> *grān/sə* [sic!]. 3<sup>F</sup> *əkhəltər*, bei Gw. in der Mitte, Berufsfischer haben *dəkhəltər* vorn im Schiff. 3<sup>F</sup> Keinbest. Ausdruck, vorn im Schiff *vi/šxɑ/štə*. 9 *əxɑ/štə* vorn im Schiff beim Einbaum; in der Mitte in den Sportbooten. 10 *grəu/sə* [sic!]. 10<sup>F</sup> *grəu/sə* beim Einbaum vorn im Schiff. 11 *vi/šxɑ/štə*. 12 *grəu/sə*, vorn im Schiff; in den seitlichen Schiffsbrettern Löcher, damit Wasser in den Kasten eindringen kann; so im Einbaum. In einem *šijfʰ* *vi/šxɑ/štə* in der Mitte. 13<sup>F</sup> *vi/šxɑ/štə* vorn im Schiff beim alten Schiff; in neuen: in der Mitte.

**TG** 2<sup>F</sup> /. 4 *fi/šxɑ/štə*. 8 *pfi/štʁukχə* (Art. Pl.). 8<sup>F</sup> *p/š/štərtʁukχə*; 'hast du auch *š/š* in der *trukχə*', sagt man. 12<sup>F</sup> *dəš/šxɑ/štə*. Trucke: 0. 13<sup>F</sup> *š/šxɑ/štə* oder *š/štʁog* = älter. 26<sup>F</sup> *š/šxɑ/štə*. 26<sup>F</sup> *dəvi/šxɑ/štə*, *vi/štʁukə*.

**UR** 1<sup>F</sup> *vi/šxɑ/štə*, vorn im Schiff. 2<sup>F</sup> *dʳvi/šxɑ/štə*. 3 *vi/šxɑ/štə*. 4<sup>F</sup> *dʳvi/šxɑ/štə*, dazu *dʳtəkχt*. 4<sup>F</sup> *dərv/šxɑ/štə*.

**UW** 1 *vi/šxɑ/štə*, ganz vorn, nur im "Einbaum". 2 +. 2<sup>F</sup> *xɑštə*, *vi/šxɑ/štə*, in der Schiffsspitze des "Einbaums" eingebaut, mit Löchern in der Seitenwand und im Boden. 4<sup>F</sup> *vi/šxɑ/štə*, beim "Einbaum" eingebaut, im "Schnabelschiffchen" in der Mitte unter dem Ruderbänklein. *dəxɑ/štə*, *vi/šxɑ/štə* vorn eingebaut, voll Löcher, dazu *dʳtəkχy*. 6<sup>F</sup> *əvi/šxɑ/štə* im Spitz, nur bei "Einbaum". *vi/šxɑ/štə* (Pl.) jetzt zum Herausnehmen, in "Fischerboot"; im Spitz. 7<sup>F</sup> *vi/šxɑ/štə*, im Vorderteil des Schiffs. 8 *š/šxɑ/štə*. 10 *vi/šxɑ/štə*, in der Mitte; man setzt sich darauf zum Rudern.

**ZG** 2 *vi/šxɑ/štə* oder *grānsə*, der Fischkasten ist im Spitz! 5 *vi/šxɑ/štə*, eingebaut. 6 *əvi/šxɑ/štə* vorn im Schiff. 7<sup>F</sup> *grānsə*.

**ZH** 2 *š/šxɑ/štə*. 5<sup>F</sup> /. 5<sup>F</sup> *əmv/šxɑ/štə* bei Gw. früher. In der Mitte. Aus Holz. 6<sup>F</sup> /, wir haben *əgan̄tə* aus Blech = das Gefäß in dem die Fische nach Hause getragen werden. 10<sup>F</sup> /. 42 *š/šxɑ/štə*. 44 *p/š/štʁukχə*. 54 Es ist *əηxɑ/štə*, kein besonderer Name. Man sagt einfach *tūdəgrābsətəkχətūv* = öffne den Fischkasten; später ergänzt: *dəš/šxɑ/štə*, *dəvi/šxɑ/štə*. 55 *dəvi/šxɑ/štə*. 56 *š/špheltər*. 59 *dəvi/špheltər* oder *grānsəpheltər* = später revoziert. 60 *dəkhəltər*.

Frage 110. 5

## Der vorderste Teil des Bootes (Bug)

**AG** 11 *dəšoxə*, *dəšoxə*. 13 *dəšnəbt*. 15 *dəšnəbt*. 16 *dəvordəgrānsə*. 29<sup>V</sup> *dəvordəšnəbt* = Militärausdruck; *əməšōvornə* = Fischerausdruck. 30 *dəšpits*. 40 *špits*, *dəšpits*. 43 *šnəbt*, *ʰməšnəbtvornə*. 44 *špits*. 55<sup>III</sup> *špits*. 58 *dəgrānsə*. 59 *šuepfə* [von Mutter der Gw. bestätigt]. 61 *šnəbt* (?GW.).

**BE** 5 *šnəbu*. 10 *šnəbu*, *syōχ*. 13 *špits*, *ʰməšpits*. 14 *špits*, *ʰməšpits*. 17 *būəg*. 19<sup>0</sup>. 19<sup>III</sup> *thebi* (sic!). 20 *špits*. †Hebi: 0. 27 *dəšpits*. †Hebi: 0. 30 *špits*. †hebi: 0. 31 *šnəbu* bei Weidling [hinten und vorne gleich]. 46 *špits*. 47 *špits*. 74 *špits*. 74<sup>F</sup> *dʳšpits*. 75 *dʳšpits*. 77 *dʳšpits*. 79 *špits*. 81 *bʰməšpits*. 82 *špits*.

**FR** 1<sup>F</sup> *šbits*; Bug: 0.

**LU** 17 *ʰməšpitsvōrə*. 25 Beim Ruderschiff (?GW.) 25<sup>F</sup> *špits*. 27 (?GW.) 28 *špits*.

**SG** 28 Im *vordəgrānsə*. 290, das Schiffchen von Gw. ist vorn flach und beinahe gleich breit wie hinten. 34 0. 36 *špits*. 37<sup>F</sup> *grānsə*.

**SH** 10 *dəgrās*. 11 *dəvəʳdəršō*.

**SO** 21 *šnōʰts*.

**SZ** 1 *ʰməšpits*. 1<sup>F</sup> *dəgrān/səšpits*, älter: *-hūət*. 3<sup>F</sup> *kχīt*, *špits* [sospointan]. 3<sup>F</sup> *dəvəʳdərgrānsə*, *špits* oder *vordərbīətə*. 9 (?GW.) (sugg.) *əšnəbət*. 10 *šnōʳds*. 10<sup>F</sup> 0. 11 *šnəbət*, *vōrnə*, (sugg.) *špits*. 12 *špits* (spontan), *šnəbət*. 13<sup>F</sup> *šnəbət*.

**TG** 2<sup>F</sup> *šnəbət*. 4 *dəgrās*, *grēsli* (Dim.). 8 *grās*. 8<sup>F</sup> *dəgrās*. 12<sup>F</sup> *dəgrōs*. 13<sup>F</sup> *grōs* älter, *špits* jünger. 26<sup>F</sup> *grās*. 26<sup>F</sup> *grās*, *dəgrās*, aGw. *dəgrās*.

**UR** 1<sup>F</sup> *šnōʳts* oder *špits*. 2<sup>F</sup> *tsyōχ* beim Flachbodenschiff; *špits* bei der *šəloʳə*. 4<sup>F</sup> *dʳšpits*. 4<sup>F</sup> *ʰməšpits*.

**UW** 1 *špits* (sugg.). 2 Gw. kennt die Teile des Schiffes nicht. 2<sup>F</sup> *špits* *vomšiv*. 4<sup>F</sup> *špits*. 5<sup>F</sup> *špits*. 6<sup>F</sup> *špits*. 7<sup>F</sup> *špits*. 10 *špits* oder *šnəbt*, wenn vorne aufgezogen.

**ZG** 2 *grānsə*. 5 *šnəbt* oder *dəšnōʳts*. 6 *dəšnōʳts*, neuer *špits*. 7<sup>F</sup> *špits* oder *dəχlīšnōʳts*, so beim alten Einbaum!

**ZH** 2 *šō*, korr. im *fəʳdəršō*. 5<sup>F</sup> *vəʳdəršō*. 5<sup>F</sup> *vodəršō*. 6<sup>F</sup> *vodəršō*. 7 *dəfəʳdəršō*. 40 *špits*. 42 *dəšpits* = auf *grānsə* und übrigen Arten von Schiffen; *dəkχīl* = nur auf *rūədəršif*. 44 *dəšpits* †*šō*: 0. 54 *dəšpits* im *špitsfornə* = vorn. 55 (: ) *būg* (?Gw.) *dəbūg*. 56 *špits*. 59 *dəšpits* so gesagt, wenn die Schiffe in einen richtigen Spitz auslaufen wie bei Fischergranse; *dəfəʳdərgrānsə* so gesagt, wenn das Schiff nicht in einen Spitz ausläuft wie z.B. auf Ledischiff. 60 *dəfəʳdərgrānsə* = nur bei Ledischiff; *dəšpits* = bei den anderen Schiffen.

## Der hinterste Teil des Bootes (Heck)

**AG** 11 0. 13 *dəhīndəʃnəbt* [früher aus Holz, heute aus Eisen]. 15 *dəʃnəbt*, *dəhīndəʃnəbt* (Gegensatz: Vorder~). 16 *hīndəʃgrānsə*. 29<sup>v</sup> *dəhīndəʃnəbt* = Militärausdruck; *amšəhīndə* = Fischerausdruck. 40 *hīndəvōr* (adv.), *dəhīndərtēl*. 43 *imšnəbthīndə*. Wanne: 0; Scho: 0; Hebi: 0. 44 *tsīndərtēl*. 55<sup>III</sup> *vūdłə* (!); Schnabel: 0. 58 *dəhīndəʃgrānsə*; Gegensatz zu Vordergrāns [diese Ausdrücke sind auch in Bremgarten üblich; Fischer Hausherr, im Volksmund 'Fischerheiri' genannt, braucht diese Ausdrücke auch]. 59 *hīndəʃsuepfə*, 110.5 = Vorder~.

**BE** 5 0. 10 *dʰihjəʃnəbu* = bei Weidling; *syoχ* = bei Pontons. 13 *dršos*, *hijəʃrimšos* = hinten im ~. 14 *yoχ* = der ältere und üblichere Ausdruck; *šos* (sugg.); *ganhijəʃritsyoχ* = gehnachhinten, in den Hinterteil. 17 *kχləl*. 19<sup>0</sup>. †Schoss: 0. 19<sup>III</sup> *fūdłə* (!). 20 *sfūdłə* (!). 27 *dəšofs*. 30 *šos*. 31 *snabu*, bei Weidling [hinten und vorne gleich]. 46 *drhijəʃteu*. Wanne: 0; Schoss: 0. 47 *fūdłə* (!). 74 *pīətə* (Art.) oder *šiyt*. 74<sup>F</sup> Das ist *pīətə*, *dərpīətə*. 75 *pīətə* (Art.). 76 *drpīətə*. 78 *pīətə* (Art.). 79 *pīətə* (Art.). 81 *birpīətə*. 82 *pīətə* (Art.); S.IV: *dršpiəgəl*. 83 *pīətə*.

**FR** 1<sup>F</sup> *dʰršos*.

**LU** 17 *hīndəʃrtē*. 25 Beim Ruderschiff: ?GW. 25<sup>F</sup> *hīndə*, *vūdłə* [nachher spontan genannt]; früher *pīətə* (Art.?) [dieser Ausdruck beim "Einbaum" zutreffend]. 27 (?GW.) 28 *pīətə* (Art.) oder (sugg.) auch *vūdłə*.

**SG** 28 *dəhīndəʃgrānsə*. 290. 340. 36 *tsvōdlə*. 37<sup>F</sup> 0, vorn im Schiff, (?GW.) †*biətə* = hier nicht gebräuchlich.

**SH** 10 *wənə*. 11 *dəhīndəʃšō*.

**SO** 21 *šwānts*. Scho: 0, Wanne: 0.

**SZ** 1 *əmhīndəʃgrānsə*, beim Fischerschiff und beim Ledischiff. 1<sup>F</sup> *dəšofs*. 3<sup>F</sup> *mītəmvūdłə* (!); †*biətə*: sagt man hinten bei den grossen Ledischiffen. Geh<sup>l</sup> *biətəvūʀə* [Beim Ledischiff]. 3<sup>F</sup> *dəhīndəʃgrānsə*, *hīndəʃbīətə* (sugg.). 9 (?GW.) *vūdli*: 0. 10 *ūvtsūg*. 10<sup>F</sup> *pīətə* (Art.f.) oder *štotswānd*. 11 *hijə*, beim Einbaum: *štotswānd*. 12 *mītəmvūdłə* (!) (aGw.). 13<sup>F</sup> *tsvīdlə*.

**TG** 2<sup>F</sup> *vūdli* (!), *hīndəʃrāl* (aGwj.). 4 *twənə*. 8 *wəʃnə*. 8<sup>F</sup> *twannə*. 13<sup>F</sup> *twanə*. 26<sup>F</sup> *wanə*. 26<sup>F</sup> *wannə* (gebräuchlicher) oder *gupf*, *dəgupf*.

**UR** 1<sup>F</sup> *vidlə* oder *štotswānd*. 2<sup>F</sup> *tsvītə* allgemein; *štotswānd*, wenn Wand steil. 4<sup>F</sup> *štotswānt* mit *xəʃtli* für das Ruder usw. 4<sup>F</sup> *hijəʃmšifli*; hintere Wand: 0 bzw. *rukəwānt*.

**UW** 1 *rukəwānd* (sugg.); †*biətə*: 0. 2 Gw. kennt die Teile des Schiffes nicht. 2<sup>F</sup> (?GW.) †*vūdłə* (!) (?GW.) "Man kann so sagen, wenn man will" †*biətə*: 0. 4<sup>F</sup> I. *hijəʃvīr*, *hijəʃmšif* = im hinteren Teil des Schiffes; II. *štotswānd* = die Wand hinten. †*biətə*: 0; †*vūdłə*: 0. 5<sup>F</sup> *hijəʃnəjə*, z.B. der 2. Mann im Schiff. †*biətə*: 0; (sugg.) beim *vidlə*

*hinnə*. 6<sup>F</sup> *štotswānd*. †*biətə*: 0. 7<sup>F</sup> *bəæt* n. 10 *tsbīæt*.

**ZG** 2 0. †*štotswānd*: auf *həʃbyəʃtli*. 5 *dəhīndəʃ*, *vūdłə* (sugg.) Schiffsende. 6 *dəpīətə*. 7<sup>F</sup> *dəgroʃʃšnəʃrts*, so beim alten Einbaum. "Biete" schreibt man!

**ZH** 2 Im *hīndəʃšō*. 5<sup>F</sup> *hīndəʃšō*. 5<sup>F</sup> *hīndəʃšō*. 6<sup>F</sup> *dəhīndəʃšō*. 7 *dəhīndəʃšō*. 10<sup>F</sup> Wenn auf beiden Seiten aufgezogen: *šnəbəlwəydlig*; wenn hinten gerade: *əmvūdłəwəydlig*. 40 *dəhīndəʃtāil*. 42 *derāštōʃs*. Wanne: 0. 44 Man sagt einfach: *hijəʃnimšif*; †Wanne: 0. 54 *hīndəʃtāil*. Wanne: 0. 55 0, †Wanne: 0. 56 *sfūdli* (!). 59 *dəhīndəʃgrānsə*. 60 *dəhīndəʃgrānsə* = Ausdruck der Fischer; *dəbīətə* = Ausdruck der Schiffmacher; *dəšpiəgəl* = hintere Wand des Kiel- oder Flachbodenbootes.

## Die Rippen, welche Boden- und Seitenplanken zusammenhalten (Spanten)

**AG** 11 *raŋə*. 13 *traŋŋə* [früher Holz, heute aus Eisen]. 15 *raŋŋə*. 16 *ruŋŋə*. 29<sup>v</sup> *raŋŋə*. 40 *yoχ*, *χəχti*. 43 *riʃpi*, *isərippi* [sachlich: /], *hottsrippi*. Für Fischerweidling eignen sich die Holzrippen besser: Sie bestehen aus so in Krümmung gewachsenen Ästen. Für Pontons auch Holzrippen, aber gesägte, unten mit Eisen verbunden. Für Fährboote: Holzrippen. 44 *raŋŋə*. 55<sup>III</sup> *rīəmə*. Range: 0. *rīəmə* ist Missverständnis von Gw. III; sein Sohn sagt 'Rieme' für 110.8; 110.7 lautet nach Sohn von Gw. III: *špāntə*. 58 *bōrgə* (m.Pl.), *bōrg* (Sg.); Range: 0 [ganz unbekannt]. 59 *gʃbə* [aus Tannenästen hauptsächlich; Zwischenhinein hatte man eine Zeitlang solche aus Eisen, die sich aber nicht bewährten]. Range: 0.

**BE** 5 +. 10 *raŋŋə*. 13 *raŋŋə* [aus Eichenholz]. 14 *traŋŋə*. 19<sup>0</sup>. 19<sup>III</sup> *raŋŋə*. 20 0. 27 *raŋŋə* [meistens aus Holz, seltener aus Eisen]; [es gibt noch gebogene, von Boden bis zu Wänden; andere sind nur auf dem Boden und ganz gerade, gleicher Name]. 30 Das sind *traŋŋə*. 31 Das sind *traŋŋə*, *šifšraŋŋə*. 46 *raŋŋə*. 47 *ruŋŋə* [aus Holz oder Eisen]. 74 *špāntə* oder *raŋŋə*; Gw. braucht beide Ausdrücke. *špāntə*; so der Fachausdruck. Sachlich: Früher aus Holz, ein Stück [naturgewachsen; meist Kirschbaumholz]; jetzt meistens Eisen. 74<sup>F</sup> *dəʃʃittraŋŋə* [auch am Objekt so]. 75 *ū-isə*, *raŋə*. 77 *raŋŋə* (sic!), früher aus Kirschbaumholz, heute aus Eisen. Ein Stück. 78 *raŋŋə*, die U-förmigen, *šwelli* (Pl.) die geraden, die die U-förmigen zusammenhalten. 82 *raŋŋə* (2 Stücke). S.IV: *raŋŋə* [Holzlatten, welche im Dampf gebogen werden]. *bodəʃrūəʃ*; *wandrūəʃ* = die der Wand entlanglaufenden Latten, innen. 83 *traŋŋə* (Art. Pl.).

**FR** 1<sup>F</sup> *raŋə*.

**LU** 17 *gūrba*. 25 +. 25<sup>F</sup> *gūrb<sup>e</sup>* (f. Sg.), aus zwei Stücken. Anm. *nōdlā* = Bodenlatten. 27 (?GW.) 28 *gūrbā*; beim "Einbaum" zwei L-förmige Stücke, sonst meist ein Stück!

**SG** 28 *gōrbā*, *gōrbā* (Pl.), *əgōrbā* (Sg.); *nōdlā* = Latten, die den Boden zusammenhalten, hauptsächlich bei *višāf grēnsā* und Ledischiff. 29 *əspšlēg* aus Eisen. 34 +. 36 *kōrbā* (Pl., Art.), *əgōrbā* sind aus Eiche [was besser ist] oder aus Eisen. 37<sup>F</sup> Das sind *kōrbā*, *əgōrbā* (Sg.). Dazu: *nādlā* (Pl.) sind nur auf dem Boden.

**SH** 10 *raḥḥā*, *əraḥḥā*. 11 *raḥḥā*, *ənraḥḥā*.

**SO** 21 *raḥḥā*.

**SZ** 1 *gūrba*, *dābātā* = beim Ledischiff das obere Querholz hinten und vorne, über welches das Brett gelegt wird beim Einladen und Ausladen. 1<sup>F</sup> *gōrbā*, *dēgōrbā* = L-förmig, früher aus Holz, jetzt Eisen. 3<sup>F</sup> *gūrba<sup>e</sup>* aus Holz oder Eisen. 3<sup>F</sup> *d<sup>i</sup>gūrba<sup>e</sup>*, heute aus Eisen, U-förmig; früher noch aus Holz, naturgewachsen. 9 *gūrba*; bei allen kleinen Schiffen. 10 *gūrbā* (sugg.). 10<sup>F</sup> *gūrb<sup>e</sup>*, früher *hoṭsgūrb<sup>e</sup>*, jetzt alles *īs<sup>i</sup>*. 11 *gūrb<sup>e</sup>*, früher Holz, jetzt meistens Eisen, bei allen Schiffen. 12 *dīəgōrb<sup>e</sup>*, daran sind die *lād<sup>e</sup>* befestigt. 13<sup>F</sup> *gūrb<sup>e</sup>*.

**TG** 2<sup>F</sup> *raḥḥā*, verschiedene Formen, wenn aus Holz oder aus Eisen. 4 *traḥḥā* (Art. Pl.). 8 *nōdlā* = sind nur auf dem Boden; aus Tann- oder Lärchenholz; bei grossen Schiffen: Aus Eichenholz; *raḥḥā* = gehen von der Wand zum Boden; aus Eichenholz oder Eisen. 8<sup>F</sup> *raḥḥā* (Pl.), Eisen/Holz; *bōdālīštā* = Latten im Boden, aus Holz, Tannenholz. †Nadel: 0 [von aGwj. bestätigt]. 12<sup>F</sup> *traḥḥā*, zu Boden und Seitenwände; aus Holz oder Eisen. *tnōdlā* (sugg.) = nur auf Boden; aus Holz. 13<sup>F</sup> *traḥḥā*, *dəraḥḥā* (Sg.), aus Eisen oder Eichenholz; [*nōdlā* aus Holz, Eichenholz: Nur auf dem Boden]. 26<sup>F</sup> *raḥḥā* = gewöhnlich Lärchenholz [aus Eisen in Motorschiff]; [*nōdlā* = Latte nur auf Boden, aus Lärchen- oder Eichenholz]. 26<sup>F</sup> *raḥḥā*, *nōdlā* (nur am Boden).

**UR** 1<sup>F</sup> *šinkīrb<sup>e</sup>*, *gīrb<sup>e</sup>*, teils Holz, teils Eisen. 2<sup>F</sup> *kīrb<sup>e</sup>* (Art.), *əšl<sup>e</sup>xt<sup>i</sup>gīrb<sup>e</sup>*; Holz oder Eisen; bei allen Schiffen. 3 *šīfs<sup>i</sup>gūrb<sup>e</sup>*. 4<sup>F</sup> *gīrb<sup>e</sup>*, beim Einbaum U-förmig. 4<sup>F</sup> *gīrb<sup>e</sup>*, bei Flach- und Kielboden jetzt aus Eisen, L-förmig. Gehen nach der Beschreibung der Fischer übereinander. Kontrolle am Objekt bis jetzt nicht möglich, da diese tief im Wasser! Der obere Boden wird durch best., waagrechtlaufende Querträger gestützt.

**UW** 1 *kīrbā* (Art. Pl.). 2 Gw. kennt die Teile des Schiffes nicht. 2<sup>F</sup> *gīrbā*. 4<sup>F</sup> *gīrbā*, aus Eisen. Die Querlatten im Boot aus Holz: *nādl<sup>e</sup>*. 5<sup>F</sup> Das sind *kīrb<sup>e</sup>* (Art. Pl.). *kīrbā*. 6<sup>F</sup> *kīrbā* (Art. Pl.), beim Einbaum aus Eichenholz. (Sugg.) *gīrb<sup>e</sup>* (Sg.). 7<sup>F</sup> *kīrb<sup>e</sup>* (Art. Pl.), L-förmig, früher aus Holz; *nādl<sup>e</sup>* = Querrippen, zum Den-Boden-Tragen. 10 *gīrb<sup>e</sup>*, früher ganz aus Holz, jetzt aus Eisen.

**ZG** 2 *gūrba*, Holz oder Eisen. 5 *gōrbā* (Pl.), *kōrb* (Sg.) (Art.) in jedem Fall. 6 *kūrba*, jetzt aus Eisen, früher aus Holz [der Wand und dem Boden entlang]; *nādlā* = Bodenlatten. 7<sup>F</sup> *kūrba<sup>e</sup>* (Art.), bei Gw. jetzt aus Eisen. Beim alten Einbaum: /. Die ganzen Wände: *pōrt*, *svārpōrt* (Art.) = linke Seite. Inf. *wānā* = neue Wand anbringen.

**ZH** 2 *raḥḥā*, U-förmig; *bōdālīštā*, gerade [nur auf dem Boden]. 5<sup>F</sup> *šintrāḥḥā* (Art. Pl.), früher ein Stück, L-förmig, heute drei Stück, mit Eisenwinkeln verbunden. 5<sup>F</sup> *raḥḥā*, *traḥḥā* (Art. Pl.) I. Ursprünglich Föhrenäste, ein Stück, L-förmig. II. Jetzt: Eichene Stücke, im Winkel verschraubt. Abwechselnd von links und von rechts, die Seitenwand und die Bodenlatten verbindend. *ənraḥḥā* = alle drei Stücke zusammen. 6<sup>F</sup> *raḥḥā*; aus Holz, vorn; keine Kunstrangen [diese sind geschraubt]; reichen bis ans andere Schiffsbord. 7 *raḥḥā*. 10<sup>F</sup> *špaḥḥā*; aus Holz, L-förmig, naturgewachsen. 42 *gūrba* = halten die Seitenwände zusammen. †*tnōdlā* = die Latten, ca. 4cm breit, die den Schiffsboden zusammenhalten. 44 *gūrba* [diese macht man bei Kielschiffen im Dampfheiss, damit man sie biegen kann, aus Holz]. 54 *gūrbā* [früher Holz, heute Eisen, L-förmig]; diejenigen nur am Boden: 0; †Nadel: 0. 55 *trippi* (Pl.). 56 0. 59 *gūrbā* halten Wand und Boden zusammen, gehen in der Regel nur bis zur Mitte des Bodens; bei ganz kleinen Schiffen macht man sie aber auch durchgehend; *nādlā* halten den Boden zusammen. 60 *gūrbā* das ist ein alter Ausdruck, sind L-förmig, bei allen Schiffarten [bei Kielschiffen gehen sie ganz bis zum Kiel]; *nādlā* = bei Flachbodenschiffen, alle nur auf Boden, halten den Boden zusammen.

Frage 110.8

## Die (kürzeren) Rippen, welche nur die Seitenplanken zusammenhalten

**AG** 11 0, *šitəwānā* = die ganze Seitenwand. 13 +. 15 *pōrtwānā* = Querwand; *lādā* = die einzelnen Latten. 29<sup>V</sup> *bōrdwānā*, *bōtwānā* = das Ganze; *šnūərlattā* = die einzelnen Latten [kommt auf heutigen Schiffen nicht vor, aber bei Vergnügungsfahrzeugen]. 40 *tšif<sup>š</sup>wānā* = (?), *lattā* = einzelne Latte. 43 *šitəwēnā*. 44 0. 55<sup>III</sup> 0. 58 0. [*tšifnegu* = Nägel zum Einschlagen]. *tšitəwānā* = das Ganze. 59 *šiftā*, *tsəməšiftā* (Verb) = diese Latten aneinander Stossen zu einer Schiffswand.

**BE** 5 +. 10 [*tšnūərlattā* = Latten auf der Innenseite, oben die an der Wand]. *twāḥ* = die Seitenwand und die einzelnen Latten davon. 13 *twēḥ* = die ganze Wand; *lādā* = die Teile davon. 14 *twēḥ* = die ganze Wand. 19<sup>III</sup> *twēnā*, *twēdligwānā* = Wand, Teile davon: / [bei Weidling besteht sie übrigens immer nur aus einem Stück]. 20 *šitəwēnā* = Seitenwand; *tsitəlādā* = die einzelnen Teile [es sind zwei solche]. 27 [*fūəgā* = die Stelle, wo die beiden Latten ineinander gefügt sind]; *šitəwāḥ* = ganze Wand; *wēḥḥā* = die Wand restaurieren. *šitəlādā* = einzelne Teile davon [2-3]. 30 *wāḥ*, *twāḥ* = Querwand. Einzelnes Brett davon:



0. 31 *tsiṭəwan*; einzelne Stücke: 0. 47 *sitəladə* = setzen die Seitenwand zusammen. Latten, die nur die Seitenwand zusammenhalten: 0. 74 Ø. 74<sup>F</sup> Im Fischerschiff; Ø. 75 *hōltsrañə* nur auf der Seite; *twānd* = das Ganze, die Seitenwand. 76 *plajkχ<sup>a</sup>* = Seitenbretter. 78 *šivveñd<sup>i</sup>* (pl.) = die Wände als Ganzes; *ladə* = einzelnes Brett. 82 0, *sītəllədə* (Sj.), “Planke ist der Fachausdruck”. 83 0, *twēndəni* (Art. pl.) = die ganzen Wände.

**FR** 1<sup>F</sup> Das gehört zu 110.7. Sie sind meist aus einem Stück und dieses eine Stück heisst ‘Range’. Wenn sie nicht aus einem Stück sind, heissen beide ‘Range’.

**LU** 17 Gehört zu Spanten. 25 +. 25<sup>F</sup>/. Anm.: Die ganze Seitenwand: *šifpōrt*, *bōrt*. *gārnlādə*: Brett an der seitlichen Wand des Schiffes, auf welches das “Garn” gelegt wird. 27 S? 28 Ø.

**SG** 28 0; *špañə* = Rippe, die von vorn nach hinten geht. 29 0. 34 +. 36 0. 37<sup>F</sup> Ø.

**SH** 10 0. 11 0.

**SO** 21 *tlēdə*, *sītəladə* (aSj.) = die einzelnen Teile. *sitəwan* = das Ganze.

**SZ** 10. Altes Ledischiff: *dəgērlādə*: unterstes Wandbrett; *vədərlādə*, *vədərə*: äusserstes Bodenbrett; *bōdəlādə*: Bodenbretter; *špañə*: Längslatte zwischen Gürbe und Wand; *skšpqt*: der oberste Laden der Wand, stärker als die übrigen Wandlatten. 1<sup>F</sup> 0. *bōdə*: der untere Boden; *əñōdlə*: stecken zwischen unterem und oberem Boden, Bodenlatten. 3<sup>F</sup> 0. 3<sup>FII</sup> 0, *twāñd*; *šifbōdə*: unterer Boden; *nō<sup>u</sup>d<sup>te</sup>*: Querrippen, waagrecht, unten im Schiff, tragen den Boden. 9 0. 10 0, *pī<sup>te</sup>* = die Schiffseiten. 10<sup>F</sup> 0; †Bretter auf der Seite: 0. 11 0. 12 0. 13<sup>F</sup> 0, *sītəwənd* [das Ganze].

**TG** 2<sup>F</sup>/. 4 *lātə*, *tlātə* (Art. pl.). 8 0. 8<sup>F</sup> 0; [*rī<sup>te</sup>mə*, *tswērī<sup>te</sup>mə* = Bretter, die die Seitenwände zusammensetzen]. 13<sup>F</sup> 0; [*rī<sup>te</sup>mə*, corr. *rēmə* (sugg.), *plajkə* (älter) = Latten der Seitenwände]. 26<sup>F</sup> 0; [*plajkə* = Latten der Seitenwände; *rēmə* (sugg.) = weniger häufig gesagt]. 26<sup>F</sup> 0.

**UR** 1<sup>F</sup> +. 2<sup>F</sup> 0. 4<sup>F</sup> 0. *twāñd* = Schiffswände. 4<sup>FII</sup> 0.

**UW** 1 0. 2 Gw. kennt die Teile des Schiffes nicht. 2<sup>F</sup> 0. 4<sup>F</sup>/. 5<sup>F</sup> Ø. 6<sup>F</sup> 0. 7<sup>F</sup> 0. 10 0.

**ZG** 2 0. 5 0. 6 0. 7<sup>F</sup> 0.

**ZH** 2 *šnūərlatə* = oberste Latte der Seitenwand. Diese sieht man häufig, aber nur auf Fischerbooten. Aber sie gehen nicht ganz nach oben und unten, sondern hauptsächlich in der Mitte, bis ca. 2 m [Spitze und Wanne. Auf diese Schnürlatten werden die Sitzgelegenheiten für Personentransport gelegt. *brətər* = die Teile der Seitenwände [das sind die einzelnen Bretter, die die Wände zusammensetzen]. 5<sup>F</sup> 0; *dəbōdə* = dereigentlich Schiffsboden. *sītəpōrt* = die Seitenwand, früher aus einem Brett, jetzt aus mehreren Brettern. 5<sup>FII</sup> 0; *pōrt* = Seitenwand [früher ein Stück, jetzt mehrere]; *dəbōdə*, früher zwei Stücke, jetzt mehrere [der eigentliche Boden]. 6<sup>F</sup> +. 7 0. 10<sup>F</sup>/. 42 0 [*plajkə* = die Seitenwände, von Schiffbauern so genannt; *šifwēñd*, so von Fischern genannt]. *rī<sup>te</sup>mə*. 44 *plankxə*. 54 *šītəkwēñd* = alle Teile miteinander [Fachausdruck]. 55 0; das linke oder rechte *pōrt* = die Seitenwand als Ganzes. 56 0. 59 *fēdə<sup>r</sup>lēdə* = die inneren Bretter des

Bodens; *kēlēdə* = der unterste Laden an der Wand; *lēdə* = die Laden im allgemeinen; *skšpqt* = der oberste Laden der Wand, “immer bedeutend stärker als die mittleren, ca. 1.5 cm dicker als die anderen. 60 *plajkə* = bei Ruderschiff; *dəgērlādə* = unterste Latte bei Ruderschiff [die übrigen heissen *plajkə*, der oberste heisst *pōrtlīštə*].

Frage 110.9

## Der (entfernbare) Boden über dem eigentlichen Schiffsboden

**AG** 11 /. 13 *dəšifbōdə*. 15 *əmbōdə*, corr. *əbrūtšj*. 29<sup>V</sup> *dəblīm<sup>o</sup>podə* kann auf Fischerbooten nicht gebraucht werden, sondern in Schiffen in denen man Material wie Steine etc. führt [solche Schiffe hat es in Brugg heute keine mehr, in Windisch hat es noch *štā<sup>i</sup>wā<sup>i</sup>dlig* für Steintransporte, die noch Blindboden haben]. 40 *blīm<sup>o</sup>podə*. 44 /. 55<sup>III</sup> *ptīm<sup>o</sup>podə*. 58 /. 59 *bodəñilāg*, z.B. in Weidlingen gebraucht, um Kies zu transportieren. Blindboden: 0; Wanne: 0.

**BE** 5 0. 10 *ərošt* [in den Ruderschiffchen vorhanden, aber in Weidling nicht]. 13 *blīñbōdə* jünger, *būni* älter. 14 *pūni* (sugg.). 19<sup>I</sup> 0. 19<sup>III</sup> *blīm<sup>o</sup>podə* [bei Weidling nicht vorhanden, aber bei anderen Schiffen]. †Brücke: 0. 20 *tōpūbōdə* Blindboden: 0; Brücke: 0. 27 *blīm<sup>o</sup>podə*, *blīñbōdə*. 30 *fā<sup>u</sup>tšəbōdə*, *drfā<sup>u</sup>tšpōdə*. †Brücke: 0. 31 *blīm<sup>o</sup>podə*. †Büni: 0. 46 /. 47 *əblīm<sup>o</sup>podə*. 74 *blīm<sup>o</sup>podə* oder *brūgi*. 74<sup>F</sup> *əblīm<sup>o</sup>podə* oder (sugg.) *brūgi* [Ausdruck von aGw. = Frau B. bestätigt]. 75 *šifsbōdə* = gleich dereigentliche Boden; *blīm<sup>o</sup>podə* oder *brūgi* zum Wegnehmen. 77 *prūgi*. 78 (?GW.) [*drbōdə* = der eigentliche Boden]. 82 *brūgi*. 83 *prigi* (Art.).

**FR** 1<sup>F</sup> *va<sup>u</sup>tšəbōdə*, vgl. auch unten Frage 110.10.

**LU** 17 *blīm<sup>o</sup>podə*. 25 +. 25<sup>F</sup> *blīm<sup>o</sup>podə*; vgl. dereigentliche Schiffsboden: *dəbōdə*. †Brücke: 0; †*tili*: 0. 27 (?GW.) 28 *blīm<sup>o</sup>podə* oder (sugg.) *brūkti*, [dereigentliche Boden: *dəbōdə*].

**SG** 28 *dəblīm<sup>o</sup>podə*. 29 *blīm<sup>o</sup>podə*. 34 +. 36 *dəblīm<sup>o</sup>podə*. 37<sup>F</sup> *dəblīm<sup>o</sup>podə*.

**SH** 10 *blīm<sup>o</sup>podə*. 11 *blīm<sup>o</sup>podə*.

**SO** 21 *d<sup>r</sup>lādəbōdə* [nur bei Fähre; bei den Weidlingen hat es einfache ein Brett, hinten, wo der Steuermann drauf sitzt]. Blindboden: 0; Brücke: 0.

**SZ** 1 *sbōdəbrūkl<sup>i</sup>*, sachlich: Blindboden. 1<sup>F</sup> *dəbōdə*, *dəroəərbōdə*. †*tili*: 0. 3<sup>F</sup> *dəblīm<sup>o</sup>podə* im Gegensatz zu: *dəvlqəbōdə*. 3<sup>FII</sup> *blīm<sup>o</sup>podə*. 9 *əblīm<sup>o</sup>podə*. †*tili*: 0. 10 *blīm<sup>o</sup>podə*. †*tili*: 0, corr. in einem Ledischiff gibt es eine *tīl<sup>i</sup>*. 10<sup>F</sup> *dəblīm<sup>o</sup>podə*. †*tili*, *tīl<sup>i</sup>* kann man auch sagen, besonders bei den Lastschiffen, wo dieser Boden hoch gelegen. 11 *blīm<sup>o</sup>podə*, (sugg.) auch *tīl<sup>i</sup>*, beim Nauen:

*pruk* (Art.). 12 *ablīmpod<sup>e</sup>*. †Tili: 0. 13<sup>F</sup> *tīl<sup>l</sup>lad<sup>l</sup>* = die einzelnen Bretter.

**TG** 2<sup>F</sup> /, nur einen Boden. 4 *dablīmpodā*. 8 *bo<sup>a</sup>dātīli*, *bo<sup>a</sup>dātīllī* (bodenständiger) oder *blīmpo<sup>a</sup>dā*. [8<sup>F</sup> *prūki* (Art.), eine neue *brūgi*. An andern Orten sagt man *blīmpodā*. 12<sup>F</sup> *brūklī*. 13<sup>F</sup> *blēmpodā*, älter [sic, kein anderer Name dafür]; *blīmpodā*, jünger. 26<sup>F1</sup> *blīmpodā*, *plēmpodā* (sugg.). 26<sup>F11</sup> *dablīmpodā*.

**UR** 1<sup>F</sup> *blīmpod<sup>e</sup>* oder (sugg.) *tīl<sup>l</sup>*. 2<sup>F</sup> *šiflībod<sup>e</sup>*; vgl. *bruk* = der hoch gelegene Boden im "Nauen"; †Tili: 0. 4<sup>F1</sup> *šiflīl<sup>l</sup>* [im Unterschied zum *bōd<sup>e</sup>*]. 4<sup>F11</sup> *drbod<sup>e</sup>*, *dərōbərōbod<sup>e</sup>*, wenn drinnen; *bōdālēd<sup>e</sup>*, wenn herausgenommen. †Tili: "Beim Schiff nicht", korr. Ausdruck wird so gelegentlich gebraucht: *tīl<sup>l</sup>*, auch bei den *nē<sup>w</sup>* gibt es eine *tīl<sup>l</sup>*.

**UW** 1 *ablīmpodā*. 2 *GW* kennt die Teile des Schiffes nicht. 2<sup>F</sup> *blīmpodā*. †Tili: 0; †bruk: 0. 4<sup>F</sup> *tīl<sup>l</sup>* (sic). 5<sup>F</sup> *d<sup>a</sup>rōb<sup>a</sup>rbod<sup>e</sup>*. †bruk: 0. 6<sup>F</sup> *blīmpod<sup>e</sup>*. 7<sup>F</sup> *blīmpōd<sup>e</sup>*. 10 *asbrigēli*.

**ZG** 2 *dablīmpodā*. 5 *dablīmpodā* = das Ganze; zum Wegnehmen: *šōpfbrēt*; *dābodā* = der untere Boden. 6 *blīmpodā*, oberhalb der "Nadeln"; im Fischerschiff meistens *šūāfībrēt* auf der linken Seite, Teil des Blindbodens 7<sup>F</sup> *dablīmpodā*, beim alten Einbaum: / *dābodā* = der untere Boden.

**ZH** 2 *daplīmpodā*, gelegentlich darüber noch *ānrōšt* oder *dābodālādē*, um den Blindboden zu schonen; *fōletlānā* gemacht [aus kleinen Latten]. Dieser Boden besteht meistens aus zwei Längsbrettern, mit Latten etwas zusammengemacht. 5<sup>F1</sup> *blīmpōdā*. 5<sup>F11</sup> *blīmpōdā* [beweglich, d.h. erkann in einzelnen Stücken herausgenommen werden], auch *štāndladā* genannt. Nicht ganz bis an den Rand. †Büni: 0. 6<sup>F</sup> *emblīmpōdā*: "Wir haben keinen". 7 *prūtšā* (Art.), Verlegenheitsausdruck? 10<sup>F</sup> / . 40 0. 42 *dablīmpōdā*. 44 *dablīmpōdā*. 54 Das sind *pōdābrētā*; †Bretter: 0 ["so sagt man in der *šūr*"]; †*dablīmpōdā* = im Haus, unter dem Parkettboden. 55 *deblīndpōdā*. 56 *šiflībōdā*. Blindboden: 0. 59 *dablīmpōdā* = neuerer Ausdruck; *sprūklī* = bei Fischergranse; *pruk* = bei Ledischiff. 60 Das ist *pruk* = älter; *blīmpodā*.

Frage 110.10

## Die Stelle im Boot, wo das eingedrungene Wasser ausgeschöpft wird

**AG** 11 / . 15 0. 29<sup>V</sup> / . [Keine bestimmte Stelle, da je nach Lage des Schiffes verändert]. 40 0; tiefste Stelle beim Abnehmen des Blindbodens liegt in der Mitte des Schiffes. 44 +. 55<sup>III</sup> *šōpfloχ*. Im Blindboden hat es ein Brett, das wegnehmbar ist; Schöpfloch, in der hinteren Mitte des Schiffes. 58 *tšōpfš* [gewöhnlich in der Mitte

des Fischerweidlings]. 59 0.

**BE** 5 +. 10 Bei Weidling: 0, keine bestimmte Stelle dazu. 13 *tšōpfš* [am tiefsten Punkt des Schiffs]. 14 *tšōpfš*. 19<sup>III</sup> 0 [tiefste Stelle]. 20 0 [wo man gerade kann]. 27 0 [beliebige Stelle]. 30 *tšōpfšim* Flachboden: vorn, direkt hinter dem Fischkasten. Im Kielschiff: hinten. 31 0, in der Mitte. 47 0. 74 "Da, wo *tšōpfš*". 74<sup>F</sup> *idāršōpfš*. 75<sup>F</sup> *dāršōpfš*. 77 In einzelnen Stücken herausnehmbar *b<sup>r</sup>šōpfš*, beim vorderen Stehruder. 78 *indāršōpfš*. 81 *tšepš* (sugg.). 82 *ašōpfš* gegen den Spitz. 83 *šepš*.

**FR** 1<sup>F</sup> Der Raum zwischen drin: 0. Das Wasserausschöpfen: *bimvišχāšt<sup>v</sup>q<sup>r</sup>* [der Fischkasten ist vorn im Boot und vorn beim Fischkastenschöpft man heraus. *šōpfš* sagt man dem. Es ist aber häufig so, dass man im Fischerboot gar keinen falschen Boden hat, sondern dass der Fischer einfache eine oder zwei Latten ins Boot hinein legt. Dann kann man natürlich schöpfen, wo man will. Im Boot, wenn es neu ist, hat es immer einen falschen Boden. Er geht aber schnell kaputt und dann tut der Fischer keinen neuen mehr hinein.

**LU** 17 0; das Wasser wird in der Mitte herausgeschöpft: bei "Einbaum" und "Schaluppe"; beim "Zuggarnschiff" wird das Wasser durch Motorpumpe herausgepumpt. 25 Beim Dampfschiff: ?GW. 25<sup>F</sup> Wo man herausnimmt: *šōpfšlēd<sup>l</sup>*. 27 (?GW.) 28 *tšōpfš* man nimmt *slēd<sup>l</sup>* *bīdāšōpfš* heraus. Anm. Im neuen Fischerboot ist eine feste Pumpe [Handpumpe] eingebaut!

**SG** 28 *lōšj*, *īdālōšj*; beim Fischergranse: auf der linken Seite des Fischbehälters, vorn; bei Ruderschiffen: in der Mitte des Schiffes. 29 0; in der Mitte, hinten und vorn beim Fischkasten. 34 +. 36 0, aber in 111 spontan: *tšōpfš* [Teil des Blindbodens, der zum Ausschöpfen herausgenommen werden kann]. 37<sup>F</sup> *tlōšj*, *wāfsarlōš<sup>s</sup>* bei den Quintnerschiffen im hintersten Viertel. Bei anderen Schiffen in der Mitte. Beim Gransen an der vorderen Wand und von da aus nach hinten gehend.

**SH** 10 *šōpfš* seitlich im Schiff, bei den *raḡḡā*; vorn im Schiff beim *seḡḡā*; bei Truckeschiff: neben der Trucke [also in der Mitte]. 11 Das Wasser wird meistens hinten herausgeschöpft; man stellt ganzen Blindboden in die Höhe. Der Blindboden befindet sich nur auf dem ebenen Teil des Weidling, nicht aber in Schiffsspitze und Schiffsende; aber der Teil der von Blindboden nicht gedeckt wird, hat kein Name.

**SO** 21 +.

**SZ** 1 *lā<sup>a</sup>s<sup>i</sup>*, *dālō<sup>a</sup>s<sup>i</sup>* im Granseschiff vorn beim Fischbehälter [= Lösssi?]. 1<sup>F</sup> *lō<sup>a</sup>s<sup>i</sup>*, *dālō<sup>a</sup>s<sup>i</sup>* vorn beim Fischkasten, *bimgrānsāvornā*. 3<sup>F1</sup> *dālō<sup>a</sup>s<sup>i</sup>* (sugg.). 3<sup>F11</sup> *ālō<sup>a</sup>s<sup>i</sup>*. 9 *wāfs<sup>a</sup>ršōpfš* beim *xāštvōrā*. 10 (?GW.) 10<sup>F</sup> *tšōpfš*. 11 *šōpfšālēd<sup>l</sup>* = wo man herausnimmt. 12 *šūāpfālōχ* hinter den *grā<sup>a</sup>s<sup>e</sup>*. 13<sup>F</sup> *šūāf<sup>e</sup>* vorn.

**TG** 2<sup>F</sup> 0, keine best. Stelle. 4 I. 0, wenn in der Mitte, bei Fischkasten. II. *ānwānātēkχāl*, Deckel auf Wanne, dort Wasser nur dann geschöpft, wenn Schiff am Land. 8 *šōpfš* (:), auf der Fischergondel hinten und vorn an der Fischtrucke, auf anderen Schiffen: wo der Boden am tiefsten. 8<sup>F</sup> Sachlich: bei *dāt<sup>r</sup>ukχā*, 0; †Schöpfli: 0. 12<sup>F</sup>

0, in der Mitte des Schiffs, hinten am Fischkasten = auf Gondel; †šöp/š = so sagt man nur bei Segischiff, nicht bei Gondel 13<sup>F</sup> 0, bei den Rudergondeln: ziemlich in der Mitte des Schiffs. 26<sup>F</sup> †šöp/š in der Mitte [auf allen Schiffen so]. 26<sup>F</sup> †šöp/š in der Mitte des Schiffs.

**UR** 1<sup>F</sup> 0. 2<sup>F</sup> †šūapf (Art.) zum šepf<sup>e</sup> 4<sup>F</sup> 0. 4<sup>F</sup> †šepf (Art.): im tiefsten Punkt des Schiffs.

**UW** 1 šuapf<sup>e</sup> (sic) (Expl.?). 2 0, (?GW.) Man nimmt das lād<sup>l</sup> heraus. 2<sup>F</sup> šepf. 4<sup>F</sup> †šepf: im "Einbaum" von Gw. ein lād<sup>a</sup> vorn links, einer in der Mitte des Schiffs rechts. 5<sup>F</sup> šepf f. †tili: 0. 6<sup>F</sup> †šūapf<sup>e</sup> oder šepf<sup>e</sup> 7<sup>F</sup> šep/š dazu šīabr zum Wegnehmen. 10 idaršep/š gerade vor dem Fischkasten; bleibt immer offen.

**ZG** 2 0, sachlich vorn beim Fischkasten. 5 0. 6 †dāšöp<sup>f</sup>vōr<sup>e</sup>. 7<sup>F</sup> †šöp<sup>f</sup> links vorne beim Fischkasten.

**ZH** 2 šöp/š, †šöp/š (Art. Sg.) auf der Seite, eher hinten, weil dort schwerer. 5<sup>F</sup> 0, aber bei den neuen Schiffen, Rand des Blindbodens und der Seitenwand. 5<sup>F</sup> 0 [am Rand zwischen Blindboden und Seitenwand kann geschöpft werden]. 6<sup>F</sup> /. 7 0. 10<sup>F</sup> +. 42 0, biḡreṅsā = links beim Fischkasten; bei kleinen Schiffen: fast immer in der Mitte des Schiffes. 44 0; liegt gewöhnlich am Spitz vorn, z. B. beim Kielschiff; beim Flachboden hinten oder vorne. Beim Kielschiff: †sblimḡodabiḡ wird herausgenommen am Spitz. Beim Flachboden: ein spezielles schmales bretli zum Wegnehmen. Bei grāṅsā: vorn bei der Fischtrücke. 54 0, vorn links im Fischergransen. 55 †saḡsānōḡfni gimmervorn links im bōdā [evtl. auch rechts, aber immer unmittelbar hinter dem Fischkasten]. 56 +. 59 †tlōsi = auf Ledischiffen [in der Mitte des Schiffes]; entekx<sup>t</sup> = bei Fischergranse [an dem Fischbehälter zu]. 60 †tlōsi [bei Ledischiffen und bei Gransen] bei Gransen ist diese vorn am kšpat, gelegentlich auf der linken Seite; bei Ledischiffen war sie früher in der Mitte des Schiffes, so dass das Wasser von beiden Seiten zusammengelaufen ist [heute wird es mechanisch herausgepumpt].

Frage 110.11

## Das Gerät, mit dem das Wasser aus dem Boot geschöpft wird

**AG** 11 sāsā, korr. šapfā. 13 šūapfi (Sg.). 15 saḡfsā, Holz. 16 šūapfš, miḡraḡfsā 29<sup>V</sup> tsāḡfsā. 40 miḡtamšöp<sup>f</sup> aus Blech. † "Schüeffli" = für Gülle. 42 0. 44 miḡtamšöp<sup>f</sup> = Fischerausdruck; sāsā = Pontonierausdruck. Aus Holz. 55<sup>III</sup> †blēχšūapfš. Übrigens hat es auch solche aus Holz. 58 miḡtāšūapfā, Holz; [meistens aus Espenholz, kann aber auch aus Schwarzerlen gemacht werden]. 59 šūapfš. 61 miḡtamāšūapf, šūapfš.

**BE** 5 sāsā, sāsā, aus Holz. 10 miḡtamāne šöp<sup>f</sup> aus

Holz. korr. šūapfā. "sāsā sagt man im Militärdienst". 13 šūapfā, Seiten Holz, unterhalb Blech. 14 ḡōn oder šūapfi für kleinere Schiffe [mit kurzem Handgriff, wird einhändig benutzt]. 19<sup>I</sup> 0. 19<sup>III</sup> šöp<sup>f</sup> korr. šūapfā aus Holz. Früher nahm man dazu ein Stück eines Baumes der Weide und zimmerte aus diesem ein Stück mit einem štemmīsa den Schöpfer; Griff und Behälter, alles aus einem Stück. Weide ist ein speziell leichtes Holz [Erle konnte auch dazu gebraucht werden]. 20 šöp<sup>f</sup>, †šūapfā (sugg.). 27 šūapfā, †šūapfā, teilweise Holz, teilweise Blech. 30 Mit der šūapfā. Holz. "sāsā sagt man im Militärdienst. 31 šūapfe = so sagt Gw.; sāsā = Militärausdruck. 46 miḡtamšrūapf oder χeḡuā [sachlich neuer]. 47 dršöp<sup>f</sup> 74 štrūapfā; Gw. hat sie früher selbst hergestellt: aus einem Stück Holz ausgehöhlt; jetzt Holz und Blech. 74<sup>F</sup> štrūapfā, Gw. hat seine früher aus einem Stück Holz ausgehöhlt; jetzt aus Brettern hergestellt. Solche aus Blech nicht gebraucht, da sie dem Schiff schaden. 75 štrūapfā aus Holz. 76 †štrūapfā (Pl.) brauchen wir idāšī ḡānā. 77 štrūapfā früher aus Holz ausgehöhlt, jetzt Blech, Wände aus Holz. 78 šrūapfā = länglich, aus Holz gehöhlt. 79 šöp<sup>f</sup>ber<sup>a</sup> (E?). 81 †šrūapfā aus Holz. 82 štrūapfā, alt: aus Holz gehöhlt; neu: Blechboden, Holzseitenwände. 83 †šrūapfā<sup>n</sup> = langes hölzernes Gefäß mit Griff.

**FR** 1<sup>F</sup> šöp<sup>f</sup>r.

**LU** 17 Mit dem šūapf: aus Holz [älter]; aus Blech [neuer]; in der Form sind beide gleich. 25 †šöp<sup>f</sup>r. † Schuefe: 0; † Sasse: 0. 25<sup>F</sup> I. Im Fischermotorschiff: eingebaute Pumpe. II. Im Einbaum: šūapfā (f.) sachlich: länglicher Schöpfer; Gw. besitzt eine, die aus Holz gehöhlt [ein Stück], braucht sie aber nicht; die verwendeten šūapfā: aus Blech [ganz]; III. Als Reserve im Fischermotorschiff: †χeḡsū [rund, Blech, Tragbügel]. 27 +. 28 Mit †dāšūapfā<sup>e</sup> (Dat. Sg.) Wände und Griff aus Holz, Boden Blech.

**SG** 28 miḡtamāšāḡfsā. 29 miḡtamāšāḡfsāli aus Blech, früher mit Holzgriff. 15cm breit, 12cm tief, 30cm lang. Auch noch ganz aus Holz wie in Schmerikon. 34 +. 36 saḡfsā, †nōḡisāḡfsā (selbst gemacht!). 37<sup>F</sup> šöp<sup>f</sup> korr. šapfā. Sasse: hier nicht gebräuchlich, sondern am Zürichsee.

**SH** 10 mitārāšapfā für seḡḡar und trūkχāšef gebraucht; šūapfi für ḡundlā gebraucht. 11 miḡtārāšūapfā aus Holz.

**SO** 21 šöp<sup>f</sup>, 'Gatse' sagen wir nicht (aGwj.). Schasse: 0. Holz.

**SZ** 1 saḡfsā I. 1-2m lang, früher aus einem Stück, gehöhlt mit Handgriff; so im alten Ledischiff. II. In kleinerer Ausführung im Fischerschiff. 1<sup>F</sup> saḡfsā, †saḡfsā jetzt aus lād<sup>l</sup>ānā, früher und teilweise jetzt noch gehöhlt aus einem Stück. 3<sup>F</sup> †tsāḡfsā, miḡtamāšāḡfsā, miḡtārāšāḡfsā, †blēχ~ jetzt meistens, früher Holz~, ca. 30-40 cm lang mit kurzem Stiel. 3<sup>F</sup> †saḡfsā<sup>e</sup>, aus Holz gezimmert, Bretter. 9 šūapfā, meistens flach; früher aus Holz, aus einem Stück. 10 šūapfā, früher noch aus einem Stück; heute Seitenwände Holz und Boden Blech oder alles aus Blech. 10<sup>F</sup> šūapfā, aus einem Stück: /. Meistens aus lād<sup>e</sup> gefertigt, hinten mit Handhabe. 11 I. šūapfā<sup>e</sup> Boden mit Blech. II. šöp<sup>f</sup>ḡōn. 12 šūapfā<sup>e</sup>, Seitenbretter aus Holz, Boden aus Blech, hinten Handgriff. So immer. 13<sup>F</sup> †šūapfā aus Holz, neu

auch *štūrtsig*

**TG** 2<sup>F</sup> *sšīāffī* (Art.) bei Gw. aus Holz, länglich. 4 *mītāšūāpfā*, *tšepfšūāpfā*; *tšāpfš*, *tšāpfā*, wenn sehr viel Wasser, sonst nicht; sachlich: wie Gölleschöpfer. 8 *mīāmāšūāpfī*; hdt. = Sasse. 8<sup>F</sup>

*šūāpfš* wie in Ermatingen. 12<sup>F</sup> *mītārāšāpfā* wie in Ermatingen. 13<sup>F</sup> *mītārāšāpfā* aus Holz. 26<sup>F1</sup> *āšūāpfš* wie in Uttwil. 26<sup>F1</sup> *šāpfā*, *tšāpfā* (Art.), heute meistens Pumpe.

**UR** 1<sup>F</sup> *šūāfā* aus Brettern gefügt oder aus Eisen. 2 (?GW.) 2<sup>F</sup> *tšūāpfī*, Holzwände, Blechboden, Eisengriff. Alt: aus einem Stück gehöhlt, "wie Napf". 3 *šūāfē* (sugg.). 4<sup>F1</sup> *āšūāpfē* bei Gw. teilweise aus Holz, teilweise aus Blech; die alten waren alle aus Holz gehöhlt. 4<sup>F1</sup> *tšūāfē* (Art.), die alten noch aus Holz. Die jetzigen Holz und Blech oder Kupferboden.

**UW** 1 *šōpfχūbt* aus Holz oder Blech. Länglich. 2 *āšūāffē* zum *šēpfē*. 2<sup>F</sup> *šūāffē* zum *šēpfā*; sachlich: aus Holz ausgehauen, ein Stück. 4 *āšēpfī*. 4<sup>F</sup> *tšūāffā*: bei Gw. aus Blech, früher aus Holz. 5<sup>F</sup> *tšūāpfē* (Art.), bei Gw. aus Holz, Boden aus Blech. 6<sup>F</sup> *šūāffē* (sic) Holz mit Blechboden; früher aus Holz aus einem Stück. 7<sup>F</sup> *šēpfī* aus Holz. † *štruafe*: 0; † *sa/sā*: 0. 10 *šruāffē* aus Holz.

**ZG** 2 *šūāpfī*, bei Gw.: Holzwände, unten Blech; keine mehr ganz aus Holz (gehöhlt). 5 *šūāpfī* jetzt gewöhnlich aus Blech; früher hölzern, aus Brettern. -*pfī* oder -*pfā*. † *sa/sā*: nur im Militärdienst. 6 *šūāfī*: früher alles aus einem Stück; jetzt aus Brettern zusammengesetzt und als Boden oft ein Blech. 7<sup>F</sup> *šūāpfā*, bei Gw. noch aus Holz.

**ZH** 2 *mītāsa/ffsā* (Militärausdruck) oder *šūāffā* (älterer Ausdruck). 5<sup>F1</sup> *šūāffā* (f.). 5<sup>F1</sup> *mītā'šūāffā* [sic!], *tšūāffā*; † *sa/sā*: 0; jetzt meistens aus Aluminium, früher aus Holz ausgehöhlt. 6<sup>F</sup> *šāpfā*, jetzt aus Aluminium, sonst Holz. 7 *mītāmnāpfī*. 10<sup>F</sup> Gw. nimmt (!) *ānāltīpfānā*. Längliches Schöpfgefäß: bei Gw. /, Name: ? 42 *šīfšā/ffsā*. 44 *ānšōpfār*, *ēnhōtšōpfār*, wenn es viel Wasser hat, dann schöpft man zuerst mit *šūāffī* (so wie für Gölle) und dann noch mit *šōpfār* oder *mītārāpūmpā*. 54 *tšā/sā*. 55 *sa/sā*. 56 *šūāffš* aus Holz oder aus Blech. 59 *mītārsā/ffsā* [in grossen Schiffen, wie Ledischiff, hat es einen langen Stiel zum Halten]. 60 *mītārāsa/ffsā*.

Frage 111.5

## Die Ruderbank

**AG** 11/. 15/[man steht zum Rudern]. Nur bei *gūndāli* auf dem Stausee [sachlich neu, ca. 1931. Erst seit dem Stausee sind diese Gondeln aufgekommen]. *sītsbrēt*. 29<sup>V</sup> /, wir haben selber keine Sitzbretter bei uns. 40 *bēḡkxli*. 43 *sītsbrētr*. 44 /. 55<sup>III</sup> *bāḡkχ*, *bēḡkxli*. 58 *sītsbrēt*. 59<sup>III</sup> /.

**BE** 10 *āspeḡkχli*, *āslādli*. 13 *sītsprēt*. 14 *sītsbrēt*. 19<sup>III</sup> *dršīts*: bei Ruderschiffen [bei Weidling: /]. 20 *sītsprēt*.

27 *sītsbrēt*. 30 *sītsbrēt*, *sītslādā*. 31 /. 47<sup>VI</sup> *rūādār bāḡkχ*. 74 *bēḡkxli*: beim Personenruderschiff, eigentliche Bank. *uvāmχē/štlī*: beim Fischerschiff, sachlich Fischkasten. 74<sup>F</sup> Im alten Fischerschiff: *višχā/štā*, sonst: +. 75 *āsbēḡkχli* oder *uvāmχāštāsīsā*. 76 +. 77 *āmbāḡkχ*, älter: *tšāštūāul*. 79 (?GW.) 81 *dršigštūā*, korr. *tsug*. 82 *sītslādli* [sachlich jung]. 83 *tsikštūā* (sic).

**FR** 1<sup>F</sup> *sītsbrēt*, *bēḡkχli* (sugg.), dies sagen wir und nicht Sitzbrett.

**LU** 17 *šīfbēḡkxli* [Quer-Sitzbrett]. 25 *sīts*. 25<sup>F</sup> *bēḡkχli*. 27 /. 28 *sbāḡkχli*.

**SG** 13 +. 28 *rūādārsīts*. 29 / [die Gw. muss im Schiff stehen]. 34<sup>III</sup> +. 36 *ruādārbāḡkχ*. 37<sup>F</sup> *bāḡkχ*.

**SH** 10 Bei der *trukχā* = Truckenschiff: *grās* = Schiffsspitze [weil vorn gerudert wird, hinten in der *wānā* wird gesteuert] oder: im *wānā* steht man; dort hat es *ānšpēr bēḡḡā* zum Ansperrern beim Rudern. *bāḡkχ*, *bēḡkχ* (Pl.) = zB. bei Vergnügungsgondeln. 11<sup>II</sup> *ābretli*. 11<sup>III</sup> *brētli*.

**SO** 21 /.

**SZ** 1 *sītsbrēt*. 1<sup>F</sup> *āsbāḡkχli* (aGw.). 3<sup>F1</sup> *sītsbrēt*, *uvēmbāḡkχ*. 3<sup>F1</sup> *brēt* oder *lādā*. 9 *pāḡkχ* (Art. Pl.), *bāḡkχ*. 10 *bāḡkχ*. 10<sup>F</sup> *bāḡkχ*. 11 *sītslādli*. 12 *sīts* oder *pāḡkχ* (Art. Pl.), *bāḡkχ*. 13<sup>F</sup> *sītsbāḡkχli*.

**Tg** 2<sup>F</sup> +. 4 bei Fischergondel: *trukχā* [= Fischkasten]. *dāvēr bāḡkχ* oder *dāgūndlā bāḡkχ* = in Ruderschiffen. 8 *se<sup>ā</sup>gālbāḡkχ*; hier hat es ein Loch, durch welches der Mast hineingesteckt wird zum Segeln. *se<sup>ā</sup>gālbāḡkχ* auch bei Schiffen, die nicht zum Segeln gebraucht werden. 8<sup>F</sup> *segālbēḡkχli* = bei einer Fischergondel [in der Fischergondel sitzt der erste auf der Fischtrücke, der zweite bei auf dem Bänklein, wo gleichzeitig das Segel eingesteckt wird]. (: ) *ensīts* [kein besonderer Name] = bei Mietgondel, wo kein Segel. 12<sup>F</sup> *dābāḡkχ*. 13<sup>F</sup> *bāḡkχ*, *bēḡkχ* (Pl.). 26<sup>F1</sup> *sītsbrēt*. 26<sup>F1</sup> *dārūādār bāḡkχ*.

**UR** 1<sup>F</sup> *bāḡkχli*. 2<sup>F</sup> *sītsbāḡkχli*. 3 Das ist *dābāḡkχ*. 4<sup>F1</sup> *sītsbāḡkχ* (Pl.). 4<sup>F1</sup> *sītsbāḡkχli*.

**UW** 1 + [zu fragen vergessen]. 2 *bāḡkχli*. 2<sup>F</sup> *bāḡkχli*. 4<sup>F</sup> *bāḡkχli* [es ist ein Laden]. 5<sup>F</sup> *bāḡkχli*, auch (!) *bōkχ*. 6<sup>F</sup> *ābāḡkχ*. 7<sup>F</sup> *brīd*. 10 Auf dem *višχā/štā* sitzt der Fischer. *bāḡkχli* bei den Schaluppen.

**Zg** 2 *sb<sup>ā</sup>ḡkχli*. 5 *dābāḡkχ*. 6 *sītsb<sup>ā</sup>ḡkχli* bei Sportfischern, oft darunter einen *višχā/štā*. 7<sup>F</sup> *sītslādā* korr. (sugg.) *bāḡkχli*.

**ZH** 2 *sītsbrētli*. 5<sup>F1</sup> *ābēḡkχli* = beweglicher Laden, für den vorderen Ruderer, quer über. 5<sup>F1</sup> *ābretli* für das vordere Ruder. 6<sup>F</sup> / . 7 / . 10<sup>F</sup> Im Weidling: / . 42 *sētsbrēt*. 44 *dāsīts*, *sītsbrēt*. 54 *sītsbrēt*. 55 *sītslādā* [im Fischerschiff überhaupt nicht vorhanden]. 56 *ānsīts*. 59 *sētsbrēt*. 60 *sītsbāḡkχ*.

## Die Ruder

**AG** 11 *rūadār, rīamā* (sugg.). Nur Stehrudervorhanden. 13 *rūadr, rīamā* (sugg.) (korr.). 15 *mītāmrūadr* [wir reden nur von Stehrudern, da das andere sachlich zu neu und von Gw. nicht gebraucht wurde]. *rīamā* (sugg.) = bodenständiger. 16 *āsrūadr, †dārīamā* = Fischerausdruck. 29<sup>l</sup> *rūadār*; Riemen: 0. 29<sup>v</sup> *mītāmrūadār, srūadr, dārīamā* (sugg.) = bei Gw. stets noch so gesagt; "es ist Fischerbrauch, sozusagen", *nīmīdārīamā* [in Brugg nur Stehruder bei Fischern; Sitzruder hat es keine]. 30 *srūadār*. Riemen: 0. 31 *trūadr*. Riemen: 0. 33 *mītāmrūadr*. Riemen: 0. 34 *āsrūadār*. 40 *sītsrūadr, †tērūadr*. Riemen: 0. 42 Das sind *trūadār*. Riemen: 0. 43 *rūadār, †tērūadār*: Sachlich vorhanden; *štagrūadār*: /. Riemen: 0, "aber in der Aare sagt man so". 44 *rūadār* = Stehruder [Sitzruder: Nur in Faltbooten, nicht in Fischerweidlingen]. *hāndrīamlī* (sugg.), ganz alter Ausdruck [das Ruder wird nur beim Fischen gebraucht, sonst bricht man den Kengel]. 45 Das sind *trūadr, mītārūadār* = mit den Rudern. 55<sup>l</sup> *mītāmrūadār*. Riemen: 0. 55<sup>lll</sup> *rūadār, sītsrūadār, †tērūadār*; Riemen: 0. 58 *mītārūadār* [= Stehruder; Sitzruder: /]. *šwārbā*. 59<sup>l</sup> *rūadār*. Riemen: 0. 59<sup>lll</sup> *srūadār* = Stehruder, korr. *tāffā* = älterer Ausdruck. Sitzruder: /. Riemen: 0. 61 *mītrūadār*. Riemen: 0, Laffe: 0.

**BE** 5<sup>l</sup> *rūadār, sītsrūadār* [sachlich: /], *štēruadār*. 5<sup>v</sup> *šlagrūadār* = Sitzruder; *srūadār* = Stehruder. 10 *ruadār* [sowohl für Sitz- als Stehruder]; (sugg.) *āsrīamlī* = so sagten die Alten noch etwa für ein kleines Ruder [heute Ausdruck ungebräuchlich]. Der Vater von Gw. sagten noch so [aber nicht für ein grosses!]. 13 *štērūadr, sītsrūadr, rūadr*; Riemen: 0. 14 *mītārūadr*; †Riemen: 0. *fārruadr* = Stehruder; *tsīārūadr* = Sitzruder. 15<sup>l</sup> *rūadār*. Riemen: 0. 15<sup>lll</sup> *tsrūadr*. Riemen: 0. 17 *trūadr*. 19<sup>l</sup> *mīdām rūadr*. 19<sup>lll</sup> *tsrūadr*; Riemen: 0. 20 *trūadr, †tērūadr, sītsrūadr*. 23 *āsrūadār*. 27 *rūadār, āsrūadr*. *štēruadr* = Stehruder, *āsrūadr* = Sitzruder; †Riemen: 0. *lōffurūadr* = Ruder aus einem Stück [im Gegensatz zu anderen, bei welchem nur ein gerades Brettchen auf Stange genagelt wird]. 28 *trūadār*. Riemen: 0. 30 *mīterūadār*. Riemen: 0. *štērūadār, sītsrūadr* (pl). 31 *rūadr* = eher Hochdeutsch, "im Militärdienst muss man so sagen". *rīamā* (sugg.) = bodenständiger; [Sitzruder: /]. 38 *trūadār*. 46 *rūadr* = Sitz- oder Stehruder [ist am Schiff befestigt]. †*ārīamā* = ist am Schiff nicht befestigt: Ein leichteres Ruder als das Ruder; zum Fischen. 47<sup>l</sup> *āsrūadr*. 47<sup>v</sup> *trūadār*. 47<sup>lll</sup> *mītārūadār* = Sitzruder; *štērūadār* bei *bokχ* = Stehruder. *ārīamā*. 55 *rūadr*. Riemen: 0. 74 Hinten *štūrrūadr*, vorn *tsīārūadr*, so beim alten Fischerschiff. *štērūadr* = Stehruder, *tsīārūadr* = Sitzruder, je Doppelruder. 74<sup>f</sup> *štērūadr*. *tsīārūadr* = Sitzruder. 75 *tsīārūadr, †tērūadr*; früher beim Fischerkahn *vārūadr* hinten links, *tsīārūadr* vorne rechts. †Riemen: 0. 76 *rūadr*. 77 Bei den alten Fischer- und Lastschiffen: Hinten links *vārūadār* [als

Ruder und Steuerruder], vorn zweimal *štōsrūadār* [zum Fortbewegen, aber ein Ruder für einen Mann]. Neu: *tsīārūadār* = Sitzruder [zwei zusammen], *sītsrūadār* = zwei Ruder zusammen. 78 *rūadr*. 79 *rūadār*: *tsugrūadār* = vorne rechts, Sitzruder; *štūrrūadār* = hinten links, Stehruder. 81 *rūadr*; früher *štūrrūadār* hinten, *āstsugrūadr* = Sitzruder. 82 Allgemein: *rūadr*<sup>n</sup> (inf.). Beim alten Gransen: Vorne rechts *štōfšā* (inf.) mit *štōsrūadr*; hinten links *štūrrūadr*. Hier ist der *štūrmā*. Sachlich: Beides Stehruder. Beim jetzigen Schiff: *sītsrūadār* oder *tsūgrūadār* = Sitzruder. Inf. *tsī*<sup>r</sup>. 83 *mīārrūadr*<sup>n</sup>. Beim alten Lastschiff: hinten links *štūrrūadār, kštīrād*, vorne rechts *tsogā* mit *tsugrūadār*. Beim heutigen Ruderschiff: *rūadr*. *štūrrūadār, kštīrād* beim alten Weidling.

**FR** 1<sup>f</sup> *ru<sup>d</sup>r* Ruder, Sitz- bzw. Stehruder, wenn man Ausdruck differenzieren will. Riemen: 0.

**LU** 17 *sītsrū<sup>d</sup>r* und *štērū<sup>d</sup>r*, "Riemen": 0. 25 a) Mit *tsīārūadār* (Dat. Pl.) = Sitzruder. b) (sugg.) *štēruadr* = Stehruder. †Stossruder: 0; †Riemen: 0 [das wäre der Fachausdruck!]. 25<sup>f</sup> a) Beim "Einbaum" [= altes Fischerboot] drei Ruder: *štū<sup>r</sup>rūadr* hinten links, einzelnes Stehruder; vorne rechts auch ein *rūadr* [keine genauere Name]; *āsdri<sup>r</sup>rūadr* als Ersatz mitgenommen. b) Ferner bei anderen Schiffen: *tsīārūadr* = Doppelsitzruder; *štōsrūadr* = Doppel Stehruder. †Riemen: 0. 26 (sugg.) *srūadr, trūadr*, befestigt am *rūj*. 27 *rūadār*. Beim "Einbaum": *xī<sup>r</sup>tsīrūadr* (Pl.), ein einzelnes vorne, ein einzelnes hinten. Beim Fährschiff: Jetzt *štērūadr* (Pl.) [= Doppelruder]. Keine Sitzruder 28 a) Beim "Einbaum": *štūrrūadr* = das einzelne Stehruder hinten links, auch *štrīχrūadr* oder *shindrrūadr* genannt. Ruder vorne rechts: ?GW., auch *svōdr<sup>r</sup>rūadr* (Art) b) *štērūadr*; †Stossruder: 0. c) mit *sītsrūadār*<sup>e</sup> (Dat. Pl.); †Ziehruder: Ja, *tsīārūadr*.

**SG** 9 *rūadār*; Unterscheidung: *štērūadār, sītsrūadār*. 10 *rūadār*. 11 *rūadār*. 13 *rūadār*. 14 *srūadār*. 15 *ārūadār*. 16 *rūadār*. 17 *rūadār* (Sg.). 28 *štērūadār, sītsrūadār*. 29 / [wir haben *gār<sup>r</sup>χerūadr*, *štēruadār* hat es an anderen Orten, nicht hier]; Gw. braucht Bootshaken zum Vorwärtsbewegen des Schiffs. 33 *rūadār*, keine Differenzierung. 34<sup>l</sup> *āsrūadār* (sugg.). 34<sup>lll</sup> *rūadār*, keine Differenzierung. 35 *dsruadār*. 36 *štēruadār, sītsrūadār*. 37<sup>f</sup> *ruadār*, unterschieden in: *sītsrūadār* und *štērūadār*. 42 *rūadār*, wohl keine Differenzierung.

**SH** 10 *rūadār* oder *ānlōffāl*. †Riemen: 0 [von 2 aGwj. bestätigt]. 11<sup>ll</sup> *šāltā* = Stachel; *ānrīamā* = Ruder. 11<sup>lll</sup> *rūadār* oder *dārīamā*. Stehruder: *štērūadār* = wenn fest angemacht, *hāndrūadār* = wenn nicht befestigt. Sitzruder: *sītsrūadār* (: ) [Ausdruck ist ungebräuchlich].

**SO** 21 *rūadār, srūadār, rīamā* (sugg.), seltener gesagt. Alles Stehruder [Sitzruder: /]. 27 *rūadr* Riemen: 0. 28 *rūadār* Riemen: 0.

**SZ** 1 *rūadār* oder *lōff*: a) *štērūadr*; b) *tsīārūadr*. Im Fischerschiff: *tsīārūadr* = das vordere Ruder, *snāvarūadār* = das hintere Ruder. †Riemen: 0. 1<sup>f</sup> *rūadr* = *štērūadr*, *sītsrūadr*. †Riemen: 0. 3<sup>f1</sup> a) *štērūadr*, *mītštērūadr*; b) *sītsrūadr*. 3<sup>fll</sup> *rūadār* oder *lōff*: *tsīār*-, *štēr*-. 5 *rūadr*. 9 *rūadr*: a) *štō<sup>r</sup>srū<sup>d</sup>r*, b) *sītsrū<sup>d</sup>r*. 10 *rūadr*: *štērūadr*,

*sitsrúadr*. †Riemen: 0. †Stossruder, Ziehruder: 0. 10<sup>F</sup> a) *štērúadr* oder *štō<sup>r</sup>rúadr*; b) *tsīarúadr*. 11 *tsiarúadr*, *štō<sup>r</sup>srúadr*, *štrīxrúadr* = das Ruder im Fischerschiff. 12 *trúadr* (Artpl.), *sitsrúadr* oder *tsīarúadr*, *štērúadr*. †Stossruder: 0. 13 *asrúadr*. 13<sup>F</sup> *ruadr* = Stehruder; *tsīarúadr* (Pl.) = Sitzruder.

**Tg** 2<sup>F</sup> *rúadr*: Im hiesigen Schiff einer hinten links, Stehruder. 4 *trúadr* (Artpl.); *sitsrúadr*; *štērúadr*, sachlich wenig häufig, zB. bei Sportschiffen. *pfērnegl* = die Nägel, in die die Sitzrudereingesteckt werden. †Riemen: 0. 8 *trúadr* (Art. Pl.), *štēruadr* = früher bekannt, heute sozusagen gar nicht mehr. *sitsrúadr*. †Riemen: 0. 8<sup>F</sup> a) *arúadr*. b) Sitzruder. *štērúadr*, sachlich selten. †Riemen: 0. 12<sup>F</sup> *truadr* = Sitzruder. *štērúadr*. Riemen: 0. 13<sup>F</sup> Mit der *rúadr*; *štēruadr* oder *setsrúadr*. †Riemen: 0. 26<sup>F</sup> *štērúadr*, *šitsruadr* (Art. Sg.), *ruadr*. Riemen: 0. 26<sup>F</sup> *srúadr* (aGwä). *štērúadr* zum Stehen; *sitsrúadr*, sitzend.

**UR** 1<sup>F</sup> *sits-* oder *tsī<sup>e</sup>ruadr*; *štē-* oder *štō<sup>r</sup>srúadr*. 2 *asrúadr*. 2<sup>F</sup> *sitsrúadr*, *štērúadr*; korr. zu *tsī<sup>e</sup>rúadr*, *štō<sup>r</sup>srúadr*. 3 *tsī<sup>e</sup>rúadr* oder *sitsrúadr*; *štō<sup>r</sup>srúadr* oder *štērúadr*. 4<sup>F</sup> a) Sitzruder = *tsukrúadr*; b) Stehruder = *štō<sup>r</sup>srúadr*, *mī<sup>t</sup>štō<sup>r</sup>srúadr*. 4<sup>F</sup> *štō<sup>r</sup>srúadr* = Stehruder, *tsīarúadr* = Sitzruder.

**UW** 1 a) *štēruadr* [beim alten Schiff eines hinten links, eines vorne rechts]; b) *sitsruadr* oder *tsī<sup>e</sup>ruadr*. Das ans Schiff gehängte Hilfssteuer [siehe Umersee]: Hat Gw. nie mehr gebraucht. 2 *šteruadr*, *šitsruadr*. †Ziehruder, Stossruder: Gw. braucht dies Ausdrücke nicht. 2<sup>F</sup> a) *štēruadr* = Doppelstehruder. b) *štīrrúadr* = das Stehruder hinten links beim "Einbaum". c) ?GW. = das einzelne Stehruder vorne rechts beim "Einbaum". d) *sitsrúadr* oder (sugg.) *tsīarúadr* = Doppelsitzruder. 4 *mīdruadr* (Dat. Pl.); *štō<sup>r</sup>srúadr* = Sitzruder korr. Stehruder; Stehruder korr. Sitzruder *tsīarúadr*. 4<sup>F</sup> Im Fischerschiff ["Einbaum"] *štīrrúadr* hinten links, *stsī<sup>e</sup>ruadr* vorne rechts und gelegentlich auch noch vorne links; korr. (sugg.) *štō<sup>r</sup>rúadr*. Sonst: *šteruadr* = Stehruder, *sitsruadr* = Sitzruder. 5 *rúadr*. 5<sup>F</sup> a) Beim Einbaum: *štrīx<sup>d</sup>* = Ruder links hinten; *svō<sup>r</sup>d<sup>e</sup>rrúadr* (?GW.) = Ruder rechts vorne. b) *tsīarúadr* = Doppelsitzruder, beim kleinen Ruderschiff. †Stossruder: *štō<sup>r</sup>rúadr* = Stehruder, gleichgültig, ob eines oder zwei zusammen. Ferner: *šwært* = das Hilfssteuer beim Auslegen der Netze; Gw. hat keines; das alte *rúadræ* zum über die Wand hängen, mit Blech darauf. 6<sup>F</sup> Beim alten Einbaum: *štīrruadr* [hinten], *štō<sup>r</sup>srúadr* [vorn]. Jetzt: *štēruadr* (sugg.); *tsīaruadr* oder *sitsruadr*. *tštrīx<sup>d</sup>* (Art) = das Hilfsruder zum Anhängen an Wand. 7<sup>F</sup> *riodr* (Sg.). Beim jetzigen Fischerschiff *štēriodr* links und rechts. Beim früheren Fischerschiff: Hinten links *štīrriodr*, vorne rechts *štō<sup>r</sup>riodr*. Beim heutigen Ruderboot *šitsriodr*. 9 *riodr*. 10 *riodr*, *sitsriodr*, *štēriodr* [sachlich: Doppelstehruder]. *riodr<sup>r</sup>xnæxt<sup>e</sup>* (Pl.): wo man das Ruder befestigt, Eisenzapfen für das Sitzruder.

**Zg** 1 *rúadr*. 2 *štērúadr*, *sitsrúadr*; Fischerruder: *štērúadr*. †Riemen: 0. 5 a) *sitsrúadr* oder *tsīarúadr*.

b) *štērúadr*, auch beim Fischerschiff. 6 *rúadr* [sic.]: a) *štērúadr*. b) *sitsrúadr* oder *tsīarúadr*. 7<sup>F</sup> *rúadr*: *sitsrúadr* und *štērúadr* bei der Schaluppe; bei Fischerschiff: *šfārúadr* links hinten und *tsīarúadr<sup>r</sup>* rechts vorn.

**ZH2** *asrúadr* [*štaxχal* zum Stossen]. (Sugg.) *rīamā*: Das sagte man früher, heute ungebräuchlich. *gimmardarīamā* = gib mir das Ruder, so sagten früher die alten Fischer. Keine Differenzierung. Die Fischer in den Weidlingen nehmen zum stehend und sitzend Rudern das gleiche Ruder(?); beiden Gondeln muss man ein spezielles Stehruder haben. Gleicher Name, aber nicht bei den Weidlingen 5<sup>F</sup> *srúadr* = Stehruder hinten, auch *hīndarrúadr* genannt. *handrúadr*: wird nicht am *rīamā* befestigt, sondern nur mit beiden Händen gehalten. †Riemen: 0. 5<sup>F</sup> a) *rúadr* zum *tsūā* (inf.); Name für das Hauptruder: "Einfach das *rúadr*" [sachlich Stehruder]. b) *handrīamā* auch zum *vārā* [ans andere Ufer fahren], *štaxχlā* gebraucht; vorn im Schiff; der vordere Ruderer sitzt [im Militär steht er auch]. *handrīamā* wird am Schiff nicht angebunden; mit beiden Händen frei geführt. 6<sup>F</sup> Zwei *handrúadr*, erst neuerdings. Ein *grō<sup>r</sup>srúadr*: gross, dick [alles Stehruder]. Früher keine Ruder im Weidling. 7 "rúadr hat es in Andelfingen keine"; *arúadr* braucht man nur, wenn man Hochwasser hat, zum Heraufrudern; sind Stehruder. Riemen: 0. 10<sup>F</sup> (sugg.) *rúadr*; im Weidling: / (sic!). 25 *tsrúadr*, keine Differenzierung. 37<sup>K</sup> *rúadr*, *štērúadr* und *sitsrúadr*. 37<sup>K</sup> *asruadr*. Riemen: 0. 39 *ruadr* *štērúadr*, *sitsrúadr*. 40 *rúadr*, *sitsrúadr*, *šterúadr*. 42 *trúadr*, *sitsruadr*, *šterúadr*. 42<sup>a</sup> *mitaruadr*. 44 *trúadr*, *štērúadr* [bei *grānsā* hat es hinten und vorn je ein Stehruder, das hintere links und das vordere rechts; bei Flachboden hat es hinten *aspāršitsrúadr* und hinten *aspārštērúadr*]. Riemen: 0. 54 *štē<sup>u</sup>ntsitsrúadr* (Steh- und Sitzruder); †*štō<sup>r</sup>srúadr* = bei Ledischiffen. *štērúadrā* (Verb), *sitsrúadrā* (Verb). †Ziehen: 0. †*rīamā* = Riemen, womit das Ruder angebunden ist [bei Stehruder]. 55 *asrúadr*, *šqāndrúadr* = hinteres Ruder [= Steuerruder]; *šitsrúadr* = im Gransen nicht vorhanden; *štērúadr*. 56 *rúadr*, *trúadr<sup>l</sup>* (Artpl.), *štērúadr*, *sitsrúadr*. Riemen: 0. 58 *rúadr*, *šitsrúadr*, *štērúadr*. 59 *trúadr*, *štērúadr* und *sitsrúadr*, korr. *tsīarúadr*. †*rīamā* = Lederring, in den die Ruder laufen [heute Leder, früher aus Weiden]. 60 *rúadr*, *štērúadr*, *sitsrúadr* oder *tsīarúadr*. †Stossruder: 0, Riemen: 0.

## Die Teile des Ruders: Der Schaft

**AG 11** *dəʃafəl*. Kengel: 0. 15 *χent* = Stange. 29<sup>v</sup> *dəʃafəd* [Bei hiesigen Fischern ist beim Ruder Schaft und Ruderblatt aus zwei Stücken: mit Schrauben befestigt; im Militärdienst ist Schaft und Ruderblatt aus einem Stück]. *dərīəməχeηu* (sugg.) = ältere Ausdruck für Schaft. "Das ist uralt". 40 *šaft* oder *štannə*. Kengel: 0. 43 *dəʃafd*, *dəχnebt*. Kengel: 0. 44 *štū*. 55<sup>III</sup> (: *štannə*, *rūədərštannə*) = Stange. Kengel: 0. 58 *štēl* = Stange. Kengel: 0. 59<sup>III</sup> *trūədərštannə*. Kengel: 0.

**BE 5<sup>v</sup>** *tšdanne* = Stange. †Kengel: 0. 10 *štannə*. †Kengel: 0. 13 *trūədərštannə* = Stange. †Kengel: 0. 14 *rūədərštannə*, *rūədrštannli* (Dim.). †Kengel: 0. 19<sup>III</sup> *drštū*, bei mehrteiligem Stehruder mit T-förmigen Griff, bei einteiligem Sitzruder: 0. 20 *dərarm* (:) [so bei beiden Ruderarten]. 27 *štannli*, *rūədrštannə* = Stange. †Kengel: 0. 30 *ruədərštannə*. Kengel: 0. 31 *rūədərštannə* = Stange. Kengel: 0. 46 *tšdanne* = Stange. †Kengel: 0. 47<sup>VI</sup> 0. Kengel: 0. 74 *štū* oder *štannə*. 74<sup>F</sup> *štannə* Kengel: 0. 75 *tšdanne*. 77 *štannə*. *χeηəl*: 0. 79 (?GW.) 81 *tšdanne*. 82 Stange: 0. Gw. IV: *štannə*. 83 (sugg.) *štannə* (?GW.)

**FR 1<sup>F</sup>** *štannə*.

**LU 17** *ru<sup>d</sup>rštannə*. 25 (?GW.) 25<sup>F</sup> *srūədrštannə*. 26 (?GW.) 27 (?GW.) 28 Beim Stehruder: *štannli*. Beim Sitzruder: ?GW. "Es ist alles ein Stück".

**SG 13+**. 28 *dərūədərχeηl* = Stange. 29 0. 34<sup>III</sup> +. 36 *štīl*. Kengel: 0. 37<sup>F</sup> *dərštīl*. Kengel: 0.

**SH 10** *rūədərχalm*. Kengel: 0 [vonaGwj. bestätigt]. 11<sup>III</sup> 0. 11<sup>III</sup> *χeηəl* = Stange.

**SO 21** *hā<sup>m</sup>* oder *štū* (aGwj.). Kengel: 0.

**SZ 1** *dəχeηət*. 1<sup>F</sup> *dəχeηət* = Stange. 3<sup>F1</sup> *dəštīl* oder *štannə*. 3<sup>FII</sup> *dəštāb*, seltener *štannə*. 9 *štannə*. 10 Stange: ?GW. 10<sup>F</sup> *štannə*. 11 *štannə*. 12 *štannə*. 13<sup>F</sup> *štannə*.

**Tg 2<sup>F</sup>** *dəʃaft*. 4 Stange: 0; (: ) *štēnli*. †Kengel: 0. 8 *χeηəl*, *dəχeηəl* = Stange. 8<sup>F</sup> *dəʃaft* = Stange; *χeηəl*: So sagt man bei den grossen Rudern, zB. bei einem *rūj/šəšif*. 12<sup>F</sup> *χeηəl* = Stange. 13<sup>F</sup> Stange: 0; Kengel: 0. 26<sup>F1</sup> Stange: 0. Kengel: 0. 26<sup>FII</sup> *dəχeηəl* [aGwä. von Ermatingen; Gw. und aGw. sagen: Diesen Ausdruck hört man hier nicht]. *štannə* = Stange.

**UR 1<sup>F</sup>** *štannə*. 2<sup>F</sup> *štannə*. 3 *štannə*. 4<sup>F1</sup> *štannə* = Stange. 4<sup>FII</sup> *štannə*.

**UW 1** *ruədrštannli*. 2 *štannə*. 2<sup>F</sup> *štannli*. 4 (?GW.) 4<sup>F</sup> *štannə*. 5<sup>F</sup> *štannə* beim Stehruder. Beim Sitzruder: ?GW. [hier ist alles ein Stück]. *rīj* = Ruderring, jetzt aus Leder, früher aus Holz [gedreht] = *šivvejd<sup>e</sup>* (aGwä.). 6<sup>F</sup> *štannli*. 7<sup>F</sup> *štannli*. 10 *tšdanne*.

**Zg 2** *štannə*. 5 *tšdanne*. † *χeηəl*: 0. 6 *štannə* (sic) = Stange. 7<sup>F</sup> *tšdanne*.

**ZH 2** *āštōjs* = Stange, neuerer Ausdruck; (sugg.) *rūədərχeηəl*: älterer Ausdruck. Späterspontan: *dəχeηəl*. 5<sup>F1</sup> *χeηəl*. 5<sup>FII</sup> *šaft*. 6<sup>F</sup> *šaft*. †Kengel: 0. 7 0. 10<sup>F</sup> +. 42 *štīl* = Stange. Kengel: 0. 44 *srūədər* = Stange. Kengel:

0. 54 Stange: 0. †Kengel: 0. 55 *rūədərštīl* (?GW.) = Stange. †Kengel: 0. 56 0. 59 *dərūədərχeηət* = Stange. 60 *dəhōtmə*, (sugg.) *dəštēg* = Stange. Kengel: 0 [ganz unbekannt]. *tribi* = die Mitte des Ruders, die im Wasser drinläuft und am stärksten sein muss [gehört zur Stange]. Dort ist das Ruder am dicksten.

## Die Teile des Ruders: Das Blatt

**AG 11** *splat*. 15 *blat* = Schaufel; (*blat* und *χent* kann aus einem Stück oder aus zwei Teilen bestehen). 29<sup>v</sup> *rūədərblat* [bei hiesigen Fischern ist beim Ruder Schaft und Ruderblatt aus zwei Stücken: mit Schrauben befestigt; im Militärdienst ist Schaft und Ruderblatt aus einem Stück]. Laffe: 0. 40 *tšūvlə*. 43 *rūədrblat* = Schaufel. 44 *blat*. 55<sup>III</sup> *rūədərtaffə* = Schaufel; 58 *srūədərbrēt*, *šwā<sup>r</sup>* *bərbrēt* = Schaufel. 59<sup>III</sup> *rūədərbrəd* oder *taffə*.

**BE 5<sup>v</sup>** *splat*, *srūədərblat* = Schaufel. 10 *srūədərbrēt*. 13 *taffə*, *rūədrtaffə* = Schaufel 14 *ruədrblat* = Schaufel. 19<sup>III</sup> *tsrūədərbrētli* an Stil mit Nägeln oder mit Schrauben befestigt. So bei mehrteiligem Stehruder mit T-förmigen Griff, bei einteiligem Sitzruder: *tsūvlə*. 20 *tšūvlə* [so bei beiden Ruderarten]. 27 *taffə* = Schaufel. 30 *tsbrēt*. 31 *blat* = Schaufel. 46 *tsblat* = Schaufel. 47<sup>VI</sup> *šūvlə* = Ruderschaufel. 74 *rūədrblat* oder *šūvlə*. 74<sup>F</sup> *blat*. 75 *tsblat*. 77 *šūvl<sup>e</sup>* oder *tsblat*. *lafə*: 0. 79 (?GW.) 81 *ladə*; Brett, Laffe: 0. 82 *rūədərblak<sup>x</sup>*. SIV: *blat*. †*taffə*: 0. 83 *taff<sup>e</sup>* (Art.).

**FR 1<sup>F</sup>** *ru<sup>d</sup>rblat*.

**LU 17** *ru<sup>d</sup>ršūvlə*. 25 (?GW.) 25<sup>F</sup> *taffə*. 26 (?GW.) 27 (?GW.) 28 Beim Stehruder: *taff<sup>e</sup>*. Beim Sitzruder: ?GW. "Es ist alles ein Stück".

**SG 13+**. 28 *taffə* = Schaufel. 29 0. 34<sup>III</sup> +. 36 *χelə*. 37<sup>F</sup> *taffə* (Schriftdeutsch!) = Schaufel; meistens *ruədərχelə* (Dialekt).

**SH 10** *sūvlə*. 11<sup>III</sup> *blat* = Schaufel. 11<sup>III</sup> 0.

**SO 21** *tšūvlə* (aGwj.) = Blatt.

**SZ 1** *taffə*. 1<sup>F</sup> *taffə* = Schaufel. 3<sup>F1</sup> *tšūvlə* (Art.). 3<sup>FII</sup> *taffə*. 9 *šūvlə*. †Laffe: 0. 10 *šūvl<sup>e</sup>*. †Laffe: 0. 10<sup>F</sup> *tšūvlə* (Art.). 11 *taffə*. 12 *taff<sup>e</sup>*. †Schaufel: 0. 13<sup>F</sup> *taffə*.

**Tg 2<sup>F</sup>** *sblat*. 4 *taffə* (Art.) = Schaufel. 8 *taffə* = Schaufel. 8<sup>F</sup> *taffə* = Schaufel. 12<sup>F</sup> *taffə* = Schaufel. 13<sup>F</sup> *šūvlə* = Schaufel; oder *laf*. 26<sup>F1</sup> *taffə* = Schaufel. 26<sup>FII</sup> *taffə* = Schaufel.

**UR 1<sup>F</sup>** *taffə* (Art.). 2<sup>F</sup> *taff<sup>e</sup>*. 3 *šūvl<sup>e</sup>*. †Laffe: 0. 4<sup>F1</sup> *rūədərtaff<sup>e</sup>* = Blatt. 4<sup>FII</sup> *taff<sup>e</sup>* (f.).

**UW 1** *tšūvl<sup>e</sup>* (Art.). 2 *tšūvl<sup>e</sup>*. 2<sup>F</sup> *taff<sup>e</sup>*. 4 (?GW.) 4<sup>F</sup> *taffə*. 5<sup>F</sup> *taff<sup>e</sup>* beim Stehruder. Beim Sitzruder: ?GW. [hier ist alles ein Stück]. 6<sup>F</sup> *tšūvl<sup>e</sup>* (Art.), früher anders genannt: ?GW. †Laffe: 0. 7<sup>F</sup> *šūvl<sup>e</sup>*. 10 *tšūvl<sup>e</sup>*.

**Zg** 2 *tšūvtā* (Art.) †Laffe: 0. 5 *tšūvtā* (Art.). (*laffā*: 0. 6 *tšūvtā* (Art.)) = Blatt. 7<sup>F</sup> *tšūvtā*.

**ZH** 2 *sblat* = Schaufel. 5<sup>F1</sup> *blat*. 5<sup>F11</sup> *rūādāʾblat*. 6<sup>F</sup> *blat*. 7 0. 10<sup>F</sup> +. 42 *tlaffā* = Schaufel. 44 *tšūftā* = Schaufel. 54 *tšūflā* (sugg.): Ausdruck des Schiffbauers, aber nicht des Fischers. 55 *dālōft* = Schaufel. 56 0. 59 *tlaffā* = Schaufel. 60 Das ist *tlaffā* = Schaufel.

Frage 111. 10.3

## Die Teile des Ruders: Der Griff

**AG** 11 *tšwīrbā*. 15 *šwīrbā* = Griff. 29<sup>V</sup> *dāgrīf*. 40 *dāgrīf*, T-förmig oder Verjüngung. 43 *thāndhebi*, korr. *dāgrīf*, T-förmig. 44 *dāgrīf*. 55<sup>III</sup> *rūādārhefīdī* = Handhabe bei Sitzruder; *šwībt* = Handhabe bei Stehruder; 58 *šwībāṭī* = Handhabe. 59<sup>III</sup> *šwīrbāṭī*.

**BE** 5<sup>V</sup> *grīf*, *rūādāʾgrīf* = Handhabe. 10 *grīv*. 13 *tšwīrplā* = Handhabe [beim Stehruder: T-förmig; bei Sitzruder kein Name dafür]. 14 *šwīrplā*, wenn T-förmig, sonst *grīf*. 19<sup>III</sup> *šwīvu*, so bei mehrteiligem Stehruder mit T-förmigen Griff, bei einteiligem Sitzruder: *grīv*. 20 *grīf* [so bei beiden Ruderarten]. 27 *šwīrbā* bei Stehruder [T-förmig], *grīv* bei Sitzruder. 30 *šwīrbā*, wenn Handhabe T-förmig, sonst: *grīv*. 31 *ōrī* = Handhabe. 46 Das sind *kriḥ* = Handhabe. 74 *grīf* (Sg.); am Objekt: *āšwībāy*. 74<sup>F</sup> *šūby* = der Griff beim Stehruder. 75 *dršwībt*. 77 *dršwīby*. 79 *šwībāl* = Griff. 81 *grīf*. 82 *grīf*. 83 (sugg.) *grīv*, (sugg.) *šwībāl*: beim alten Steuerruder.

**FR** 1<sup>F</sup> *dʾrwīrbā*.

**LU** 17 *šwīrbā*. 25 (?GW.) 25<sup>F</sup> *šwībālā* beim Stehruder. 26 (?GW.) 27 (?GW.) 28 Beim Stehruder: *tšwībālā* (Art.). Beim Sitzruder: *grīf*, "es ist alles ein Stück".

**SG** 13 +. 28 *šwīrbāl* = Handhabe. 29 0. 34<sup>III</sup> +. 36 *grīf*. 37<sup>F</sup> *dšwīble* = Handhabe.

**SH** 10 *šwīrbāl* bei T-förmigen Ruder, sachlich: bei Ponton und Weidling; sonst *dāgrīf*, sachlich: bei Ruderbooten, *bīdāšīflī*. 11<sup>III</sup> *šwīrbāl* = Handhabe. 11<sup>II</sup> 0.

**SO** 21 *heftī* Griff.

**SZ** 1 *tšwīrbā*. 1<sup>F</sup> *tšwīrbālā* (Art.). 3<sup>F1</sup> *šwīrbāl* = Griff. 3<sup>F11</sup> *dāgrīv*, (sugg.) *šwīrbāl*. 9 *tšwībālā*. 10 Handhabe: ?GW. 10<sup>F</sup> *tšwīrbālā*. 11 *šwībālā*. 12 *šwībālā*. 13<sup>F</sup> *šwībālā*.

**Tg** 2<sup>F</sup> *dāgrīf*. 4 *dāgrīf* = Handhabe. 8 *grīf*, *dāgrīf* = Handhabe. 8<sup>F</sup> Das sind *kriḥ* = Handhabe. 12<sup>F</sup> *dāšwīrbāl* = Handhabe. 13<sup>F</sup> *shebi*; bei Stehruder = T-förmig, bei Sitzruder = verjüngte Fortsetzung von Schaft. 26<sup>F1</sup> *hebi* = bei Steh- und Sitzruder [= Handhabe]. 26<sup>F11</sup> *dāšwībāl* = bei T-förmigem Stehrudergriff, sonst: *dāḥādāḥgrīf*.

**UR** 1<sup>F</sup> *šwībālā*. 2<sup>F</sup> *tšwībālā* (Art.). 3 *grīf* beim Sitzruder, *šwībālā* beim Stehruder. 4<sup>F1</sup> *tšwībālā* (Art.) = Handhabe. 4<sup>F11</sup> *šwībālā*.

**UW** 1 *hampfālā* = Griff. 2 *tšwībālā*. 2<sup>F</sup> Beim Stehruder:

*šwībālā* [T-förmig], beim Sitzruder: *grīv*, *grīf* [= verjüngte Fortsetzung der Stange]. 4 (?GW.) 4<sup>F</sup> *tšwībālā*. 5<sup>F</sup> *šwībālā* beim Stehruder. Beim Sitzruder: ?GW. [hier ist alles ein Stück]. 6<sup>F</sup> *tšwībālā*. 7<sup>F</sup> *šwībālā*. 10 Beim Stehruder: *kwērgrīv*, "kein fester Name" (?GW.).

**Zg** 2 *šwīrbā*. 5 *tšwībālā* oder *tšwībālā* (?GW.). 6 *šwīrbāl* = Handhabe. 7<sup>F</sup> *šwīrbāl*.

**ZH** 2 *dāšwīrbāl* = Handgriff; korr. *šwīrbāl*. 5<sup>F1</sup> *šwīrbāl*. 5<sup>F11</sup> *dāšwīrbāl*. 6<sup>F</sup> *šwīrbāl*. 7 0. 10<sup>F</sup> +. 42 *trūādāʾšwīrbāl* = bei Stehruder; *dāgrīf* bei Sitzruder. 44 *āḡgrīf* = Handhabe bei Stehruder oder Sitzruder. 54 *šwīrbāl*, *dāšwīrbāl* = Handhabe [bei Stehruder]. 55 *dāgrīf* = neuer, *šwībāl* = älter, beides bei Stehruder. Bei Sitzruder: 0. 56 0. 59 *tšwīrbāl* [T-förmig oder Verjüngung]. 60 *tšwīrbāl* = Handhabe.

Frage 112.1

## Die Befestigungsvorrichtung, -stelle für die Ruder

**AG** 11/. [Gw. hat zwar zu seinem Weidling auch ähnliche oder gleiche Vorrichtung bekommen wie in Brugg, aber er bedient sich seiner nicht]. 15 /. *īdrwēd*, *tsīdētēdī* = "Zieh die Weide an!" = das Seil; bei ganz alten Schiffen war sie aus Weidenruten [*štīḥkχwīdā* oder *hūḥtāmī* (?) wurden dazu gebraucht]. *wētētēš*, *ānwētētēš* = ein Stück Holz ca. 40 cm lang und 20 - 25 cm hoch, ca. 3 cm dick, ist vorn rechts im Schiff und links hinten im Schiff angebracht; wird an Schiffswand angenagelt und ein Loch durch dieses Stück Holz [wie auch durch die anliegende Schiffswand] geschlagen, zum Durchziehen der Weide. *dāwētētēš* dient nur als Verstärkung. 29<sup>V</sup> *twīteššā* ["kommt noch von der *wīd* her, mit der man früher die Ruder befestigte anstelle der heutigen Stricke"]. Ist an Bord aufgeschraubt. Zu 1): *štekxīg* [wird nur gebraucht beim Übersetzen von einem Ufer zum Andern; sonst braucht man es nicht]. Der Steckling wird nureingesteckt wenn man stark rudert [Ruderstange an diesem Holz angelehnt]. 40 Bei Stehruder: *mītrīāmā*, *ānrīāmā* (steckt in einem Loch in der Wand) oder *āḡgabā* = *rūādārḥātār* (steckt in einer Erhöhung, Holzbrett). Bei Sitzruder: Gleiche Erhöhung wie bei *rūādārḥātār*, aber anderer Ruderhalter. 43 /. Ruder ist an einem *štrīkx* bei Pontons und Ordonanzweidling befestigt. Bei Fischerweidling ist es am *štekxōts* befestigt = ein Steckholz, das an der *wīntēššā* befestigt ist. 44/. 55<sup>III</sup> Bei Sitzruder: *ānīsīgātōrn*, *dātōrn*, zum Herabstecken des Ruders; diese Stelle ist nicht erhöht. Bei Stehruder: Aus *tēdār* hat es *ānrīāmā*, *rīḡmāχχā* aus diesem Riemen und Ruder einhängen. *šīvrīḡlox* = das Loch, wodurch der Riemen gezogen wird.



Stelle etwas erhöht, ein Aufsatz [der gewöhnlich durch Eisenblättlein mit Schrauben an der Wand befestigt wird = *heñkšd*]. 58 / [das Ruder ist überhaupt nicht irgendwie befestigt]. 59<sup>III</sup> /.

**BE** 5<sup>V</sup> Das ist *təbūgu*, *trbūgu*. 10 *drnāgu* bei Sitzruder. *əgablə* bei Stehruder. Erhöhung aus Holz mit Loch: /. 13 *ērmli* (Pl.) bei Stehruder. *rūadrhōkkə* bei Sitzruder. Erhöhung: /, "so ist es im Zürichsee und im Tessin, aber im Bielersee nicht" 14 *kāblə* = für das Ganze; eingebautes Stück (: *brūšdli*). 19<sup>III</sup> /, [Erhöhung mit Dorn = *kχēl*, nur bei alten Ruderschiffen, wo Ringe aus Holz sind; ohne Erhöhung mit Dorn: 0; gabelförmig: 0]. 20 *štēndr*. 27 *χlōbə* bei Sitzruder. *brūštli* bei Stehruder. Darunter versteht man sowohl das in Wand eingelassene Holzstück als das darauf aufgesetzte Eisenstück zur Aufnahme des Ruders. Für die erhöhte Stelle: Ø. 30 *thōkkə*, *əhōkkə* bei Sitzruder. *štūdlī* bei Stehruder. Nur bei Sitzruder hat es eine kleine Erhöhung: 0. † *brušd*, heute sachlich veraltet [da einfach gewöhnliche *štūdlī*], unten Holz, Gabel aus Eisen [sachlich alles wie in Ligerz]. 31 / [*ərūədərstriχ* ist durch ein Loch in der Seitenwand gezogen]. *lōffələ* = so nennt man das Rudern ohne Ruderstrick; *klōffələt* (Part. Perf.), während *rūədərə* das Rudern mit dem Ruderstrick bezeichnet. 46 Sitzruder an einem *isəštāb* befestigt. 47<sup>VI</sup> *rūədərχlobə* [es ist ein *nagu*], *drχlobə*. Die Stelle dazu: 0. 74 *štūrχneχd*. † *χūsi*: 0. 74<sup>F</sup> Erhöhter Rand, so früher: *štewēnd<sup>II</sup>* oder *štūrweñd<sup>II</sup>*. Heute: *añtə* (Pl., Gabel) und *χlōts* aus Holz. † *χūsi*: 0. 75 *gablə* = so jetzt. *drχneχt* = Erhöhung der Wand, nur früher beim Fahrruder vorhanden. 77 *dsχūšs<sup>I</sup>* (Art.). † Hengst: 0. 79 +. 82 0. † Latte, Hengst: 0. 83 (?GW.)

**FR** 1<sup>F</sup> Ø. Hier hat man nur den hoch vorragenden Arm, in den Stehruder eingehängt ist: *boŷole*.

**LU** 17 *rū<sup>ə</sup>drhēngšt* = die erhöhte Stelle in der Wand, in erhöhter Stelle ist eine runde Vertiefung für die Ruderstange. Die Ruderstange wird hineingelegt und mit Weidenruten oder etwas ähnlichem, etwa Leder, festgebunden. Das ist hier das gewöhnliche. Der *gabləhēngšt* ist hierselten: die Schiffswand gar nicht erhöht, einfache eine Gabel als Tragabel auf der Wand festgeschraubt. 25<sup>F</sup> *heñšt* [gilt für das Stehruder]. 27 (?GW.) 28 *vārheñšt*.

**SG** 13+. 28 *rūədərleišd*. 29 / . 34<sup>III</sup> +. 36 *dərufsats*. 37<sup>F</sup> (: *rūədərleišt*).

**SH** 10 *dəəsəl* (aGwj.); *əsəl*; *dəvērnaql* für das Eisen, das darauf geht. 11<sup>II</sup> / [es hat *əlōx* unter Schiffrand]. 11<sup>III</sup> Bei Weidling: /; bei Gondel: /.

**SO** 21 *rūədərštūtsə* bei Weidling [bedeutete eine Verstärkung; es ist nurein Stecken, an welchem das Ruder hingebbracht wird zum Rudern; der Stecken wird eingefettet].

**SZ** 1 *dələšt*, früher aus Apfelbaumholz. Ruder durch *riñ* aus *lādərīəmə*; so bei Ledischiff und Fischerschiff. Ruderschiff: *lāišt* + *gablə*. 1<sup>F</sup> *lāišt* (m.) † Hengst: 0. 3<sup>F</sup> *dələšt* (sugg.). 3<sup>FII</sup> *rūədərīwēšt*. 9 *dəhēñšt*. 10 *heñšt* (sugg.). 10<sup>F</sup> *dərheñšt*. 11 *vārīlāišt*. 12 *heñšt*. 13<sup>F</sup> *štōshañšt*.

**TG** 2<sup>F</sup> Wand etwas verstärkt; 0. *srūədərloχ* für den *rūədərstriχ*. 4 0; Esel: 0; später: *pfēri* [Gw. hat selbst

kein derartiges Schiff]. 8 *lōšt*; † Esel: 0; *fērinagəl* = der Nagel darauf. 8<sup>F</sup> Das ist *pfēri*; *dəvērnaql* = Nagel für das Ruder. 12<sup>F</sup> *dələšt*; *dəšifnagəl* = Schiffsnagel; † *fērinagəl* = bei Segischiff. 13<sup>F</sup> *fērpfolbə*; *fērpoldər* = das sagt der Vater, *dəfērpoldər*; *fērnagəl* bei Sitzruder, *rūədərğablə* bei Stehruder. 26<sup>F</sup> *rūədərğoldər* [*trūədərğablə* bei Stehruder; *fērnagəl*]. 26<sup>FII</sup> *dərūədərğok* = bei Sitzruder, darauf kommt der *dərūədərnaql*; *rūədərleišt* = älter, bei Stehruder, darauf *rūədərğablə*.

**UR** 1<sup>F</sup> *heñšt*. 2<sup>F</sup> *sātət*; † Hengst, Leist: 0 3 *tsōr*? 4<sup>F</sup> *tsi<sup>ə</sup>tēišt* [für das "Zugruder"]. 4<sup>FII</sup> *d<sup>r</sup>rhēñšt* [sic] mit *riñ* [durch welchen Ruder gesteckt wird]; früher sachlich aus *šifswidə*, welche immer wieder gefettet werden musste; jetzt *striχ* oder Lederriemen.

**UW** 1 *rūədərleišt* dazu *šivriñ* [zum Befestigen des Stehruders am Leist]. 2 +. 2<sup>F</sup> *rūədərleišt*. 4<sup>F</sup> *vārīlāišt*. 5<sup>F</sup> *vār<sup>h</sup>ēñšt*. 6<sup>F</sup> *lāišt*. 7<sup>F</sup> *lāišt* oder *sārīl* (Pl.). 10 Der Erhöhte Rand beim Sitzruder: 0? *riod<sup>r</sup>χnəxt*: jetzt aus Eisen, früher aus Holz = die Drehvorrichtung am Sitzruder = Drehzapfen für das Sitzruder.

**ZG** 2 *rūədərleišt*. 5 *dəhēñšt*. † Leist: hier nicht. 6 *rūədərheñšt*. 7<sup>F</sup> *vārheñšt*. *vārīñ* = der Ring, der das Ruder am Hengst festhält, früher sachlich *vōhūpā<sup>m</sup>* [baumartige Pflanze, der Stengel auch als Zeinenmaterial verwendet].

**ZH** 2 *dəsətəl*, früher gänzlich unbekannt: früher wurde einfachein Loch gemacht und darauf die die Ruderschnur befestigt; es kam dann vor, dass man bald ein zweites und drittes Loch bohren musste. Und beim Stehruder wurde früher auch kein Sattel gebraucht, da das Ruder frei war, nicht an Ruderstrick angebunden. 5<sup>F</sup> Keine Erhöhung, aber auf der Innenseite der Wand eine kleine Verstärkung: man macht *ətsūg<sup>I</sup>* [sachlich: Brett]. Loch: kein best. Ausdruck. *rīəmə* = der Ruderriemen, aus Leder. 5<sup>FII</sup> Diese Stelle hier nicht höher, aber verstärkt durch ein anderes Brett. Name: ?GW. † Hengst, Leist: 0. 6<sup>F</sup> / [Seitenwand ist überall gleich hoch]. 7 +. 10<sup>F</sup> / . 42 Bei Sitzruder: *dərūədərīlāišt* = das ganze, *dərūədər<sup>r</sup>tsapfə* (aGw.) = Teil davon. Bei Stehruder: *dətāišt*, darauf hat es *əntsāum* = *ənriñ*, um das Ruder zu halten. Esel: 0. 44 Für Sitzruder: (: *dəbōkx*, *dərūədər<sup>r</sup>bōkx*, darauf liegt der *tsapfə*. Für Stehruder: *dətāišt*. Esel: 0. 54 Bei Stehruder: (: *dəlāišt*. Bei Sitzruder: 0; Fähmagel: 0. 55 Bei Stehruder: *rūədərīlāišt* (sugg.) [Erhöhung aus Holz]; bei Sitzruder: 0. 56 0. 59 *χlōbə* [aus Eisen] oder *təlāišt*, *rūədər<sup>r</sup>lāišt*. 60 Das ist *təlāišt* = bei Stehruder; *thōkkə* = wenn Drehruder [Art Sitzruder]; *nāgt* = wenn gewöhnliches Sitzruder.

## Das Steuer

**AG** 11 *štūr* (sugg.): / 13 *štūrūadr*. 15 *štūr*. 16 *əštūr*. 29<sup>I</sup> *štūr*; *štūrmə* = Steuermann. 29<sup>V</sup> *štūrūadr*. 30 *štūrūadr* (sugg.). Brengel: 0. 31 *štūr*. 33 *štūr*. 34 *štūr*. 40 *štūrūadr*. 42 *štūr*, korr. *štūrrūadr*. 43 *štūrūadr* (sugg.). 44 *štūr* (n.). 45 0. 55<sup>I</sup> *štūr*, *štūrūadr*. 55<sup>III</sup> *štūrūadr*. 58 *štūr* sachlich: / 59<sup>I</sup> *štūrūadr* (sugg.). 59<sup>III</sup> *štūrūadr* (sugg.). 61 *štūr*.

**BE** 5<sup>I</sup> *štūr*. 5<sup>V</sup> *štūrūadr*. 10 *štūrig*. 13 *preṅgu* = das Ganze. *preṅgušpīndə* = Teilstück davon zum Steuern. *ənyyə breṅgu* = ein neuer ~ 14 *preṅgūr*, *preṅgūr*. 15<sup>I</sup> *əštūr*. 15<sup>III</sup> *štūr*. 17 *štūrūadr*. †Prengel: 0. 19<sup>I</sup> *tšdūr*. †Prengel: 0. 19<sup>III</sup> *štūrūadr*, *štūr*. †Prengel: 0. 20 *əštūrig*. 23 *štūr* (aGwj.). 27 *štūrūadr*; *breṅkūr* = älterer Ausdruck, "mein Grossvatersagte immerso, das warder Name der Bewohner von Neuveville". 28 *štūrūadr*. †Prengel: 0. 30 Das ist *štūrūadr*; korr. *brīṅku* (!). 31 *štūr*; sachlich: / [kommt nur bei den *bārχə* vor, die man hier nicht kennt]. Früher *šwaṅtsrūadr* an den Flössen [heute hat es keine Flösse mehr]. 38 *tšdūr*. 46 *štūrūadr*. †Prengel: 0. 47<sup>I</sup> *tšdūrūadr*. 47<sup>V</sup> *tšdūr* (n.). 47<sup>V</sup> *štūrūadr*. 47<sup>VI</sup> *štūr*. 54 *štūr* (sugg.). Prengel: 0. 55 *štūr*. 74 a) *əbaūkxə* beim "Bock" früher [= beim grossen Lastschiff], sachlich grosses Brett, *štāṅṅə* darauf. b) (sugg.) *štūr*, *štūrūadr* jetzt im Dampfschiff. Im Fischerboot: / 74<sup>F</sup> Beim alten Lastschiff: "*baūkxə* als *štūr* gebraucht"; beim Dampfschiff: *tštūr<sup>I</sup>g*. 75 *kštūrət* (Part. Perf.) *drbākχə* [sic]. 76 *štūr*. 77 Früher: Ø [man steuerte das alte Fischerboot und auch die schweren Lastschiffe mit dem *vārrūadr*. Beim "Bock" *əmbaūkxə* [sachlich wie grosses Brett]. 78 Beim Dampfschiff: *əštūr*. 79 *štūr*. 81 *mītəmlē<sup>tr</sup>* (sic!) beim Dampfschiff, "das ist *tštūr<sup>I</sup>g*". 82 *wīsər*, korr. *štūrbākχə*, so beim alten Lastschiff [Holz]. *štūr* beim jetzigen Dampfschiff. 83 *štūr* [Vgl. 111. 6].

**FR** 1<sup>F</sup> *štūr* im Segelboot.

**LU** 17 *štūr<sup>I</sup>g* [sic, das "Steuerruder"]. 25 +. 25<sup>F</sup> *štūr<sup>I</sup>g*; *tlāndə* (Art.) = der alte Ausdruck. 26 *štūr*. 27 / 28 Beim Fischerboot: / [bzw. später]; beim früheren "Nauen" [bis etwa 1900] = *gaṅatlānd<sup>I</sup>*! "Landi" = die Steuerstange, aber auch das Ganze. Beim heutigen Nauen und Dampfschiff: *štūr<sup>I</sup>*, Inf. *štūrə*.

**SG** 9 *tštūr<sup>I</sup>g*. 10 *štūrūadr*. 11 *štūrād*. 13 / 14 *štūrād*. 15 0. 16 *əštūrūadr* (sugg.). 17 *štūr* (aGwj.). 28 *štūr*. 29 *štūr* (sugg.). 33 "*štūrād* sagt man für *nəisjə*" (aGwj.). 34<sup>I</sup> *štūr* (sugg.). 34<sup>III</sup> *štūr*. 35 *štūr* (sugg.). 36 *əštūr<sup>I</sup>* oder *tūr* = älterer Ausdruck. 37<sup>F</sup> Nur bei Segelschiffen: *štūr*. 42 *əštūrād*.

**SH** 7 *əštūr*. 10 *štūr*. 11<sup>II</sup> *štūr* (sugg.). 11<sup>III</sup> *əštūrūadr*.

**SO** 21 *əštūr*. 27 *štūr*. 28 *štūr*.

**SZ** 1 *tštūr<sup>I</sup>g* (Art.), korr. *štūrtūr*, *tštūrtūr* (Art.) = beim Ledischiff. Teile: *špārə*, *vərštētər*, *ənrəχə* hinten im *bīətə* für den Versteller, *dəvānə* im Wasser. 1<sup>F</sup> *dəštūršpārə* geht *tštūr* hinein, *štūrtūr*. Beim Fischerschiff wird gelegent-

lich hinten über die Schiffswand ein kurzes Ruder gelegt, das die Steuerung bei Wind erleichtern soll: *trukχər*. 3<sup>F</sup> *štūrād*, *štūrvlofs<sup>e</sup>*. † *štūrtūr*: 0. 3<sup>III</sup> Zum *štūrə*: *štūr*, (sugg.) *štūrtūr*, kurz: *tūr*. 5 *štūrād*, *štūr<sup>I</sup>*. 9 *lānd<sup>I</sup>* auf den Nauen usw. 10 (sugg.) *štūr* oder *štūr<sup>I</sup>* (Vgl. 111. 9). 10<sup>F</sup> *əlāndə* bei grossen Schiffen, *mīdər<sup>e</sup> sītəlānd<sup>e</sup>*; auch *tštūr<sup>I</sup>g*. 11 *štūrānd<sup>e</sup>* = bei Nauen; *štūrūadr* = bei Dampfschiff. 12 *štūr<sup>I</sup>g* zum *štūr<sup>e</sup>*. 13 (?GW.) (sugg.) *štūr*. 13<sup>F</sup> *əlānd<sup>I</sup>* [sic], so die alte Steuereinrichtung beim Nauen und jetzt beim Dampfschiff.

**TG** 2<sup>F</sup> / 4 *štūrūadr*, *əštūr*. 8 *štūr*. 8<sup>F</sup> *štūr*; *štūrṅaṅṅə* = bei den alten Lastschiffen, Hebel auf der Seite, womit das Steuer bedient wird; *tštūrtūr* = Steuerruder [bei einem grossen Schiff]. 12<sup>F</sup> *štūr*. 13<sup>F</sup> *štūrtūr* = unten im Wasser, *štūrād* oder *tštūr* = das Rad das gedreht wird. 26<sup>F</sup> *štūr* = das Steuerrad; *štūrtūr* = ist unter Wasser [eine Schaufel]. 26<sup>III</sup> *tštūr* (Art.).

**UR** 1<sup>F</sup> *lānd<sup>I</sup>* [sic!]. 2 *štūr<sup>I</sup>*. 2<sup>F</sup> I. *tštūrig* oder auch *lānd<sup>I</sup>* [zuerst *štūr<sup>I</sup>* gehört] so beim *nāwə*. II. *štūrūadr* = Steuerruder, zum Steuern verwendet, wenn vom die Anderen rudern. Ferner: *štūrətəx* = Loch an der *štətswānd*, auch *štūrətəx*. 3 *štūr<sup>e</sup>* mit dem *štūr*. 4<sup>F</sup> *tštūr<sup>I</sup>* (Art.). 4<sup>III</sup> Früher bei jedem Schiff in der Rückwand *štūrətəx*; hier wurde von aussen das Ruder durchgestossen und damit gesteuert. Jetzt *štūr*.

**UW** 1 *štūrūadr*. 2 +. 2<sup>F</sup> *əlāndə* = das Steuer beim "Nau" und beim Dampfschiff (der Teil im Wasser). 4 *lānd<sup>I</sup>* (sic) = das Steuer beim schweren Lastschiff und beim Dampfschiff. Vgl. "*lānd<sup>I</sup>* kann beim "Einbaum" links vorn eingehängt werden, um das Steuern zu erleichtern [zB. beim Auslegen der Netze, wenn nur ein Mann im Schiff ist]. 5 *štūr<sup>I</sup>*, *štūr<sup>I</sup>g*. 5<sup>F</sup> *tštūr*, korr. *lānd<sup>I</sup>*: so beim "Nauen", beim Dampfschiff: *tštūr<sup>I</sup>*. 6<sup>F</sup> *štūr<sup>I</sup>g*. 7<sup>F</sup> Hier kein *štūr*! 9 (?GW.) *štūr<sup>e</sup>* (Inf.). 10 *štūr* (n.).

**ZG** 1 Zum *štūrə*, *əštūr* (?GW.). 2 *štūr*, *lāndə* = oberer Teil, *šūvətə* = unterer Teil. † Landi: 0. 5 *əštūr<sup>I</sup>g*. 6 Früher: *štūrtūr<sup>e</sup>* als Steuer; sachlich: auf linker Seite hinten eine "Türe" hineinhängen, an Angel drehend, mit einfacher Einrichtung zum Einstellen an Zahnrad. Jetzt: *lāndə* = Steuerbrett an grösseren Schiffen. 7<sup>F</sup> Zum *štūrə*: *štūr<sup>I</sup>g* bzw. *štūrtūr<sup>e</sup>* = Steuerruderbrett.

**ZH** 2 *štūr<sup>I</sup>g*, *əštūr<sup>I</sup>g*. 5<sup>F</sup> *štūr<sup>I</sup>g* bei der Fähre. 5<sup>III</sup> Die Fähre besitzt hinten *əštūr<sup>I</sup>g* aus Holz. 6<sup>F</sup> /; der hintere Fahrer hat *tštūr<sup>I</sup>g*; das Fährboot hat Steuer. 7 *štūr*. 10<sup>F</sup> Hier: / 25 *štūr*. 37<sup>I</sup> *štūr*. 37<sup>II</sup> *štūr*, *štūrūadr*. 37<sup>K</sup> *sštūr*. 39 (: *štūrūadr* (?GW.)). 40 *štūrūadr*. 42 *štūrūadr*. 42<sup>a</sup> 0. 44 *əštūrād*. 54 *štūr* = das Ganze, *tštūrtūrə* = die Tür, die im Wasser läuft. 55 *hanštūr* [sachlich kaum bekannt, nur bei Segelschiffen]. 56 *štūrūadr*, *əštūrūadr*. 58 *tšdūrtūr*. 59 *tšdūrtūr* (Art.). 60 *štūrūadr*, *tšdūr<sup>I</sup>g*.

## “Segel”

**AG** 11 Ø. 13 *ənð<sup>i</sup>segt* = ein neues ~ 15 *segt* (m); sachlich: /. 16 *fssegt* (n.). 29<sup>i</sup> *afssegt*: /. 29<sup>v</sup> *segt*, *ənnöyasegt* = ein neues Segel (von aGwj. bestätigt). 30 *segt* (n.). 31 *əsnö<sup>i</sup>fssegt*. 33 *segt* (n.). 34 *segt* (n.). 40 *segt* (n.). 42 *fssegt* (Art. Sg.). 43 *segt* (n.), sachlich: /. 44 *segu* (n.). 45 +. 55<sup>i</sup> *segu* (n.). 55<sup>iii</sup> *fssegu* (n.). 58 *segt* (n.). 59<sup>i</sup> *segt*. 59<sup>iii</sup> /, *segt* [Genus?]. 61 *segt* (n.).

**BE** 5<sup>i</sup> *segu* (n.). 10 *fssegu* (n.). 13 *drsegu*. 14 *sēgt* (m.). 15<sup>i</sup> *afssegt* (n.). 15<sup>iii</sup> *tsegt*, *afssegt* (n.). 17 *segu*, *fssegu* (Art. n.). 19<sup>i</sup> *tsegu* (n.). 19<sup>iii</sup> *afssegu* (n.); in Büren hat es keine Segelschiffe. 20 *fssegu*, *əsnö<sup>i</sup>fssegu*. 23 *fssegu*. 27 *asegu* (m.), *desēgu* = dieses Segel. 28 *drsegt*. 30 *tsegu* (m.). 31 Das ist *tsegu*, sachlich: /; *əsnö<sup>i</sup>fssegu*. 38 *tsegt* (n.). 46 *segu* (n.). 47<sup>i</sup> *tsegt* (Pl.). *əsnö<sup>i</sup>fssegl*. 47<sup>iv</sup> *tsegu* (n.). 47<sup>v</sup> *segu*. 47<sup>vi</sup> *segu* (n.). 54 Das sind *tsegu* (n.). 55 Das sind *segu* (n.). 74 *əv<sup>i</sup>ərekkigasegu*, *drsegu* [auch spontan vorher mehrfach so]. So beim Fischerschiff früher, als noch kein Motor, und bei den Lastschiffen früher. Jetzt: /. 74<sup>f</sup> Beim jetzigen Sportsegelschiff: +. Beim früheren Geradsegel: *drsegu* [auch spontan m.], Inf. *segtə*. 75 Beim grossen Lastschiff [*bokχ*] oder beim Fischerboot: *afssegt<sup>i</sup>* früher, *əgrādasēgt*. 76 *mitāmsēgu*, (sugg.) *dafssegu*. 77 *segu* (m.), *drseglūehitūə*. 78 *afssegt* (n.). 79 *segl* (m.), *əne<sup>i</sup>sit<sup>g</sup>segl*. 81 *dasegal* (Akk.), *drsegt*, *segl<sup>iv</sup>* (Pl.). So beim alten Bock. 82 *mitāmsēgal*, *asegal* (Akk.), *drsegl*, früher am Fischerschiff und beim Lastschiff; heute: /. Viereckig, etwas höher als breit. 83 *sēgal*, *daseg<sup>al</sup>* aufziehen.

**FR** 1<sup>f</sup> *segt<sup>m</sup>*.

**LU** 17 *sēg<sup>m</sup>*, m. 25 *sēgu* (m.). 25<sup>f</sup> *afssegu*, *sēgu* (m.) = Segelschiff; Gw. hat selber eines gebraucht; ganz früher beim Lastschiff Segel vorhanden, doch kann sich die Gw. nicht daran erinnern. 26 *dasegu*, seltener, Gw. /. 27 /. 28 *brəh<sup>i</sup>sēgt*; so früher bei den Lastschiffen, heute: /. *dasegt* aufziehen.

**SG** 9 *dasegal*. 10 *dasegal*. 11 *dasegal*. 13 /, 14 *fssegtūəχ*. 15 *ənsē<sup>a</sup>gət*. 16 *dasegət*. 17 *sekl* (aGwj., Pl.), *fssegt*; *fssegal* (aGwj.). 28 *sēgl*, *dasebsēgl* = dieses Segel. 29 *segt*; das ist *əgrō<sup>i</sup>fsə* = das ist ein grosses. 33 *sēgal*. 34<sup>i</sup> *segtūəχ*, *tsegtūəχ*. 34<sup>iii</sup> *segt*, *tsegtūəχ*, *əχ<sup>i</sup>linasegl* [einkleines Segel]. 35 *asegl*, *tsegl* [die Segel]. 36 *asegt*. 37<sup>f</sup> *darsegal*. 42 *segal*.

**SH** 7 *afssegl*, *əhgrō<sup>i</sup>fssegl*. 10 *dasegl*, *segl*. 11<sup>ii</sup> *afsōsegl* = ein schönes Segel. 11<sup>iii</sup> *asegaltūəχ*.

**SO** 21 *segu* (n.). *fssegu* (n.). 28 *segu* (Genus?)

**SZ** 1 *sēgt* (m.), *dēsēgt*, beim alten Ledischiff, 8 m breit 12 m hoch. 1<sup>f</sup> *sēg<sup>t</sup>* (m.), *dāsēg<sup>t</sup>*. 3<sup>f</sup> *dāsēg<sup>t</sup>* (Art.) 3<sup>fi</sup> *dāsēgt*; ringsum mit Seil umfasst. 5 *afsegt* (Art.). 9 *dāsēgt* zum *sēgtə*. 10 Nur im Sportsbetrieb: (sugg.) *darsēgt*. 10<sup>f</sup> *sēgt* [nur bei Sportsleuten], (sugg.) *darsēgt*. 11 *sēgt*, *midəməsēgt*; wir wollen *darsēgt<sup>t</sup>sīə*. 12 *drsegt*. 13 *sēgt*, *fssegt* (Art. n.). 13<sup>f</sup> *aseg<sup>al</sup>*,

*darsēg<sup>al</sup>*.

**TG** 2<sup>f</sup> /. 4 *dasegl*, *segal*. 8 *se<sup>a</sup>gal*, *ənsōnase<sup>a</sup>gal*. 8<sup>f</sup> *segal* (m.). 12<sup>f</sup> *segal*, *ənsōnasegal* = ein schönes Segel. 13<sup>f</sup> *ənsēgal*. 26<sup>fi</sup> *segal*, *ənnöyasegal*. 26<sup>fi</sup> *dasegal*.

**UR** 1<sup>f</sup> *fssegt*; *darsēgt* oder *fssegt*. 2 *segtūəχ* (n.). 2<sup>f</sup> *darsēgt*. 3 Hier keine Segelschiffe. 4<sup>fi</sup> *sēg<sup>t</sup>* bzw. *sēgtūəχ*; *drsegt<sup>tr</sup>əy<sup>e</sup>* = das Segel drehen. 4<sup>fi</sup> *d<sup>r</sup>sēg<sup>t</sup>tu<sup>vs</sup>og<sup>e</sup>*, *tsixtarsēgt<sup>tu</sup>v* !

**UW** 1 *sēgt*, *fssegt* (Art.). Anmerkung: Gw. hat die alten Segelschiffe nicht mehr gesehen, jetzige Segelschiffe nur Sportschiffe. 2 *sēgu*. 2<sup>f</sup> *sēgt* (m.), (sugg.), *əniw<sup>e</sup>sēgt*; Fischer besitzen und besaßen keine Schiffe mit Segeln; Vater von Gw. ist noch mit “Nauen” gefahren, welche Segel hatten. 4 *drsegu* (Nom. Akk.). 4<sup>f</sup> *drsegu*. Beim Fischerschiff und Lastschiff, solange Gw. weiss, keine Segel. 5 *sēgu* (n.). 5<sup>f</sup> *sēgt<sup>e</sup>* (Inf.), beim Fischerschiff nie gebraucht! Beim Nauen früher. *sēgu* (m.). 6<sup>f</sup> *drsegt*, *grād<sup>i</sup>sēgt* (Pl.), *sēgt<sup>e</sup>* (Inf.); Gw. weiss, dass das früher getan wurde; jetzt schon lange: /. 7<sup>f</sup> *sēgt*, früher Ø, nur neue bei modernen Segelschiffen. 9 *afssegu* (Art.). 10 *drsegt*, *sēgt<sup>e</sup>* (Inf.), hier sachlich nie.

**ZG** 1 *segt* (n.), sugg. *fssegt*. 2 Nur bei Sportsleuten! *sēgt*, Genus: ?GW. 5 *sēgt*, sugg. *dasegt*. 6 *dasegt*, *asegt*. 7<sup>f</sup> Früher hier: /; *dasegt*, *mətsīətəsēg<sup>t</sup>ti* = man zieht das Segel ein.

**ZH** 2 Ø [nur ein einziger hat hier ein Segel, aber das ist kein Fischer]. 5<sup>fi</sup> /. 5<sup>fi</sup> Kein *segal* (Sg.). 6<sup>f</sup> Die hiesigen Schiffe haben keine. 7 0. 10<sup>f</sup> Hier: /, (sugg.) *segal*. 25 Ø. 37<sup>i</sup> *segt*; *sēgt* (aGwj.). 37<sup>ii</sup> *sēgt*, *afssegt*. 37<sup>k</sup> *afsegal*, *seglə* (Vb.). 39 *segt*, *ənsēgt*. 40 *tsegl*, *əni<sup>i</sup>fssegt* = ein neues Segel. 42 *dasegt*. 42<sup>a</sup> *ənsēgt* (m.), *tswēsēgt* (Pl.). 44 *fssegt*, *əni<sup>i</sup>asegt* = ein neues Segel. 54 *dasegt*. 55 *əni<sup>i</sup>fssegt* = ein neues Segel. 56 *əni<sup>i</sup>fssegt* = ein neues Segel; spontan: *ənsēgt*, *asegt*. 58 *dasegt*. 59 Das ist *tasegt*. 60 *dasegt* “früher sagte man *dəhōd* (!)” = bei den alten Ledischiffen. *tsegt<sup>t</sup>sōpf* = die beiden unteren Enden des Segels bei Ledischiff.

## Der Mast

**AG** 29<sup>v</sup> /. 40 *dəma<sup>i</sup>štə*. 44 /. 55<sup>iii</sup> *dəma<sup>i</sup>špē<sup>m</sup>*.

**BE** 10 +. 13 *ma<sup>i</sup>šd*, *ma<sup>i</sup>špaum*. 14 *sēgtbō<sup>m</sup>*. 19<sup>iii</sup> 0. 20 *ma<sup>i</sup>šd*. 27 *ma<sup>i</sup>špo<sup>m</sup>*, korr. *sēgubō<sup>m</sup>*. 30 *drsegt<sup>u</sup>bō<sup>m</sup>*. 31 +. 47<sup>vi</sup> *drma<sup>i</sup>šd*. 74 *ma<sup>i</sup>št* oder *segt<sup>t</sup>bō<sup>m</sup>* 74<sup>f</sup> *ma<sup>i</sup>štə* [sofern dick; so beim Lastschiff]. *əslat<sup>i</sup>* [sofern dünn; so etwa früher im Fischerschiff usw. ] 75 *segt<sup>t</sup>bō<sup>m</sup>*. 77 *segt<sup>u</sup>bō<sup>m</sup>*. 79 *segt<sup>u</sup>bō<sup>m</sup>* oder *ma<sup>i</sup>št*. 81 *segt<sup>t</sup>bō<sup>m</sup>*. 82 *drsegt<sup>u</sup>bō<sup>m</sup>*. 83 *sēgalbō<sup>n</sup>*.

**FR** 1<sup>f</sup> *mašpoum*.

**LU** 17 + [Gw. hat nie mit Segelbooten zu tun gehabt.

Segelboote haben hiernur Leute mit Wochenendhäusern, die von Basel, Luzern und andern Städten aus hier Ferien machen und hier ihre Boote haben]. 25<sup>F</sup> / . 27 / . 28 *sægtbæum*.

**SG** 13 +. 28 *māfšd* = im *alawindar*; *dæsēgālbāum* im Segelschiff. 29 0. 34<sup>III</sup> *segālbāum*. 36 *segātbāum*. 37<sup>F</sup> *segālbāum*.

**SH** 10 *māfšd*; *dāmāfšd* (aGwj.). 11<sup>III</sup> 0.

**SO** 21 +.

**SZ** 1 *sægtbæ<sup>m</sup>*, *dæbæ<sup>m</sup>*. 1<sup>F</sup> *sægtbæ<sup>m</sup>*. † Mast: "Kein bodenständiger Ausdruck". 3<sup>FI</sup> So bei Ledischiff und Handschiff früher. Gw. weiss von früher her: *vlanšā* = muss den Mast halten. *māfšt*. 3<sup>FI</sup> *sægtbæ<sup>m</sup>*. 9 *sægtlštānā*. 10 (?GW.) 10<sup>F</sup> *sægtbæ<sup>m</sup>* oder *sægtlštānā<sup>e</sup>*, steckt im *sægtbānā<sup>kx</sup>*. 11 *bæ<sup>m</sup>*. 12 *dāmāfštā*. 13<sup>F</sup> Bei Fischerkahn = *štānā<sup>h</sup>*. Beim alten Nauen = *štānā<sup>e</sup>*.

**TG** 2<sup>F</sup> / . 4 *dæsēgālbom*. 8 *se<sup>a</sup>gālbom*. 8<sup>F</sup> *dæsēgālbom*. 12<sup>F</sup> *dæsēgālbom*. 13<sup>F</sup> *dæsēgālbom*. 26<sup>FI</sup> *māfšt*, korr. *segālbom* (sugg.). 26<sup>FI</sup> *dæsēgālbom*.

**UR** 1<sup>F</sup> *sægtlštānā<sup>e</sup>*. 2<sup>F</sup> *sægtlštānā<sup>e</sup>*. 4<sup>FI</sup> *sægtbā<sup>h</sup>m* [kann auch beim Einbaum eingesetzt werden]. 4<sup>FI</sup> *sægtlštānā<sup>e</sup>* oder *māfšt<sup>e</sup>*.

**UW** 1 *māfšt*. 2 / [Sportfischer brauchen nie Segelschiffe]. 2<sup>F</sup> *dāmāfšt*, korr. *sægtbāim* (Sg.), so der Ausdruck des Vater von Gw. 4<sup>F</sup> *sægtbāim* (?GW.). 5<sup>F</sup> *māfšt<sup>e</sup>*, korr. *sægubajm*, *sægtbāim*. 6<sup>F</sup> *sægtmāfšt<sup>e</sup>*. 7<sup>F</sup> Früher / . 10 (sugg.) (: ) *māfštā* "wie an andern Orten".

**ZG** 2 *dāmāfštā*, *māfšt*. 5 *dāmāfštā* im alten Fischerschiff durch Loch im Bank gesteckt und durch Loch im Blindboden. 6 *sægtbæ<sup>m</sup>*. 7<sup>F</sup> *māfšt*, bei Gw. ?

**ZH** 2 +. 5<sup>FI</sup> / . 5<sup>FI</sup> / . 6<sup>F</sup> / . 10<sup>F</sup> Hier: / . 42 *dāmāfšt*. 44 *dāmāfšd*. 54 0. 55 *dæbāum*. 56 0. 59 *dæsēgtbāum*. 60 *segātbā<sup>m</sup>*, *dæbā<sup>m</sup>*.

Segelboote haben hiernur Leute mit Wochenendhäusern, die von Basel, Luzern und andern Städten aus hier Ferien machen und hier ihre Boote haben. 25<sup>F</sup> / . 27 / . 28 *štānā<sup>h</sup>* [unten und oben?].

**SG** 28 *dægrōfšbāum* = waagrecht, *dægāffālbāum* = schräg. 29 +. 34<sup>III</sup> +. 36 0, die Gw. selbst segelt nicht. 37<sup>F</sup> 0.

**SH** 10 Ø. 11<sup>III</sup> +.

**SO** 21 +.

**SZ** 1 Oben *sægttrōr*, unten /; am Segel *šlik*, korr. *rikk* aus Seil, durch welches Rohr geschafft. 1<sup>F</sup> *sægttrōr* = die obere Stange; unten: / . Ferner: *šitāšpārā*, *špārā*, in Gürbe eingesteckt, um Zopf darauf fest zu machen. 3<sup>FI</sup> *štānā* oben, unten: / . 3<sup>FI</sup> *sægttrō<sup>r</sup>*, 6-8 m lang, nur oben. 9 (?GW.) 10 (?GW.) 10<sup>F</sup> *sægtlštānā<sup>e</sup>*. 11 *kxwārštānā<sup>h</sup>*, kurz: *sægtlštānā<sup>h</sup>*, oben. 12 / . 13<sup>F</sup> Bei Fischerkahn oben: *twærštānā<sup>h</sup>*. Beim alten Nauen Querstange mit *rōtt<sup>e</sup> kxnebtāt*. Segel in beiden Fällen rechteckig.

**TG** 2<sup>F</sup> / . 4 0. 8 *trūātā* (Art. Sg.), *arūātā*, meistens hat es nur eine Rute oben, vielfach auch noch unten eine, aber seitlich hat es nirgends. 8<sup>F</sup> *segālrūātā*. 12<sup>F</sup> *segālštānā* (Sg.), *segālštānā* (Pl.). 13<sup>F</sup> *segālbōmli* (?GW.). † Gaffel: 0. 26<sup>FI</sup> *kxwērhltsar* (?GW.). 26<sup>FI</sup> *segālrūātā* = unten, *segālgāffāl* = oben.

**UR** 1<sup>F</sup> (?GW.) Diese Dinge kennt ein Fischer nicht. 2<sup>F</sup> *štānā<sup>h</sup>* oder *lātā<sup>h</sup>*. 4<sup>FI</sup> 0, *dænāw<sup>e</sup>* hat es eine *kxgā* (Reihe von Ringen), an welchen Segel hängt. 4<sup>FI</sup> 0? [Sicher weiss man nicht, da Tradition mit den alten Segelschiffen unterbrochen].

**UW** 1 +. 2 / [Sportfischer brauchen nie Segelschiffe]. 2<sup>F</sup> Bei Fischern: /; Ausdruck: ?GW. 4<sup>F</sup> / . 5<sup>F</sup> (?GW.) [bei Gw. /]. 6<sup>F</sup> +. 7<sup>F</sup> Früher / . 10 +.

**ZG** 2 +. 5 +. 6 Beim alten Vierecksegel: unten und oben *āštīkx<sup>t</sup>*; Ausdruck: ?GW. 7<sup>F</sup> / .

**ZH** 2 +. 5<sup>FI</sup> / . 5<sup>FI</sup> / . 6<sup>F</sup> / . 10<sup>F</sup> Hier: / . 42 0. 44 +. 54 0. 55 0. 56 +. 59 [Bei Ledischiff]. *sēgālrōr*. 60 *fsegātrōr* = oben, bei Ledischiff-Segel. *dægrōfšpā<sup>m</sup>* und *kāflā* bei Sportsegelschiffen.

Frage 112.6

## Die Segelrute

**AG** 40 *segālštānā<sup>h</sup>*. 44 +. 55<sup>III</sup> 0.

**BE** 10 +. 13 *segālrūātā* [untere und obere; nur auf Segelschiffen vorhanden, bei Fischerschiffen hat es keine Ruten zu den Segeln]. 14 0. 19<sup>III</sup> +. 20 / . 27 *sēguštānā<sup>h</sup>* oder *šitāštānā<sup>h</sup>*. 30 *sēguštānā<sup>h</sup>*. 31 +. 47<sup>VI</sup> +. 74 *štānā<sup>h</sup>*. 74<sup>F</sup> Oben: *štānā<sup>h</sup>*, unten; Ø. 75 *štānā<sup>h</sup>* unten und oben. Vgl. *štrūp<sup>a</sup>* = die Seile, mit welcher die untere Segelstange an der Wand befestigt wird. 77 *āxneχt* = Latte oben, unten: Ø. So beim alten Fischerboot. 79 *lātā* (?GW.). 81 (?GW.) 82 *tštānā<sup>h</sup>*, unten: / . 83 (?GW.)

**FR** 1<sup>F</sup> 0. Hat man hier als Fischer nicht gebraucht. Segelboote haben hier Leute, die zum Vergnügen segeln. Die kommen fast alle von auswärts.

**LU** 17 + [Gw. hat nie mit Segelbooten zu tun gehabt.

Frage 112.5

## Die Segelleinen

Allgemeine Antworten

**AG** 55<sup>III</sup> 0, [Gw. hatte nur ein Segel!].

**BE** 10 +. 19<sup>III</sup> +. 20 / . 31 +. 47<sup>VI</sup> + [auf der Aare sind die Segel unbekannt]. 75 *sēl<sup>h</sup>*. Vgl. auch 112. 6. 79 *seyl*. 83 ?Gw.

**LU** 17 + [Gw. hat nie mit Segelbooten zu tun gehabt. Segelboote haben hiernur Leute mit Wochenendhäusern, die von Basel, Luzern und andern Städten aus hier Ferien

machen und hier ihre Boote haben. 25<sup>F</sup>/. 27/.  
**SG** 13+. 28 *sbâumsēil* = im Segelschiff; (*grōfsbaumšōta*  
[wo es darauf geführt wird]); *stau* = in 'Alewinder'. 29  
+. 34<sup>III</sup> 0. 36 (: ) *sâil*. 37<sup>F</sup> 0, *dsbindsâil* (?Gw.).

**SH** 10/, sachlich unbekannt. 11<sup>III</sup> +.

**SO** 21 +.

**SZ** 1 *sæg<sup>2</sup>tbæ<sup>u</sup>msæ<sup>t</sup>* zum Aufziehen des Segels, oben  
durch Loch im Baum [mit eingelegten *bæ<sup>u</sup>mtōtst<sup>i</sup>*].  
*top<sup>2</sup>tsæ<sup>t</sup>* aus zwei Strängen = Verstärkung des Baumseils.  
*trōrsæ<sup>t</sup>* (Art. pl.) zum *tsō<sup>u</sup>mæ* [Verstellen bei schrägem  
Wind] befestigt Eisen am Rohr. 9 ?Gw. [nur bei Sports-  
leuten!]. 10 ?Gw. 13<sup>F</sup> Beim Fischerkahn unten: *sīt<sup>æ</sup>*  
[Schnüre]. Beim alten Nauen: unten keine Querstange;  
für Seil keine Bezeichnung.

**TG** 2<sup>F</sup>/. 4 *sōrtsēli* = das hält man in der Hand, zum Ein-  
ziehen des Segels; *sēli* = vorn, es hängt [kein besonderer  
Name]. 8 *fsegalsō<sup>u</sup>li*; † *ortsō<sup>u</sup>li* = wird in der Hand gehal-  
ten; damit kann man den Segel mehr oder weniger fest  
legen, bei mehr oder weniger starkem Wind. *dafūas* =  
zum Anbinden des Segels an das Schiff [sachlich ?]. 8<sup>F</sup>  
*fsegalsēli*; *sō<sup>u</sup>rt* oder *sōrtli* = Seil, womit das Segel in der  
Hand gehalten wird. 12<sup>F</sup> *fsegalsēli*. 26<sup>FI</sup> *segalsēil*.

**UR** 2<sup>F</sup> ?Gw. *agūatæhæ<sup>t</sup>sig*. Man nimmt *bef<sup>u</sup>særšnūær*,  
*sæg<sup>2</sup>šnūær*. 4<sup>FI</sup> *striks*, ?Gw. 4<sup>FI</sup> *tsæ<sup>t</sup>* [sicher weiss man  
nicht, da Tradition mit den alten Segelschiffen unter-  
brochen].

**UW** 1 +. 2/[Sportfischer brauchen nie Segelschiffe]. 2<sup>F</sup>  
Bei Fischern: /; Ausdruck: ?Gw. 4<sup>F</sup>/. 5<sup>F</sup> ?Gw. [beim Gw.  
/]. 6<sup>F</sup> +. 7<sup>F</sup> Früher / . 10 +.

**ZG** 2 +. 5 +. 6 *fsæyti* (Art.) ?Gw. 7<sup>F</sup> /.

**ZH** 2 +. 5<sup>FI</sup> / . 5<sup>FI</sup> / . 6<sup>F</sup> / . 10<sup>F</sup> Hier: / . 44 0 [Gw. kennt diese  
Ausdrücke nicht, da er selbst keines hat]. 54 +. 56 +.

a) Die Leine, an der das Segel hängt

**AG** 40 *fsegtsēil* oder *fsegtsnūær* = an dem das Segel  
hängt.

**BE** 13 *seg<sup>2</sup>baumseil*. 14 *sēgtsēil*. 27 *sē<sup>i</sup>li*. 30 *tsēgusē<sup>i</sup>li*.  
74 *seyti* (sg.) zum Aufziehen des Segels. 74<sup>F</sup> *sē<sup>u</sup>*. 77 *sē<sup>i</sup>*.  
81 *midærāšnūær*, *af<sup>u</sup>sēil*. 82 *ærrol<sup>æ</sup>*, *tsē<sup>i</sup>*.

**FR** 1<sup>F</sup> 0. Hat man hier als Fischer nicht gebraucht. Se-  
gelboote haben hier Leute, die zum Vergnügen segeln,  
die kommen fast alle von auswärts.

**LU** 28 +.

**SZ** 1<sup>F</sup> *stwærsæit* = an oberer Ecke befestigt 10<sup>F</sup> ?Gw. 11  
*sæg<sup>2</sup>tsæ<sup>t</sup>*, 5. 1 + 5. 2 = nur ein Stück. 12 *ma<sup>u</sup>šsæ<sup>t</sup>*.

**TG** 13<sup>F</sup> 0 [vom Gw. nie gemacht]. 26<sup>FI</sup> *sāl*.

**UR** 1<sup>F</sup> ?Gw. Diese Dinge kennt ein Fischer nicht.

**ZH** 42 *ma<sup>u</sup>šdsâil* (aGw.). Gw. hat selbst kein Segel-  
schiff. 55 0. 59 *sēgalsail*. 60 Das ist *fsegtsâil* = bei  
Ledischiff.

b) Die Leine, an der das Segel hochgezogen wird

**AG** 40 *pmā<sup>u</sup>šdsæ<sup>i</sup>li* = hält die Segelstange fest.

**BE** 13/[es ist nur auf Segelschiffen vorhanden, aber nicht  
auf Fischerschiffen mit Segeln]. 14 *sēgtsēil*. 27 *sē<sup>i</sup>li*. 30

*tsēgusē<sup>i</sup>li*. 74 *seyti* (sg.) zum Aufziehen des Segels. 74<sup>F</sup>  
*sē<sup>u</sup>*. 77 *sē<sup>i</sup>*. 81 *midærāšnūær*, *af<sup>u</sup>sēil*. 82 *ærrol<sup>æ</sup>*, *tsē<sup>i</sup>*.

**FR** 1<sup>F</sup> 0. Hat man hier als Fischer nicht gebraucht. Se-  
gelboote haben hier Leute, die zum Vergnügen segeln,  
die kommen fast alle von auswärts.

**LU** 28 ?Gw.

**SZ** 1<sup>F</sup> *sæg<sup>2</sup>tsæ<sup>t</sup>* oder *bæ<sup>u</sup>msæ<sup>t</sup>*: lief oben im Mast durch  
ein Loch. 3<sup>FI</sup> *mæsæ<sup>t</sup>* Segel aufgezogen. 3<sup>FI</sup> *sæg<sup>2</sup>tsæ<sup>u</sup>*  
lief durch den hohlen Mast und hielt oberes Segelrohr.  
*sæg<sup>2</sup>tsæ<sup>u</sup>* lief durch den hohlen Mast und hielt oberes  
Segelrohr. 10<sup>F</sup> *sæg<sup>2</sup>tsæ<sup>t</sup>*. 11 *sæg<sup>2</sup>tsæ<sup>t</sup>*, 5. 1 + 5. 2 = nur  
ein Stück. 12 ?Gw.

**TG** 13<sup>F</sup> 0. 26<sup>FI</sup> *fsāl* (Art. sg.), *ma<sup>u</sup>šsāl*, *bōmsāli*. **UR** 1<sup>F</sup>  
?Gw. Diese Dinge kennt ein Fischer nicht.

**ZH** 42 0. Gw. hat selbst kein Segelschiff. 55 0. 59  
*sēgalsail*. 60 Das ist *fsegtsâil* = bei Ledischiff.

c) Die unten am Segel befestigte Leine, mit welcher  
das Segel verstellt werden kann

**AG** 40 *tē<sup>u</sup>kkxsē<sup>i</sup>*.

**BE** 13 *seg<sup>2</sup>txnē<sup>d</sup>*. 27 0. 30 *sēgutsōpfæca*. 150 cm lang. 74  
*tswōštruppæ*. 74<sup>F</sup> *štruppæ*. 77 *štruppæ*. 81 *šnūær<sup>i</sup>* (pl.).  
82 *trōm* unten am Segel, um es am Schiff anzubinden.

**FR** 1<sup>F</sup> 0. Hat man hier als Fischer nicht gebraucht. Se-  
gelboote haben hier Leute, die zum Vergnügen segeln,  
Die kommen fast alle von auswärts.

**LU** 28 ?Gw.

**SZ** 1 Unten *tsōpf* an jeder Ecke des Segels, befestigt an  
*sæg<sup>2</sup>špæræ* (pl.) seitlich oder an *špæræ* (sg.). 1<sup>F</sup> *tsōpf* (pl.),  
früher noch *stop<sup>2</sup>tsæ<sup>t</sup>* gebraucht im Sturm: muss den  
Segelbaum sichern. 3<sup>FI</sup> Auf jede Seite *pfloks*, mit einem  
*sæ<sup>t</sup>*. 3<sup>FI</sup> Unten an beiden Seiten: *tsōpf*, welche seitlich  
an Schiff befestigt werden. 10<sup>F</sup> ?Gw. 11 *hātftær<sup>æ</sup>*. 12  
?Gw.

**TG** 13<sup>F</sup> *ōrtsēli* (sugg.). 26<sup>FI</sup> *fō<sup>u</sup>ronnōsāl*. † Ortseil: 0  
(?Gw.).

**UR** 1<sup>F</sup> ?Gw. Diese Dinge kennt ein Fischer nicht.

**ZH** 42 0. Gw. hat selbst kein Segelschiff. 55 *ha<sup>u</sup>tsâil*.  
59 0 [auf Ledischiff hat es keines, da Segel bei den *tsōpf*  
(Nom. pl.) = die untersten zwei Seilmaschen, befestigt  
wird]. 60 *grō<sup>u</sup>šōt*.

Frage 112.7

## “Anker”

**AG** 11 *ānq<sup>u</sup>kkær*. Sachlich: / . 13 *dærq<sup>u</sup>kkær*. 15  
*dærq<sup>u</sup>kkær*. 16 *d<sup>u</sup>rkær*. 29<sup>V</sup> *dærq<sup>u</sup>kkær*. 30 *q<sup>u</sup>kkær*. 31  
*q<sup>u</sup>kkær*. 33 0. 34 *ānkær*. 40 *dærq<sup>u</sup>kkær*. 42 *dærq<sup>u</sup>kkær*.  
43 *q<sup>u</sup>kkær*. 44 *q<sup>u</sup>kkær*. 45 *q<sup>u</sup>kkær*. 55<sup>I</sup> *dærq<sup>u</sup>kkær*. 55<sup>III</sup>  
*q<sup>u</sup>kkær*. 58 *dærq<sup>u</sup>kkær*. 59<sup>I</sup> *dærq<sup>u</sup>kkær*. 59<sup>III</sup> *dærq<sup>u</sup>kkær*. 61

*aḡkxər*.

**BE** 5<sup>d</sup> *dʳaḡḡkxər*. 5<sup>v</sup> Das ist *təraḡḡkxər*. 10 *dəraḡḡkxər*. 13 *dəraḡḡkxər*. 14 *dəraḡḡkxər*, *traḡḡkərli*, sofern klein. 15<sup>l</sup> *ənaḡḡkxər*. 15<sup>lll</sup> *dəraḡḡkxər*. 17 *dəraḡḡkxər*. 19<sup>l</sup> *dəraḡḡkxər*. 19<sup>lll</sup> *dəraḡḡkxər*. 20 *dəraḡḡkxər*. 23 *dəraḡḡkxər*. 27 *aḡkxər*. 28 *dəraḡḡkxər*. 30 Das ist *təraḡḡkxər*. 31 *aḡkxər*. 38 *dəraḡḡkxər*. 46 *dəraḡḡkxər*, / . 47<sup>l</sup> *dəraḡḡkxər*. 47<sup>lv</sup> *dəraḡḡkxər*. 47<sup>vl</sup> Das ist *təraḡḡkxər*. 54 *aḡkxər*. 55 *dəraḡḡkxər*. 74 a) *aḡkxər* mit zwei oder [neu] vier Schaufeln, so bei Gw. im grossen Motorboot, mit Seil darauf. b) *wətv*, drei Zinken, so früher bei den Fischern bzw. bei grösseren Booten, Seil darauf. 74<sup>f</sup> *aḡkxər*, so bei Gw. zum Setzen von Schnüren auf dem Grund. 75 *aḡkxər* nur beim Dampfschiff. Aber bei Gw. vorhanden, früher gebraucht beim "garnen", um Fischerschiff am Grund festzumachen. 76 *ənaḡḡkxər*. 77 *ənaḡḡkxər*, bei Gw. jetzt mit vier Armen. 78 *ənaḡḡkxər*. 79 *ənaḡḡkxər*. 81 *aḡkxər*. 82 *aḡkxər* nur auf Dampfschiffen. *trəḡḡt* = Dreiangel, etwas von einer dreizackigen Gabel; zum Setzen des Grundnetzes. 83 *ənaḡḡkxər*.

**FR** 1<sup>f</sup> *aḡḡḡr*.

**LU** 17 Ø, wird hier nirgends gebraucht. 25 *dəraḡḡkxər* (Art.). 25<sup>f</sup> *dʳaḡḡkxər*; auf grossen Schiffen vorhanden. *trəḡḡ*: Dreispitz-Anker; so bei Gw.; Inf. *trəḡḡt* = damit etwas auf Seegrund nachgehen. 26 *dəraḡḡkxər*. 27 / . 28 *aḡkxər* bei Last- und Dampfschiffen, bei Gw.: / . *trəḡḡ* = so bei Gw., zum Setzen von Schnüren usw. auf den Seegrund. Teile: +.

**SG** 9 *ənaḡḡkxər*. 10 *dəraḡḡkxər*. 11 *dəraḡḡkxər*. 13 / . 14 0. 15 *ənaḡḡkxər*: / . 16 *ənaḡḡkxər*. 17 *ənaḡḡkxər*. 28 *aḡkxər*. 29 *dəraḡḡkxər*; sachlich: / [Gw. springt einfach ins Wasser und hält das Schiff mit einem Seil]. 33 *aḡkxər* (aGwj.). 34<sup>l0</sup>. *vəraḡḡkxərət* (Part. Perf.). 34<sup>lll</sup> *dəraḡḡkxər*. 35 *dəraḡḡkxər*. 36 *aḡkxər*. 37<sup>f</sup> *dəraḡḡkxər* heutzutage nur noch bei Zementschiff gebraucht. 42 *aḡkxər*.

**SH** 7 *aḡkxər*. 10 *dəraḡḡkxər*. 11<sup>lll</sup> *dəraḡḡkxər*, sachlich: / .

**SO** 21 *dʳaḡḡkxər*. *aḡkxər*. 28 / .

**SZ** 1 *kxə<sup>l</sup>aḡḡkxər* früher bei den Ledischiffen; jetzt bei den grossen Schiffen obligatorisch. 1<sup>f</sup> a) *ənaḡḡkxər*: jetzt bei den Ledischiffen, Dampfschiffen. Sonst: / . Eigentlicher Anker. b) Zum Befestigen von Sachen am Seegrund: *ənaḡḡkxər*. 3<sup>f1</sup> *ənaḡḡkxər*. 3<sup>fll</sup> *ənaḡḡkxər*. 5 (sugg.) *aḡḡkxər* (?GW.). 9 *dəraḡḡkxər*. 10 *aḡḡkxər*. 10<sup>f</sup> *aḡḡkxər*. 11 *ənaḡḡkxər* = bei grossen Schiffen. *drīaḡḡt*, *viḡsərtəḡḡt* = von Fischern gebraucht, um Netze zu setzen. Inf. = *trəḡḡt*. 12 a) *ənaḡḡkxər*. b) *trəḡḡt*. 13 (?GW.) 13<sup>f</sup> *ənaḡḡkxər* + *sḡḡt* bei Gw.

**TG** 2<sup>f</sup> / . 4 *dəraḡḡkxər*. 8 *aḡḡkxər* sieht man selten, die *gundlə* werden hauptsächlich *apfōl* gebunden. 8<sup>f</sup> *aḡḡkxər*, sachlich: / [Schiff an das Land angebunden]. 12<sup>f</sup> *dəraḡḡkxər*. 13<sup>f</sup> *dəraḡḡkxər*. 26<sup>f1</sup> *aḡḡkxər*. 26<sup>fll</sup> *ənaḡḡkxər*.

**UR** 1<sup>f</sup> *dəraḡḡkxər*. [*dərtəḡḡt*, in verschiedenen Grössen, zum Setzen von Netzen]. 2 *ənaḡḡkxər*. 2<sup>f</sup> *trəḡḡt* [Foto Flüelen!], dreiarig, *aḡḡkxər*, zweiarig. 3 *ənaḡḡkxər*. 4<sup>f1</sup> *ənaḡḡkxər* (sugg.). 4<sup>fll</sup> *dʳrtəḡḡt*. a) Die kleinen: zum Setzen von Schnüren auf dem Seegrund. b) Zum Befestigen

des Schiffs beim *tsukārnə* (Inf.); in dieser Art auch von Sportfischern gebraucht, um Schiff zu verankern. *aḡḡkxər* beim Dampfschiff.

**UW** 1 *ənaḡḡkxər*. 2 +. 2<sup>f</sup> *aḡḡkxər*. 4 *ənaḡḡkxər*. 4<sup>f</sup> *dʳaḡḡkxər*, so beim Lastschiff und Dampfschiff; *trəḡḡt* zum Suchen von Dingen auf dem Seegrund; Teile davon: ?GW. 5 *aḡḡkxər*. 5<sup>f</sup> *dʳaḡḡkxər*. Mit drei Armen: "Tragel". 6<sup>f</sup> *aḡḡkxər*. 7<sup>f</sup> Keine *aḡḡkxər*. 9 *aḡḡkxər* (sugg.). 10 / .

**ZG** 1 *ənaḡḡkxər* (sugg.). 2 *aḡḡkxər* nur bei grossen Schiffen. 5 *ənaḡḡkxər*, Gw. braucht einen kleinen beim Landgarn ziehen. 6 *aḡḡkxər* nur bei *motōršiftən<sup>e</sup>*. 7<sup>f</sup> (sugg.) *dəraḡḡkxər*.

**ZH** 2 *dəraḡḡkxər*. 5<sup>f1</sup> *ənaḡḡkxər* beim Fährschiff und beim Fischerschiff. 5<sup>fll</sup> *dəraḡḡkxər* beim Fährschiff und beim Fischerschiff. 6<sup>f</sup> Nicht mehr, früher gehabt: *aḡḡkxər* (sugg.), bei der Lachs Fischerei gebraucht. Das Fährrboot hat einen. 7 *aḡḡkxər*, sachlich: / . 10<sup>f</sup> / . 25 *aḡḡkxər*. 37<sup>l</sup> *aḡḡkxər*. 37<sup>ll</sup> *aḡḡkxər*. 37<sup>kl</sup> *dəraḡḡkxər*. 39 *dəraḡḡkxər*. 40 *aḡḡkxər*. 42 *dəraḡḡkxər*. 42<sup>a0</sup> [sachlich kaum bekannt]. 44 *aḡḡkxər* [sachlich selten]. 54 *aḡḡkxər*. 55 *ənaḡḡkxər*, sachlich: / [nur bei Segelschiffen]. 56 *dəraḡḡkxər*, auf kleinen Schiffen nicht vorhanden, nur auf Ledischiffen [früher, heute auch nicht mehr]. 58 *dəraḡḡkxər*. 59 Der *aḡḡkxər*. 60 *dəraḡḡkxər*, sachlich von Fischern selten gebraucht.

Frage 112.8

## Die Teile des Ankers

Allgemeine Antworten

**BE** 19<sup>lll</sup> Anker in Büren gar nicht gebraucht. *aḡḡkxərštē<sup>l</sup>* wird anstelle dessen gebraucht [viereckiger Stein mit einem Ring, der mit einer Kette ans Schiff gebunden wird]. Der Ankerstein ist deswegen für hiesige Verhältnisse besser geeignet, da der Anker, wenn er auf einen Stock trifft, sich so fest hineingräbt, dass man ihn nicht mehr wegbringt. 47<sup>vl0</sup>. 74<sup>f</sup> +. 82 Teil: ?GW.

**FR** 1<sup>f</sup> Gw. hat gar keine Namen für die einzelnen Teile des Ankers.

**LU** 27 / . 28 Teile: ?GW.

**SH** 11<sup>lll</sup> +.

**SO** 21 + [in Wolfwil werden keine Anker gebraucht].

**SZ** 9 (?GW.) 10 (?GW.) 10<sup>f</sup> (?GW.) 13<sup>f0</sup> bzw. ?GW.

**TG** 2<sup>f</sup> / .

**UR** 1<sup>f</sup> (?GW.) 2<sup>f</sup> (?GW.) 4<sup>fll</sup> Im Volksmund: 0.

**UW** 2 +. 2<sup>f</sup> (?GW.) 4<sup>f</sup> Teile von Anker: ?GW. 6<sup>f</sup> (?GW.) 7<sup>f</sup> Keine *aḡḡkxər*. 10 / .

**ZG** 2 (?GW.) 5 0 bzw. (?GW.) 7<sup>f</sup> (?GW.)

**ZH** 5<sup>f1</sup> Teile: ?GW. 5<sup>fll0</sup>? 6<sup>f</sup> Teile: ?GW. 10<sup>f</sup> +. 44 Teile des Ankers: 0. 54 0. 55 +. 56 +. 60 Teile des Ankers: 0.

a) Der Schaft

**AG** 15 0. 29<sup>v</sup> *taṅkxerštaṅṅə*. 40 *dəʃaḏd*. 43 0. 44 *štēg*. 55<sup>III</sup> *ənštaṅṅə* = Stange. Rute: 0. 58 *tšdṅṅə*. 59<sup>III</sup> 0. Bei Fischerweidling braucht man keine, sondern nur bei grossen Weidlingen.  
**BE** 5<sup>v</sup> *štəokx*. 10 0. 13 *aṅkxərrūətə*. 27 0. 30 *kreṅṅu*. Anker mit zwei und vier Armen. 31 *štaṅṅə*. 74 *štāb*. 75 *štaṅṅə*. 77 *tšarəštaṅṅə*.  
**LU** 25<sup>F</sup> (?GW.)  
**SG** 13 +. 28 *dəṛārm*. 29 +. 34<sup>III</sup> 0. 36 +. 37<sup>F</sup> +.  
**SH** 10 *aṅkxer*, korrr. *štīl*.  
**SZ** 1 *tštaṅṅə*, *štīl*? 3<sup>FI</sup> (?GW.) *štaṅṅə* oder *rūətə*, *rūət*.  
**TG** 40. 80; Gw. braucht den Anker selbst nicht. † Anker-  
rute: 0. 8<sup>F</sup> *šaft*. 12<sup>F</sup> 0. 13<sup>F</sup> 0. 26<sup>FI</sup> *dəštāb*. 26<sup>FI</sup> *dəštəok*.  
**UW** 1 *štāb* (?GW.). 5<sup>F</sup> *tštaṅṅə*.  
**ZG** 6 *štāṅṅə*.  
**ZH** 2 *taṅkxərruətə*. 59 *dəṛaṅkxərštəokx*.

b) Der Stock

**AG** 15 *taṅkxərštaṅṅə*. 29<sup>v</sup> *trūətə*. 40 *dəkxwēbq<sup>u</sup>kxə*. 43 *trawersəbūgt*. Ankerrute: 0. 44 *štaṅṅə*. 58 0. 59<sup>III</sup> 0.  
**BE** 5<sup>v</sup> *trūətə*. 10 *aṅkxərštaṅṅə*. 27 0. † Ankerrute: 0. 30 *dəṛaṅkxərštāb* nur bei Ankern, die zwei Arme haben. 75 *kxwērštāb*.  
**LU** 25<sup>F</sup> *rūətə*.  
**SG** 13 +. 28 /. 29 +. 34<sup>III</sup> 0. 36 +. 37<sup>F</sup> +.  
**SH** 10 *taṅkxərūətə* (aGwj.).  
**TG** 4 0. 8 *štaṅṅə*. 13<sup>F</sup> *aṅkəštāb*. 26<sup>FI</sup> *štāb*. 26<sup>FI</sup> *štaṅṅə*.  
**UW** 1 0. 5<sup>F</sup> *xrītsārm*, auf Schifflin um 90° gedreht.  
**ZH** 2 *aṅkxərštaṅṅə* (?GW.). 42 *dəštāb* (aGwj.). 59 *taṅkxərūətə*.

c) Der Ring

**AG** 15 *dəriṅ*. 29<sup>v</sup> *riṅ*. 40 *dəriṅ*. 43 *aṅkxəriṅ*. 44 *riṅ*. 58 *dəriṅ*. 59<sup>III</sup> *əriṅ*.  
**BE** 5<sup>v</sup> Das ist *təriṅ*. 10 *riṅ*. 19<sup>III</sup> *dəṛaṅkxəriṅ*. 30 *dəṛaṅkxərriṅ*. 31 *dərriṅ*. 77 *riṅ*.  
**SG** 13 +. 29 +. 34<sup>III</sup> 0. 36 +. 37<sup>F</sup> +.  
**TG** 8 *ənriṅ*. 8<sup>F</sup> 0. 12<sup>F</sup> *dəriṅ*. 13<sup>F</sup> *riṅ*. 26<sup>FI</sup> *riṅ*. 26<sup>FI</sup> *riṅ*.  
**UR** 2<sup>F</sup> *riṅ* beim "Tragel". 4<sup>FI</sup> *əriṅ*.  
**ZH** 2 *dəṛaṅkxərriṅ*. 59 *aṅkxəriṅ*.

d) Der Arm

**AG** 15 0. 29<sup>v</sup> 0. 40 *syox* Arm und Spitzen. 43 *tšūv<sup>u</sup>əngərm*. 44 0. 55<sup>III</sup> *tswəhəqkə* = zwei Flügel. 58 *dhəkə*. 59<sup>III</sup> 0.  
**BE** 30 *kxlaṅuə* (!), coll. Arm und Flügel. 31 *aṅkxərārm*. 74 (?GW.) 77 *tšarə* = Schaufeln und Arm.  
**SG** 13 +. 28 *tšūv<sup>u</sup>lə* = für Arm und Spitzen. 29 +. 34<sup>III</sup> 0. 36 +. 37<sup>F</sup> +.  
**SH** 10 0, *dəṛārm* [älterer Ausdruck? (aGwj.)]  
**SZ** 11 *tswəgrifər* (?GW.).  
**TG** 4 *aṅkxəršārm* = Ankerarm. 8 *tšūv<sup>u</sup>lə*. 8<sup>F</sup> 0. 12<sup>F</sup> *dəbəgə*.

13<sup>F</sup> 0. 26<sup>FI</sup> 0. 26<sup>FI</sup> 0.

**UW** 5<sup>F</sup> *bəgə* (?GW.).

**ZG** 6 *həkə* coll. für Arm und Flügel.

**ZH** 2 *taṅkxəršarə* Arm und Flügel. 59 *taṅkxəršūv<sup>u</sup>lə* (Arm und Flügel).

e) Die Flügel

**AG** 15 *tšūv<sup>u</sup>lə*. 29<sup>v</sup> *aṅkxəršarə*. 40 *syox* Arm und Spitzen. 43 *tšūv<sup>u</sup>lə* (Pl.). 44 *q̄rə*. 59<sup>III</sup> 0.  
**BE** 5<sup>v</sup> Das ist *tšarə* oder *aṅkxərhouə*. 10 *šarə*. 13 *tšārə*, *aṅkxəršārə*. 20 *əhəkə*. Drei Flügel. 27 *šūflə*, *šūvlə*. 30 *kxlaṅuə* (!), coll. Arm und Flügel. 31 *taṅkxəršūv<sup>u</sup>lə* 74 *etsiṅkə*. 75 *šūvlə*, *tswəšūv<sup>u</sup>lə*. 77 *tšarə* = Schaufeln und Arm.  
**LU** 25<sup>F</sup> *šūv<sup>u</sup>lə*.  
**SG** 13 +. 28 *tšūv<sup>u</sup>lə* = für Arm und Spitzen. 29 +. 34<sup>III</sup> 0. 36 +. 37<sup>F</sup> +.  
**SH** 10 *aṅkxəršūv<sup>u</sup>lə*.  
**SZ** 1 *tšūv<sup>u</sup>lə*. 1<sup>F</sup> *šūflə* aussen an beiden Seiten, sonst: ?GW. 3<sup>FI</sup> Unten zwei *šūvlə*. 3<sup>FI</sup> (?GW.) *šarə* = die Schaufeln.  
**TG** 4 *tšūflə*. 12<sup>F</sup> *həkə*. 13<sup>F</sup> *aṅkxəršūv<sup>u</sup>lə*. 26<sup>FI</sup> *šūvlə*. 26<sup>FI</sup> *tšūv<sup>u</sup>lə* [im Militärdienst bei den Pontoniers sagt man *tšarə*].  
**UR** 2<sup>F</sup> Drei *tsiṅkə* beim "Tragel". Beim Anker: *šūflə*. 4<sup>FI</sup> *drītsiṅkə*.  
**UW** 1 *šūv<sup>u</sup>lə* oder *aṅkxərbəq<sup>u</sup>* = die Schaufeln 5<sup>F</sup> *tlaffə*.  
**ZG** 6 *həkə* coll. für Arm und Flügel.  
**ZH** 2 *taṅkxəršarə*. 42 *tšūflə* (aGwj.). 59 *taṅkxəršūv<sup>u</sup>lə* (Arm und Flügel).

f) Die Kette

**AG** 29<sup>v</sup> *aṅkxərtq<sup>u</sup>*. 40 *əfsə<sup>l</sup>* oder *kxətəne* = vom Ring weg. 43 *əsaṅkxərtq<sup>u</sup>* = gebraucht, um eine Pontonbrücke zu bauen; geht vom Anker zum Ponton [*špantq<sup>u</sup>* = gebraucht um die Pontons am Ufer festzubinden, bei einer Pontonbrücke]; diese beiden werden nur bei Pontonbrücke gebraucht. Ketten werden nur gebraucht, um Pontons bei Brückenbau zu verbinden; sonst werden Ketten nicht gebraucht; bei Weidling werden Ketten und Anker sowieso nicht gebraucht. 44 *stə<sup>u</sup>* = Ankerseil [Kette: /]. 55<sup>III</sup> *xettəne* = Ankerkette. 58 *kxetti* oder *fsq<sup>l</sup>*.  
**BE** 10 *ənaṅkxərçötti*. 13 *çötti*. 14 *kçötti*. 20 *xetti*, *çötti* (sugg., korrr.). 27 *kçötti*. 30 *aṅkxərçötti*. 75 *əçötti*.  
**SG** 13 +. 28 *aṅkxərta<sup>u</sup>* [Fachausdruck] oder *aṅkxərseqil* = wenn aus Hanf; *xeti* = wenn Kette. 29 +. 34<sup>III</sup> 0. 36 +. 37<sup>F</sup> +.  
**SZ** 1 *əṇəreçet<sup>l</sup>*. 1<sup>F</sup> *çet<sup>l</sup>*. 3<sup>FI</sup> *çet<sup>l</sup>*. 3<sup>FI</sup> *xet<sup>l</sup>* (Sg.), jetzt *trə<sup>u</sup>tsə<sup>l</sup>*. 11 *əfsə<sup>l</sup>* oder *əçet<sup>l</sup>*. 12 *šifsçet<sup>l</sup>*. 13<sup>F</sup> *sq<sup>l</sup>* bei Gw., bei grossen Schiffen: *xet<sup>l</sup>*.  
**TG** 4 0. 8 *əçetlə* oder *sq<sup>l</sup>*. 12<sup>F</sup> *fsal* = Ankerseil, *əçetlə* = Ankerkette. 13<sup>F</sup> Ankerkette: 0. 26<sup>FI</sup> *əçetlə* oder *əsal* = Kette oder Seil. 26<sup>FI</sup> *kçetlə* (aGw.).  
**UR** 4<sup>FI</sup> *kçet<sup>l</sup>*, *əçet<sup>l</sup>*.  
**UW** 1 *əsaṅkxərsə<sup>l</sup>* [Drahtseil].

ZG 6 *χεῖτι*, *χετταν<sup>α</sup>* (Pl.).

ZH 2 *ῥσῆιλ* (Art. Sg.) oder *σαγκχῆρτο<sup>α</sup>*; *κχῆτα* (Art. Sg.) [sachlich: bei Motorbooten]. 44 *ῥῆιλ* = Ankerseil. 59 *κχῆτι* oder *ῥσῆιλ*.

Frage 112.10

## Der Bootshaken, die Stange, die zum Vorwärtsstossen des Bootes verwendet wird

AG 11 *δῆσταχῆ*. Griff = *ῥωῖρβλῆ*. Normalerweise 180-250 cm. *ῥῆιλῆ* (sugg.) = Ausdruck der Pontoniere, von Gw. nicht gesagt. 13 *ῥῆιλῆ*. 15 *ῥῆιλῆ*. Material: Stange = Holz, Zweizack = Eisen. 16 *ῥταχῆ* = jüngerer Ausdruck; *ῥῆιλῆ* = älterer Ausdruck. 29<sup>v</sup> *ῥῆιλῆ* = älterer Ausdruck; *ῥταχῆ* = jüngerer Ausdruck. [Länge ca. 3 m]. 30 *ῆῥῆιλῆ*. 40 *ῥῆιλῆ* = von Fischern gebraucht; *δῆσταχῆ* (sugg.) = von Pontonieren gebraucht. 42 *δῆσταχῆ*. 43 *δῆσταχῆ*, Holz, unten mit einem *ῆῥῆιλῆ*. †Schalte: "Sosagendie Fischer in der Aare". 44 *ῥταχῆ*, *ḡῆῥῆ* (sugg.), älterer Ausdruck. "Früher haben wir immer *ḡῆῥῆ* (f. Sg.) gesagt". *δῆῥῆῥῆ* = Stiel, Spitze: 0. 55<sup>iii</sup> *ῥταχῆ*, sachlich selten [man braucht sie kaum]. 58 *δῆῥῆῥῆ* oder *ῥταχῆ*. Teile davon: *ῆῥῆιλῆ* = Spitze, *ῆῥῆῥῆ* = zwischen Stange und Spitze, *ῆῥῆῥῆ* = Stange. 59<sup>iii</sup> *ῥταχῆ*. 61 *ῥταχῆ*.

BE 5<sup>v</sup> *ῥταχῆ*. 10 *ῥταχῆ* [mit Doppelspitze = zum Abstossen und Stacheln gebraucht; mit L-förmiger Doppelspitze = gebraucht zum Holz Fangen. Mit Spitze und Haken: Gebraucht, um das Schiff an etwas hinzuziehen, oder auch beim Durchfahren unter einer Brücke; man hält sich damit an Brücke, an Geländer etc., an Drahtseil, das über Fluss gespannt]. 13 *ῥταχῆ*, *ῥῆιλῆ* = nicht in Ligerz übliche Ausdrücke; zum Teil Dienstausrücke. *ῆῥῆιλῆ* = in Ligerz üblicher Ausdruck. 14 *ῆῥῆιλῆ*, *ῆῥῆιλῆ*. 19<sup>l</sup> 0. 19<sup>iii</sup> *δῆῥταχῆ*, korr. *ῆῥῆιλῆ*. *δῆῥταχῆ* sagt der Pontonier, *ῆῥῆιλῆ* sagt der Fischer. *ḡῆῥῆῥῆ* (Vb.) = mit einer Schalte auf das Wasser schlagen [und zwar mit beiden Spitzen in horizontaler Lage] um Fische ins Netz zu treiben. 20 *ḡῆῥῆῥῆ* mit Haken [zum *ḡῆῥῆῥῆ* zu *ῆῥῆῥῆ* gebraucht]. 27 *ῆῥῆῥῆ* [nur bei grossen Schiffen, wie zum Beispiel *ḡῆῥῆῥῆ* gebraucht, nicht bei leichten Ruderbooten]. 30 *ῆῥῆῥῆ* [Stiel ist ca. 250 - 300cm lang]. 31 *ῥταχῆ*, (sugg.) *ῆῥῆιλῆ* bodenständiger. 46 *ῆῥῆιλῆ*, "man schreibt *ῆῥῆιλῆ*". Doppelspitze. 47<sup>vi</sup> *δῆῥταχῆ*. 54 *ῆῥῆιλῆ*. 74 *ῆῥῆῥῆ* so bei Gw. (mit Haken); *ῥταχῆ* [eher Militärsprache] oder *ῆῥῆῥῆ* = mit Doppelspitze, sachlich bei den Pontonieren gebraucht. 74<sup>f</sup> +. 75 *ῆῥῆῥῆ* = mit Haken; *ῆῥῆῥῆ* = mit Doppelspitze. 77 *ῆῥῆῥῆ* = gewöhnlich Latte, so bei Gw. früher! *ῆῥῆῥῆ*, bei Pontonieren *ῥταχῆ*. Anm.: Aus der Beschreibung der Gw. wird Sache nicht klar. †Flötz-

haken: *ῆῥῆῥῆ* früher gebraucht beim Flössen. 82 0, hier keine Stacheln, aber: *ῆῥῆῥῆ*; *ῆῥῆῥῆ* aus Holz, inf. *ῆῥῆῥῆ* = Holz durch das Wasser ziehen; wird hier oft gemacht! 83 *ῆῥῆῥῆ* (Pl.), 5-6 m lange Stange.

FR 1<sup>f</sup> *ῆῥῆῥῆ*, gewöhnliches Ruder aus Holz.

LU 17 Gw. und schon sein Vater haben das immer mit einem *ῆῥῆῥῆ* gemacht [man hat immer ein Reserveruder bei sich]. Spezielle Geräte dazu hat man nicht. 25<sup>f</sup> *ῆῥῆῥῆ* = zum Abstossen gebraucht, aber selten nötig; eher noch zum *ḡῆῥῆῥῆ* [=Fischfalle]. *ῆῥῆῥῆ* = bei Gw. gebraucht, um Äste einzustecken. 27 *ῥταχῆ* in der Reuss. 28 *ῆῥῆῥῆ*, ~*ḡῆῥῆ* früher gebraucht zum *ῆῥῆῥῆ* = Holz über den See schiffen; diese Arbeit seit etwa 30 Jahren: /. Heute gebraucht zum Setzen von Schnüren, nicht zum Abstossen. Typus mit gegabelter Spitze hier: /.

SG 13 +. 28 *δῆσταχῆ*. 29 *ῆῥῆῥῆ*; aus Holz [liegt im Boot]. 34<sup>iii</sup> *ῆῥῆῥῆ* [ohne Eisenteile] = diese brauchen die Fischer, die von Benken herunter kommen, aber Gw. selbst braucht sie nicht. 36 *ῥταχῆ*, korr. *ῆῥῆῥῆ* [2m langer Holzstiel + Eisenspitze]. Beim Ledischiff = andere Form, die nicht zum Abstossen sind, zum Befestigen des Schiffes beim Ausladen. Es wird an die Schiffswand gestellt. 37<sup>f</sup> *ῆῥῆῥῆ* nur bei grossen Schiffen, zB. Ledischiffen. *ῆῥῆῥῆ* = zum Holz Fischen auf dem See.

SH 7 *δῆσταχῆ*. 10 *ῆῥῆῥῆ*; 'ῆῥῆῥῆ' = Hochdeutsch. 11<sup>ii</sup> *ῆῥῆῥῆ* (Art.). 11<sup>iii</sup> *δῆσταχῆ* = so sagt man im Militärdienst; *ῆῥῆῥῆ* (Art.).

SO 21 *ḡῆῥῆ*, gebraucht um Holz aus Aare zu fischen. *ῥταχῆ* [Zum flussaufwärts Fahren]. †*ḡῆῥῆ* = diese wurde früher gebraucht [heute verboten], um Fische anzustecken und auf Fischfang zu gehen. Schalte: 0. *ῆῥῆῥῆ* (?GW.).

SZ 1 *ῆῥῆῥῆ*, *ῆῥῆῥῆ* hinten mit *ῆῥῆῥῆ*. Zum Anstechen von Holz: *ῆῥῆῥῆ*, *ῆῥῆῥῆ*: ?GW. 1<sup>f</sup> a) *ῆῥῆῥῆ* zum *ῆῥῆῥῆ*. b) *ῆῥῆῥῆ* (Pl.) nur in den Flüssen zum *ῆῥῆῥῆ* = Holz anstechen, hier: /. 3<sup>f</sup> a) *ῆῥῆῥῆ* zum Abstossen des Schiffes. b) *ῆῥῆῥῆ* zum Anstechen von Holz, (Inf.) *ῆῥῆῥῆ* (Sj.). 3<sup>fi</sup> *ῆῥῆῥῆ* früher mit Doppelspitze, jetzt mit Haken. *ῆῥῆῥῆ* = Haken, *ῆῥῆῥῆ* = Stiel. 9 *ῆῥῆῥῆ*. 10 *ῆῥῆῥῆ*. 10<sup>f</sup> *ῆῥῆῥῆ* braucht man wenig. 11 *ῆῥῆῥῆ*. *ῆῥῆῥῆ* (mit Doppelspitze) bei den Pontonieren. 12 *ῆῥῆῥῆ*. 13<sup>f</sup> *ῆῥῆῥῆ*.

TG 2<sup>f</sup> a) *ῆῥῆῥῆ* ist das alte Wort; b) *ḡῆῥῆῥῆ*. 4 *ῆῥῆῥῆ* [Stake mit Eisenspitze darauf], *ῆῥῆῥῆ* (Dim. Sg.); *ḡῆῥῆῥῆ*. 8 *ḡῆῥῆῥῆ* ca. 5 m lang, Eschenstange, sonst nichts weiteres. *ῆῥῆῥῆ* = nur bei grossen Schiffen gebraucht [auf Hochdeutsch sagt man Stachel, ebenso im Militär]. *ῆῥῆῥῆ* (Pl.). †*ḡῆῥῆῥῆ* = nur als Notbehelf, wenn Schaltstecken nicht vorhanden. 8<sup>f</sup> *ḡῆῥῆῥῆ*, es ist es *ḡῆῥῆῥῆ*, meistens Eschenholz, ca. 4-5m, ca. Handgelenk-Dicke; sonst kein weiteres Zubehör [keine Eisen etc.]. †*ῆῥῆῥῆ* = hatte man früher bei *ḡῆῥῆῥῆ* [diese Segelschiffe heutzutage: /], sie haben *ḡῆῥῆῥῆ*, oben *ḡῆῥῆῥῆ*, wurde unter den Arm gestossen; unten *ḡῆῥῆῥῆ*, aus Eisen. †Haken: 0. 12<sup>f</sup> *ḡῆῥῆῥῆ* oder *ῆῥῆῥῆ* = älter; beides sachlich selten. 13<sup>f</sup> *ḡῆῥῆῥῆ*; meistens anstelle dessen: *ḡῆῥῆῥῆ* ["an andern Orten hat man *ῆῥῆῥῆ*"].



26<sup>F1</sup> *ambōtshōkə. šāltənə* (Pl.), *əšāltə*, sachlich gleich wie *bōtshōkə*, aber grösser, oben ein Querstab (T-förmig). 26<sup>FII</sup> *srūədər* bei gewöhnlichen Fischerschiffen; *štaxχəl* = gewöhnlich nur bei grösseren Schiffen; *ənhōkə* = gewöhnlich bei Motorschiffen [es ist Vorschrift, dass sie vorhanden sein müssen].

**UR** 1<sup>F</sup> *vlōtshāk<sup>ae</sup>*, korr. *vlētshāk<sup>ae</sup>*. 2<sup>F</sup> *vlētshāk<sup>ti</sup>*, *vlētshāk<sup>ae</sup>*. 3 *vlōtshāk<sup>ae</sup>*. 4<sup>F1</sup> *vlētshāk<sup>ae</sup>*. 4<sup>FII</sup> a) *dərvlētshāk<sup>ae</sup>* zum Abstossen. b) *tshāk<sup>ti</sup>* zum Auffangen der Schnur des Grundnetzes.

**UW** 1 *əvlōtshāk<sup>ae</sup>*. †Stachel: hier Ø. 2 Bei den Lastschiffen: *vlētshāk<sup>ae</sup>* zum *əbštōš<sup>ae</sup>*. 2<sup>F</sup> *vlētshāk<sup>ae</sup>*. 4<sup>F</sup> *shāk<sup>ti</sup>* (Art.), zum *uivənə* von Schnüren der Netze und Garn; zum Abstossen nicht gebraucht. 5<sup>F</sup> *vlētshāk<sup>ae</sup>*, *vlētshāk<sup>ti</sup>*. *štaxł* wird hiernicht gebraucht. 6<sup>F</sup> *vlōtshāk<sup>ae</sup>*, *hāk<sup>ti</sup>*. †Stachel: hier /. 7<sup>F</sup> *vlōshāk<sup>ti</sup>*, *hāk<sup>ae</sup>*. †Stachel: Ø. 10 a) Irgend ein *štixł* Holz hat Gw. gebraucht. b) *əhākk<sup>ae</sup>* zum Anstecken von Holz, das im Wasser ist usw.

**ZG** 2 *štixər*: Doppelspitze; *dəvlōtshōkə* ist mit Haken. 5 *štaxł*, *šifshōkə*. 6 *grōpəhākə* = so im Einbaum verwendet. *štixər*. Mit Doppelspitze: hier /, "es wäre ein *štaxł*". 7<sup>F</sup> *vlō<sup>ti</sup>tshāk<sup>ae</sup>*, *vlō<sup>w</sup>tshāk<sup>ae</sup>*; Gebrauch: zum Fangen von Stämmen, die im Wasser schwimmen; *vlō<sup>ti</sup>rts<sup>ae</sup>* (Inf.): Stämme ins Wasser gleiten lassen, schwimmen lassen und wieder einziehen.

**ZH** 2 *dəšifshōkə* = hier wenig vorhanden [mehr im Militär vorhanden; Gw. stösst das Schiff mit dem Ruder vom Ufer ab]. *ənštaxχəl* = um das Schiff dem Ufer entlang oder auch in Untiefen zu stossen, im Fluss. *šāltə* (sugg.), *əšāltə* = älterer Ausdruck als Stachel. 5<sup>F1</sup> *dəštaxł<sup>ae</sup>* korr. *šāltə* (sugg.). 5<sup>FII</sup> *šāltə*, Teile davon: *šāltəšwirbəl*, *šaft*, *šāltənīsə*; neu: *štaxχəl*. 6<sup>F</sup> *štaxł*, korr. *šāltə*. 10<sup>F</sup> *štaxχəl*. Bootshaken: /. 25 *ənštāxxəl*. 42 *štaxł*. "Andere sagen Schalte, aber nicht in Uster". 44 / ["*štāxxəl* hat es hier keine, da der Boden im See zu weich ist"]. *mitəməštāxxəl* wird selten *apštōš<sup>ae</sup>* (Inf.), mehr mit einem *rūdər* oder Stecken. 54 *ənštāxxəl*, *dəštāxxəl*. 55 *ənštakł* "wir sagen nicht *štaxχəl*, sondern *štakł*". 56 /. 59 *dəštarkł*, *štarkł* (Pl.) = bei Ledischiff, ca. 5-6 m lang. *dəhākkə* oder *shōklj* = bei kleinen Schiffen. 60 *dəštarkł*, Griff = *əšwirblə*, für die grossen Schiffe. Für die kleinen Schiffe = gleicher Name aber andere Form.

Frage 111. 1

## Leck werden (vom Boot)

**AG** 11 *sunərišs*; *wīndrišs* (Pl.); er ist *fərleχχə* (Part. Perf.), *vərliχd* (3. Pers.) oder *vəršwīnətsi* (3. Pers. Pl.). 13 *srifšsəd* (3. Pers.); *krišsə* (Part. Perf.) [man kann es wieder *špēntə*, mit Holz und Agraffen]. 15 *wēnsipriņnəd*, *sunərišs*, er ist *vərišsə*; verlechen: 0. 16 *fərleχχəd* (3.

Pers.) [man muss es wieder *fəršwellə* = wieder dicht machen]. 29<sup>V</sup> *wīndrišs* (Pl.), sofern durch trocknende Winde hervorgerufen; *sunərišs* sofern durch Sonne hervorgerufen; *špatł* = üblicherer und bodenständigerer Ausdruck; *veršwīnnə* = älterer Ausdruck; es tut *veršwīnnə*; *verleχχə* = jüngerer Ausdruck; ister *verleχχə*. 30 Sie tun *fərleχχə*. 31 0. 33 Tut es *fərleχχə*. 34 +. 40 *sištōf* ["es ist offen"], *pfūəgətūəndūv*, (sugg.) das Schiff ist *vərleχχə* (Part. Perf.). 43 Dann *tūətsfərleχχə* (3. Pers.). 44 *fərleχχənə* (Inf.) [es muss wieder *fəršwāuə*, indem man es z. B. ins Wasser setzt = flott gemacht werden]. 45 +. 59<sup>III</sup> *s<sup>v</sup>vərleχχəgērn* (3. Pers. Pl.), *vərleχχət*. 58 *fərleχχə*. 59<sup>III</sup> *wīndrišs*, *rūnnə* (Inf.), (sugg.) *fərleχχət* (Part. Perf.).

**BE** 5 *fərleχχət* (3. Pers.) oder *əstrūəglətsi* (3. Pers.). 10 Es tut *rūnnə*; (sugg.) *rleχχət* (Part. Perf.). 13 Tut es *fərleχχə*; *wīntšpēlt* = gibt es, wenn die Sonne die Seitenwände aufbricht und Risse entstehen. 14 Es tut *fərleχχə*. 15 *əsləkχ* = Loch, *əlekχ*. 17 0. 19<sup>I</sup> Es gibt *wīntšpēlt*, *fərleχχənə*, korr. *erleχχənə*. 19<sup>III</sup> Es gibt *fūəgə* = entstehen am Boden des Weidlings und zwar an der Nut zwischen den beiden Bodenteilen: der Boden besteht aus zwei Teilen, in der Nut dieser zwei Teile entstehen dann diese Fugen. Fugen entstehen dadurch, dass die Knospen, die die Nut zwischen den beiden Teilen bilden, herausfaulen. *wīntšpēlt* entstehen an den Seitenwänden des Weidlings [können auch in der *hebj* neben den *fūəgə* zu entstehen, weil *thebj* ausserhalb des Wassers liegt. Am Boden gibt es keine solche, da der Boden immer im Wasser liegt.] und zwar können sie an beliebiger Stelle des Seitenwändchens solche Windspalten, Risse entstehen, mehrere nebeneinandersogar. Entsteht durch Trockenheit. †Verlechen: 0. *əsrūnt*. 20 *ū/skleχχəd* (Part. Perf.). *tsittəwēns<sup>s</sup>u/skleχχəd*. 23 Es ist *erleχχət* (Part. Perf.), dann *rūnnəsi* (3. Pers. Pl.). 27 Es ist *rleχχət* = durch Trockenheit; *əwīntšpə<sup>st</sup>t* (Sg.), *wīntšpə<sup>st</sup>t* (Pl.) = rühren von Defekt in der Herstellung her, nicht durch Trockenheit. 28 0. 30 *tšifšs<sup>ae</sup>rleχχəd*. 31 So *fərleχχənəts* es [das Schiff]; die Seitenwände tun *fərleχχənə*, ist das Schiff *fərleχχət* (Part. Perf.). 46 *rleχχət*. 47 *erleχχənə*, der Weidling *erleχχət*. 74 *ərleχχət* (Part. Perf.). 74<sup>F</sup> +. 75 *vərleχχənə* (Inf.), *əsrūnt*. 76 *ərleχχənə* (Inf.), *əsrūnt*. 77 *ərleχχənə* (Inf.), *əsrūnt*, *rūnnə*. 78<sup>IV</sup> *əsrūnt*, es ist *ərleχχət*. 78<sup>VII</sup> Das Schiff *rūnt*, *krūnnə* (Part. Perf.), es ist *ərleχχət*. 79 *ərleχχənə*, *əsrūnt*. 81 *tsərleχχənə<sup>n</sup>*, es ist *tsərleχχəd*, *tsərleχχənəts*, *əsrinn<sup>i</sup>* (konj.). 82 *vərleχχənə* (Inf.), *əsrūnt*. 83 *tsərleχχənəts* (3. Pers.), *əsrīnd*.

**FR** 1<sup>F</sup> Die Bretter tun *v<sup>r</sup>rleχχə*; das Schiff ist *lekχ*.

**LU** 17 Das Schiff tut *v<sup>r</sup>rleχχənə*, es ist *v<sup>r</sup>rleχχət*. 25 *gōtstəmə* (3. Pers.), es tut dann *rūnnə* (Inf.). 25<sup>F</sup> *v<sup>r</sup>rleχχənə* (Inf.), wennes *v<sup>r</sup>rleχχənədiš*; es tut *rūnnə*. 26 (?GW.) Dann *vərleχχənəts*, dann *vəršwātəts*, beim Schiff. 27 *vərleχχənə* (Inf.), es ist *v<sup>r</sup>rleχχəd*; (sugg.) das Schiff *rūnd*. 28 Dann ist es *vərleχχət*, das Schiff *rūnt*.

**SG** 9 Es wird *leχ*, sie *gōndusənanə* (3. Pers. Pl.). 10 +. 11 +. 13 +. 14 +. 15 *denšwīnits* (?GW.); es ist *veršwūənə* (Part. Perf.) oder *vərleχχət* (Part. Perf.). 16 +. 17 +. 28 *vərleχχət* (3. Pers. Pl.), das Schiff ist *vərleχχət*. 29

*ašpruŋ* oder *ašunari/s*, diese sind *vərleχχət* (Part. Perf.) (sugg.) = vom Schiff. 33 +. 34<sup>l</sup>0. 34<sup>ll</sup> *vərleχχə* (sugg.), die Wände tun *vərleχχə*, das Schiff tut *vərtroχnə*. 35 0. 36 Es tut *vərleχχə*. 37<sup>F</sup> *vərleχχə*. Es ist *vərleχχə*. 42 *vərleχət* (Part. Perf.), (?GW.).

**SH 10** Das Schiff ist *leχ*; *rūnə*, das Schiff *rūnt*. Von den Wänden: 0. 11<sup>ll</sup> *vərleχχə*; diese Wand *vərliχd* (3. Pers.); der Weidling ist am *vərleχχə*. 11<sup>lll</sup> *wīndri/s* (Pl.): das Holz arbeitet nach der Bearbeitung drei Jahre, und während diesen drei Jahren ist die Gefahr des Auseinandergehens, besonders bei Wind, sehr gross. Nach drei Jahren ist die Gefahr vorbei. *šeigəŋūvkri/sə* = hat den Weidling aufgerissen, sagt man.

**SO 21** *wīndre/s*, *rūnnari/s* (Sb.), *ūvkre/sə* (Part. Perf.) (aGwj.), sugg. *ūsklæχnəd* (aGwj.); [man muss es wieder *vəršwauuə* = flott machen (aGwj.), wenn man es ans Wasser bringt].

**SZ 1** *tətsfərlæχə*, *vərlæχə*, *əsrūnt*. 1<sup>F</sup> *vərlæχə*, (sugg.) *rūnə*, *tsrūnəχə*. 3<sup>Fl</sup> *vərlæχəts* (3. Pers.), *vərlæχət* (Part. Perf.). 3<sup>Fl</sup> Es ist *vərlæχət*, (!) *rūntwi<sup>2</sup>n<sup>e</sup>tsəynə*. 5 *vərlæχə*, *išfərlæχə*, *əsrūnt* (sugg.). 9 Es gibt *pæxri/s*, es ist *vərlæχət* (?GW.). 10 *vərlæχnət* (3. Pers.), *rūnt*. 10<sup>F</sup> Es tut *vərlæχnə*, *rūnn<sup>e</sup>*; das Schiff *rūnt*, dann muss man es *vəršwə<sup>t</sup>*. 11 Es ist *vərlæχnəds*; [das Schiff], *rūnts*. 12 Dass sie *vərlæχ<sup>e</sup>* werden, das Schiff tut *vərlæχ<sup>e</sup>*, *rūnn<sup>d</sup>*, (3. Pers. Pl.); man muss sie *phebnə*. 13 Von Holzgeschirr: *vərlæχ<sup>e</sup>* (Part. Perf.), *rūnt*. 13<sup>F</sup> *vərlæχnət* (3. Pers.), (sugg.) *ri<sup>2</sup>nt* (3. Pers.).

**Tg 2<sup>F</sup>** *wirtsleχ*, *srūntwidə<sup>t</sup>*. 4 Wenn sie *leχwūə<sup>rəd</sup>* [von den Seitenwänden]; *rūnəd*: vom Schiff gesagt. 8 *migun dlə<sup>i</sup>šleχwə<sup>rəd</sup>*, die Gondel tut *ri<sup>n</sup>nə*. 8<sup>F</sup> Es gibt *sunnari/s*, das Schiff ist *leχ*. 12<sup>F</sup> Es gibt *re/s*, die Risse tun *šwīnə*, *šeš<sup>d</sup>leχ*. 13<sup>F</sup> Das Schiff ist *leχ*, die Seitenwände tun *šwīnə*, sie sind *kšwūnə* (Part. Perf.). 26<sup>Fl</sup> *fəre/sə*, jetzt hat es diese Planke *fəre/sə*, das Schiff ist *leχ* † *šwīnə*: 0. 26<sup>Fl</sup> Es ist *leχ*; † verlechen: 0.

**UR 1<sup>F</sup>** Es ist *vərlæχnəd*, wenn es *ri<sup>2</sup>nt*, es tut *ri<sup>n</sup>n<sup>e</sup>*, *vərlæχnə*. 2 *əsišvərlæχnəd*, *əsrūnt*. 2<sup>F</sup> Die Bretter tun *vərlæχn<sup>e</sup>*, es ist *vərlæχnəd*, *tšif<sup>l</sup>ri<sup>2</sup>nt*. 3 *vərlæχn<sup>e</sup>*, dann *vət-sav<sup>d</sup>rūnn<sup>e</sup>*. 4<sup>Fl</sup> *vərlæχnət* (3. Pers.). 4<sup>Fl</sup> *d<sup>e</sup>vərlæχnəts*.

**UW 1** *verlæχnə* (Inf.). 2 Wenn Schiff leck: *ri<sup>n</sup>n<sup>d</sup>* (3. Pers. Pl.). 2<sup>F</sup> *verlæχnə* (Inf.). 4 *tuətsverlæχnə* (Inf.). 4<sup>F</sup> *əsvə<sup>t</sup>læχnəd*, denn: *əsrīnd*, dann muss man es *phebnə*. 5 (?GW.). 5<sup>F</sup> *verlæχnə* (Inf.), es ist *verlæχnəd*, *əsrīnd*. 6<sup>F</sup> *verlæχn<sup>e</sup>* (Inf.), *əsrēnd*. 7<sup>F</sup> *verlæχnə* (Inf.), *verlæχnəd* (Part. Perf.), *əsrīnd*. 9 *verlæχn<sup>e</sup>* (Inf.), es ist *verlæχnəds*, *əsrīnd*. 10 *verlæχnəd* (3. Pers.), (Part. Perf.), *əsrīnd*.

**ZG 1** Beim Schiff: ?GW. (sugg.) von Holzgefäss: *vərlæχnət*, *rūnt* (3. Pers.). 2 *vərlæχn<sup>d</sup>* (3. Pers. Pl.), *vərlæχnət* (Part. Perf.), *rūnt* (3. Pers.). 5 *vərlæχnəd* (3. Pers.), *rūnt* (3. Pers.). 6 Es ist *vərlæχnət*, es tut *vərlæχnə* (Inf.), dann *rūnts*. 7<sup>F</sup> Es ist *vərlæχət*, es tut *rūnn<sup>e</sup>*, *rūnt* (3. Pers.).

**ZH 2** *si ri/sədūf*; das Schiff tut *rleχχə*, oder es ist *ufkri/sə*. 5<sup>Fl</sup> Kommt praktisch kaum vor; *rūnts* (3. Pers.); es ist *leχ*. 5<sup>Fl</sup> *rūnts* (3. Pers.) [das Schiff], *əsrūnthalt*; kommt praktisch kaum vor. Er ist *leχ* (aGw.). 6<sup>F</sup> *uvri/sə*,

*srī/stūv* = es gibt Spalte = *ri/s* (Sg.). 7 Sie sind *pferi/sə* [von den Wänden]; das Schiff tut *rūnə* [vom Schiff]; es ist *leχ* [vom Schiff]. 10<sup>F</sup> *læχ*; (sugg.) *rūnt* (3. Pers.). 25 *fərlæχə*. 37 Das Schiff *fə<sup>t</sup>læχət* (3. Pers.). 39 Das Schiff ist *leχ*. 40 *sunari/s*, *ašpri<sup>2</sup>nt*. 42 Sie tun *fərlæχə*, sie sind *fərlæχə*, das Schiff *rūnt* (3. Pers.). 42<sup>a</sup> 0. 44 *šwīntāb* [vom Holz gesagt]; *əstūətlæχə*, es ist *fərlæχə*; das Schiff ist *fə<sup>t</sup>læχə* oder *srūnt*; die Laden sind *ap-kšwūnə*. 54 *dwēndhe<sup>2</sup>χšwūnə*, das Schiff *rūnt*. 55 Sie sind *fərlæχəd*, *s<sup>t</sup>fərlæχəd* (3. Pers. Pl.). 56 (: ) *fərlæχət* (Part. Perf.); *s<sup>t</sup>se<sup>t</sup>kfərlæχəd* = sie sei. 58 Das Schiff ist *leχ*. 59 Das Schiff ist *fərlæχə*, *dəlqdanəχšwīnə*. 60 *sišwīnədəxlitsemə* (3. Pers. Pl.), es ist *fərlæχət* (Part. Perf.).

Frage 111. 3

## “(Wieder) wasserdicht”

**AG 11** *vərkepdər* (3. Pers.). 13 *fərhepdswidr*. 15 Es ist wieder *i<sup>n</sup>ōrnig*. Verschwallen: 0. [ *vliχə*, mit *χnošpə* gemacht]. 16 Jetzt *rūntsntūmmə*, jetzt *vərməχts*. 29<sup>V</sup> Jetzt *fərhepdswidr*. 30 *vərhebə*, *sisim<sup>2</sup>pə<sup>r</sup>šwē<sup>t</sup>*. 33 Man muss es wieder *fəršwē<sup>t</sup>*. 34 +. 40 Jetzt ist es wieder *fəršwē<sup>t</sup>*, *əsfərhetwidr*. 43 Man schafft Wasser ins Schiff; “wirtun es ins Wasser zum *fərlæχə*”, oder *əsfərhetwidr* (3. Pers., sugg.) = zum fest machen (sic!). Aber: “Es ist *fərlæχd*” = es ist leck. 44 *əsfərhet* (3. Pers., sugg.). 45 +. 55<sup>ll</sup> *ərhet* (3. Pers.). 58 *fərthə*.

**BE 5<sup>l</sup>** Es ist *kšwauuəd* (pp). 5<sup>V</sup> Es ist *fəršwauuət* (pp), *əsfərhet* (3. Pers.). 10 *fərməχχə* (Inf.), *kšwauuət* (3. Pers.). 13 *fəršwauuəd* (pp). Ich muss das Schiff *tsfəršwauuədūə* (Inf.); es ist wieder *fəršwauuəd* (pp). 14 [Man muss es wieder *kšwauuədūə*] *əsrūntnūmmə*. 15<sup>l</sup> 0. 15<sup>ll</sup> *kšwə<sup>t</sup>*. 17 0. 19<sup>l</sup> Es ist wieder *fəršwauuət*. 19<sup>ll</sup> *əsrūntnū<sup>t</sup>*, *əsrūntnū<sup>m</sup>* (3. Pers.). 20 [Man kann es *fərχittə* oder *fərthə<sup>rə</sup>*]; *əslōtnūpmədū<sup>rə</sup>*. 23 Es ist wieder *kšwauuət* (pp), *əsfərhetwidr* (3. Pers.). 27 Es ist wieder *gūət*, *ge<sup>t</sup>twīdr* (3. Pers.), *əsrūntem<sup>2</sup>nūmmə* (3. Pers.) (!). 30 Man muss es *tsfəršwauuədūə* (Inf.), es ist *fəršwauuəd*. 31 *əslōtnūpmədū<sup>rə</sup>*. 46 Er ist wiederum *kšwauuət*. 47<sup>VI</sup> *kšwauuə<sup>t</sup>*, so *kšwauuət* er wieder. 74 Muss man es *lakšwauuə<sup>t</sup>*; es ist *kšwə<sup>t</sup>*. 74<sup>F</sup> +. 75 Bis es wieder *kšwə<sup>t</sup>*; Man tut *stskšwə<sup>t</sup>*; es ist *um<sup>2</sup>gūət*. 76 *kšwauuə<sup>t</sup>*, *tskšwauuətūə*. Jetzt *əshe<sup>t</sup>ūmm<sup>2</sup>*. 77 *ərverhet*, *əshet* (3. Pers.). 78 *tskšwə<sup>t</sup>tūə*. Sachlich: /. 79 Man tut es *kšwē<sup>t</sup>* (Inf.); (sugg.) *əsphe<sup>t</sup>sum<sup>2</sup>h<sup>i</sup>* (Sj.). 81 (sugg.) *əsphe<sup>t</sup>etse<sup>n</sup>*. 82 Jetzt *rūntsntūmmə*. † *phed*: sagt man nicht. 83 *əsphe<sup>t</sup>um<sup>2</sup>h<sup>i</sup>*.

**FR 1<sup>F</sup>** Das Boot ist wieder *tsgməkšwauuə<sup>t</sup>*.

**LU 17** Man tut es *v<sup>r</sup>šwauuə<sup>t</sup>*, *iətsv<sup>r</sup>rhetswid<sup>r</sup>*. 25 Man muss das Schiff *vəršwē<sup>t</sup>*, indem man Wasser hinein gibt

[soz. B. beiden Rettungsbootender Dampfschiffe]; dann tut das Schiff: ?GW. 25<sup>F</sup> *vārthēd* (3. Pers.); *vārthend* (3. Pers. Pl.). 27 Man muss es *vāršwāqu<sup>u</sup>*, *vāršwāqu<sup>e</sup>*. Dann muss man es *vāršwāht<sup>e</sup>* = ins Wasser bringen. Wieder dicht: *vārthed* (3. Pers.).

**SG** 9 Es ist *vārpe<sup>χ</sup>t* [weil mit Pech angestrichen]. 10 +. 11 +. 13 +. 14 +. 15 *vāršwellā*. 16 +. 17 +. 28 Jetzt *vārhebāts* (3. Pers.). 29 Mantutes *vāršwelā*; es tut wieder *hebā* (Inf.). 33 +. 34<sup>I</sup> 0. 34<sup>III</sup> Das Schiff *vāršwelā*; es tut wieder ...: 0. 35 +. 36 Es tut wieder *vāršwelā*. 37<sup>F</sup> Es ist *vāršwālat*. 42 0. SI: Man sagt auch *vāršwelā*.

**SH** 10 *hebāts* (3. Pers.), *ve<sup>e</sup>hebāts* (3. Pers., aGwj) 11<sup>II</sup> *āsfārhepd* wieder (3. Pers.). 11<sup>III</sup> *vārhebā*.

**SO** 21 Es ist wieder *gañts*.

**SZ** 1 *vāršwelā*, *esvārhept* (3. Pers.). 1<sup>F</sup> *vāršwelā*, *vāršwelts* (3. Pers.); dann: *vārthēd* (3. Pers.). 3<sup>FII</sup> *dārō<sup>r</sup>ni<sup>g</sup>*; (sugg.) jetzt *hebt<sup>s</sup>* 3<sup>FII</sup> Damit wieder ins Wassertun: *wāxsā*; es tut jetzt wieder *hebā* (Inf.); es ist *phābā* (sugg. aGw.). 5 Es ist *phāb<sup>e</sup>*, *phābā*. 9 Wenn man es ins Wasser tut: *vār<sup>l</sup>āx<sup>n</sup>ā*. Jetzt *vār<sup>r</sup>thetswid<sup>r</sup>*. † *phebnā*, *phābnā*: 0. 10 Man muss es *phepn<sup>e</sup>* (inf.). *phepnād* (Part. Perf.) 10<sup>F</sup> Es *vār<sup>r</sup>thet* [sic!], *vār<sup>r</sup>phebn<sup>e</sup>*. 11 Bises wieder *phepnādi<sup>s</sup>*; sachlich: Wasser hinein schaffen oder *lādā* mit Gewichten. 12 *āsvār<sup>r</sup>hedwid<sup>r</sup>*. 13 *tsumphābn<sup>e</sup>*, *rvār<sup>r</sup>thēd* (3. Pers.). 13<sup>F</sup> Jetzt ist das Schiff *dārō<sup>r</sup>ni<sup>g</sup>*, (sugg.) *vār<sup>r</sup>thēd* (3. Pers.).

**Tg** 2<sup>F</sup> Jetzt *vār<sup>r</sup>hebātswid<sup>r</sup>*. 4 *vār<sup>r</sup>hepd* (3. Pers.). 8 Es wird *khēb*; es ist wieder *tse<sup>m</sup>māk<sup>w</sup>aksā* oder *fār<sup>r</sup>hebā* (sugg.). 8<sup>F</sup> Es ist wieder *k<sup>χ</sup>ēb*. † verhalten: 0. 12<sup>F</sup> Es ist *fār<sup>r</sup>tšwūnā* oder *s<sup>r</sup>ūntnūmā*. † verhalten: 0. † *khēb*: 0 [Ausdruck ganz unbekannt]. 13<sup>F</sup> Das Schiff ist *fār<sup>r</sup>tšwōlā*. † *khēb*: 0. 26<sup>F</sup> *fār<sup>r</sup>hebātwid<sup>r</sup>* (3. Pers.); *fār<sup>r</sup>tšwōlā* (sugg.) = häufiger gesagt. 26<sup>FII</sup> *vertšwelā* (transitiv).

**UR** 1<sup>F</sup> Es ist *phebnād*; das Wasser tut es *phebnā*. 2 Es ist *khāpnād*, *khēpnād* (corr?). 2<sup>F</sup> Man tut ein Schiff in See, damit es *khēpnād*, inf. *khēpn<sup>e</sup>*. 3 *phebn<sup>e</sup>* (Inf. trans.), bises wieder *phābāsi<sup>s</sup>*. 4<sup>F</sup> Mantutes *phāpn<sup>e</sup>*, indem man es im See unter Wassertaucht; *tād<sup>e</sup>* tun dann wieder *vāršwīt<sup>e</sup>*. 4<sup>FII</sup> "Es ist wieder in der Ordnung". † *phāb*: 0.

**UW** 1 *phābnā* (Inf. trans.), *āsvār<sup>r</sup>thēd* (3. Pers.). 2 *vār<sup>r</sup>thend* (3. Pers. Pl.), *vār<sup>r</sup>thēd* (3. Pers.). 2<sup>F</sup> Es ist *phābnād*; (sugg.) *āsfār<sup>r</sup>thēd* (3. Pers.). 4 *khēb<sup>e</sup>* (Inf.) muss man es; (sugg.) *āshedwid<sup>r</sup>*. 4<sup>F</sup> Wieder dicht: *vār<sup>r</sup>thet* (3. Pers.). 5 (?GW.) 5<sup>F</sup> *phebn<sup>e</sup>* = wieder dicht machen = ins Wasser bringen; *āsfār<sup>r</sup>thēd* (3. Pers.). 6<sup>F</sup> Es ist *phābnād* (pp), es *vār<sup>r</sup>thēd* (3. Pers.). 7<sup>F</sup> *āsvār<sup>r</sup>thē<sup>i</sup>gwid<sup>r</sup>*, *āsfār<sup>r</sup>thēd*. 9 (sugg.) *āsp<sup>r</sup>hed* oder *vār<sup>r</sup>thēd*. 10 Jetzt ist es *widār<sup>r</sup>khēbās*, (sugg.) jetzt *khetswid<sup>r</sup>*.

**Zg** 1 *vār<sup>r</sup>thet* (3. Pers.). 2 *āsvār<sup>r</sup>thēd* (3. Pers.). 5 *vāršwēt<sup>e</sup>* = wieder ins Wasser tun. (sugg.) *vār<sup>r</sup>thebtwid<sup>r</sup>*. 6 *l<sup>a</sup>vāršwātā*: ins Wasser legen bis es *vāršwēt<sup>e</sup>*; es ist *vāršwātāt* oder *vāršwēt<sup>e</sup>*; inf. *vāršwētā*. † *phābā*: 0. 7<sup>F</sup> Man muss es *vāršwāt<sup>e</sup>*, *āsvār<sup>r</sup>thēdwid<sup>r</sup>*.

**ZH** 2 Es ist wieder *fāršwēlt*, *fāršwōlā* (pp). 5<sup>F</sup> Dicht: ? † *phāb*: 0. Das Schiff *vāršwellā* = ins Wasser legen. 5<sup>FII</sup> +. 6<sup>F</sup> *sōtwidāhebā*. 7 *fe<sup>r</sup>hebāt* (3. Pers.). 10<sup>F</sup> *vār<sup>r</sup>hebāt* (Part. Perf.). 25 *fāršwelā*. 37<sup>II</sup> *fār<sup>r</sup>hebā*. 39 *fār<sup>r</sup>hebā*. 40 *vār<sup>r</sup>hebā*. 42 *fār<sup>r</sup>hebāt* wieder (3. Pers.). 42<sup>a</sup> +. 44 *fār<sup>r</sup>hebāt* (3.

Pers.) oder es ist *tixt* oder es ist wieder *fāršwēlt* (pp) 54 Das Schiff ist *tixt*, (sugg.) *āsfār<sup>r</sup>heptwid<sup>r</sup>*, *āsrūntnūmā* (3. Pers.). 55 *fār<sup>r</sup>thēbāt* (3. Pers.), er ist wieder *di<sup>χ</sup>t*, er ist *nūmāfār<sup>r</sup>lēxxā*. 56 *āsfār<sup>r</sup>thēdwid<sup>r</sup>* (3. Pers.), jetzt *fār<sup>r</sup>thētswid<sup>r</sup>* (3. Pers.). 58 Tut es wieder *fār<sup>r</sup>thēbā*. 59 Ist es wieder *fāršwēlt* (pp), (sugg.) *āsrūntnūmā* (3. Pers.), *āsfār<sup>r</sup>thēbātwid<sup>r</sup>* (3. Pers.). 60 Es ist *vāršwēlt* (pp), *shēbātwid<sup>r</sup>*.

Frage 111. 4

## Womit werden die Boote gedichtet?

**AG** 11 *χnošbā*, *thēršnū<sup>r</sup>* [Schnüre in Teer getaucht]. [Bei beiden Arten von Reparatur wird eine dreikantige Latte darüber befestigt, mit Agraffen als Notbehelf, sonst ersteres]. 15 Es ist wieder *inōrni<sup>g</sup>*. Verschwallen: 0. [*v<sup>r</sup>ik<sup>χ</sup>ā*, mit *χnošpā* gemacht]. 29<sup>V</sup> [Wird *knē<sup>t</sup>* (pp.) mit einer Einlage aus *χnošpā* (Art Schilf-Stroh)]: Knospen werden in die Risse eingestossen und mit Agraffen aus Draht *tsuāknē<sup>t</sup>* (zugenäht). 40 *šifsk<sup>χ</sup>ūt*. 43 Nur Wasser einschütten. Wenn es rasch muss *fār<sup>r</sup>thēbā* (Inf.), so wird es mit heissem Wasser gemacht, andernfalls mit kaltem Wasser. Wenn es fest *fār<sup>r</sup>lēxxāt* (pp.) ist, so werden *rīndā*, corr. *χnošpā* eingelegt, Verb: *tsemāvūgā* (:). Anstelle von Knospen kann auch *bā<sup>u</sup>elāsē<sup>i</sup>* oder *hanfsgē<sup>i</sup>* gebraucht werden. 44 *χnošpā* = *šnū<sup>r</sup>* aus Hanf. 55<sup>III</sup> *χnošpā*, *k<sup>χ</sup>ūt* [der glaser, für Fenster]; im allgemeinen trachtet man danach, Schiff durch Wasser weider flott zu machen oder auch Dreck auf Schiff legen. 58 Ins Wasser gezogen; Wenn es zu stark leck ist [zB. schon halb faul], dann nimmt man *āsp<sup>r</sup>et<sup>i</sup>* und tut es *bū<sup>ā</sup>tsā* [miteigenen Schiffs *agrāffā* befestigt], oder *tūmpā* unter die Brettchen gemacht, oder auch *χnošpā*. 59<sup>III</sup> In der Regel nur *na<sup>f</sup>se<sup>k</sup>* darauf gelegt, um die Schiffe vor dem verlechen zu schützen; bekommen sie dazu Risse, so nimmt man am besten *watte* [ *χnošpā* gehen auch, verfaulen aber schneller]. *apdi<sup>χ</sup>dā* = Schiff wasserdicht machen; *šif<sup>r</sup>fāršoppā* (!).

**BE** 5<sup>V</sup> *baš<sup>t</sup>*. 10 *χnošpū* [eine schilfähnliche Pflanze, Knospe]. 13 *līnd* [im Mai wird von der Linde die Rinde gelöst und 6 Wochen ins Seewasser gelegt. Das Wasser muss aber über 10° warm werden. In dieser Linde befindet sich ein Faserstoff, den man dann abreisst. Dieser Stoff ist sehr zäh und wird dann zum Dichten gebraucht]. *šnū<sup>r</sup>*. *thēr*, *thērā* (Verb). 14 *baš<sup>t</sup>*, *tūmpāš<sup>d</sup>* [aus Lindenruten hergestellt], noch geteert, damit es *tsem<sup>m</sup>āhet* = zusammenhält. Oder einfach *āt<sup>t</sup>wātā* oder *hū<sup>d</sup>dlā*, sofern kleinere *fū<sup>ā</sup>gā* auszubessern sind, gebraucht. 19<sup>III</sup> *χnošpā* oder *šnū<sup>r</sup>*, corr. *χud<sup>r</sup>*, *χud<sup>r</sup>*. 20 Mit *šifsk<sup>χ</sup>ūt*,

*thēr, šnūār, fərχittəd* (3. Pers.). 27 *limpaš* [eine Art Holz, ganz dünn, wie Papier; wurde jeweils gedreht wie eine Schnur und mit einem Messer eingezogen] - wird heute nicht mehr gebraucht; *pēx* [schwarz, wird flüssig gemacht, es ist Schusterpech, mit einem alten Löffel in die Fugen eingefüllt und wird dann sofort hart]; *wattə*, eher nur als Notbehelf [gewöhnliche alte Watte]. 30 *šnūār* = so wird es heute gemacht [erst seit dem Krieg gebraucht]; *bašd* = vordem Krieg gebraucht [heute nicht mehr erhältlich]. Man muss *frūššnūārə* = das Schiff mit Schnüren wieder flott machen. Knospen: 0. 31 *šifšīabi* = fingerdicke Schnüre; *χnošpə* = von der *lišə* gewonnen. 47<sup>VI</sup> / [Einfach im Wasser; etwa Stoff hineingestossen, sofern ganze Wände 'Sonnenrisse' = entstehen durch das Ausdörren des Holzes]. 74 Das Schiff *pšūbə* (Inf.): mit *līndapašt* = *šōb*, in die Fugen hineingepresst. So früher, jetzt *šifsbəwəttə* [schnurartig]; *χit* für kleine Fugen, Fensterkitt. 74<sup>F</sup> +. 75 *mipašt*, *šifsbəšt* [sachlich eine Art Schnur]; inf. *pšūbə*. 76 +. 77 *pšōbə* (Inf.) oder *pšūbə*. Material: früher *līndəmbəšt*, jetzt *hamvštrikχ* = *χūdər* = *šōb*. 79 +. 81 *šəub* = Bast der Linde, *šifšəub*. 82 *šōb*; sachlich: früher *līndəmbəšt*, jetzt *šnūār*. (Inf.) *pšōbən*. Selten gebraucht (sugg.) *šifšχit*. früher waren die Bretter des Schiffsstumpfs übereinander, jetzt ineinander gefügt. 83 *šəub*.

**FR** 1<sup>F</sup> Gewöhnlich tut man sie *gūdrəni<sup>2</sup>rə*, *gūdrəni<sup>2</sup>rə*, mit *gūdrə* = Teer. corr. wir sagen dem *god<sup>2</sup>rəu*, das ist der richtige Ausdruck dafür.

**LU** 17 Mit *menij*: die rote Schutzfarbe, mit der Eisen zum Schutz gegen Rost gestrichen wird. 25 Indem man Wasser hinein gibt [so z.B. bei den Rettungsbooten der Dampfschiffe]. 25<sup>F</sup> a) *vəšwat<sup>ae</sup>* (Inf.) = Schiff in den See tun. b) *əvūag* [kleine Ritzen] mit *wattə* verstopfen. c) Zum grosse Spalte [zB. früher beim Einbaum] verstopfen: *līmpašt* [sachlich: eine Art Baumwollschnur] oder *hamvsəti*. 27 *šəub* [= allgemeiner], inf. *šəub<sup>ae</sup>*: früher *līmpašt*; jetzt: a) *šnūār* [Gw. kennt den genauen Namen dieser Schnüre nicht], wenn das Schiff neu ist und beim Überholen des Schiffes; b) *kxabəx* [gleiches Material wie für Kissen], wenn es rasch gehen muss.

**SG** 13 +. 28 *mias* bei *viššə'grənsə* und *kχilbōtlənə* (= Kielbötlein), oder *kχalvādər* [weisse Schnüre] oder *thēršnūār*; dieses Material wird in die Fugen gestossen; das nennt man *pšūbə* oder *pšōbə* (Part. Perf.). Oder auch Lindenrindenfasern. Bei andern Booten: *vəršwələ* = kaltes Wasser hineinleeren. 29 *iswəšsərənəkhīə* = ins Wasser hineinwerfen. *mias* oder *χūdər* [schlechte Qualität Hanf] wird hineingestossen, wenn das Schiff schon etwas *vūl* ist. 34<sup>III</sup> *idsəwəšsərlekkə*, von Gw. selbst noch nie gemacht. 36 Man legt nasse Säcke auf Boden oder legt das Schiff ins Wasser. Bei *sunəriš*: *pšūbə*; zwischen die Säcke wird ein Baumwollstrick hineingetrieben, der vorgängig in Leinöl getunkt wurde; diese bleiben darin. 37<sup>F</sup> Wände: ins Wasser legen oder austreichen mit Ölfarbe; im Boden mit Teer *pšūbə*; Ich muss *šišišūbə*; *tšūbi* = *hamv* + *guətsmias*.

**SH** 10 *wərχ* (nicht bodenständig), corr. *χūdər* = schlechte

Qualität Hanf, im *thēr tūηkχət*. 11<sup>II</sup> Eine Pflanze, die in der Streu wächst, *χnošpə* (sugg.) genannt. 11<sup>III</sup> *χnošpə* = Gewächs, wächst in der Streue, muss im Schatten gedörrt werden [an der Sonne würden sie brechen].

**SO** 21 *χnošpu*, *thēršnūār* [Schnüre, die man im Teer *tūmpfd* (Part. Perf.) hat]; *nəyyə* [wenn man *agraffə* aus Eisen dranschlägt].

**SZ** 1 a) mit *mias* verstopft, *ēr<sup>l</sup>mias* mit *wərχ* = *šūbi*, Inf. *pšūbə*, *djəpšūbi*, Part. Perf. *pšōbə*. b) *tēršnūār*, sachlich neuer; *yutə* mit Teer getränkt. c) *kχit* + *varb* gegen Sonnenrisse. 1<sup>F</sup> a) *vəršūbə* mit *wərχ* [Hanf]. † *mias* untereinander verzapft; es wird eine Art Seil gedreht. b) Bei Fischern ehneu: *šifskχit*. 3<sup>F</sup> a) *šnūār*, *djəšūbə* (sugg.), *šūbə* (Inf.). b) mit *šifskχit* [bei *sunəriš*] *vərštrīχə*. 3<sup>F</sup> *pšūbi*, *šifšūbə* (Inf.); früher *mias* und *wərχ* untereinander hineingetrieben; darauf ganz dünne *šinəti* (Schiene) aus Weidenholz mit Nägelchen angenagelt. Jetzt *thēršnūār* [sachlich] hineinpressen. 9 a) *šəub<sup>ae</sup>* (Inf.), sachlich: Holzfasern, welche zusammengedreht sind 5-10mm dick, *laηvasəə*. b) Man nimmt auch *šnūār*. c) *šifskχit* nimmt man auch. 10 (sugg.) *šōbə* [Lautung?], sachlich: Lindenfasern; so beim Fischerschiff. Evtl. *ūspəxə* (Inf.). 10<sup>F</sup> a) *mīdharts* und *vət* untereinander. b) Besser: *hards* und *thēr*. c) *šəub<sup>ae</sup>*, *šəub<sup>ae</sup>* (Inf.), sachlich: *līmpašt*, zum *vərphebn<sup>ae</sup>*, *šəub<sup>ae</sup>*. *wutə* braucht Gw. 11 *šəub<sup>ae</sup>* (Inf.) früher mit *šəub<sup>ae</sup>*: aus Lindenholzfasern, wie Bast; tut man *itrib<sup>ae</sup>*. Jetzt *šifskχit*, *wərg* (?). 12 a) Mit *thēršnūār<sup>ae</sup>*, inf. *šəub<sup>ae</sup>*. † Lindbast: 0. b) *šifχit*. c) Bei Rissen: *tikxvarb*, dann gestrichener Stoff darauf und darüber kleines Blech genagelt. 13<sup>F</sup> *šəub<sup>ae</sup>* (Inf.) a) *mīdlīmpašt* [sachlich wie dicke Schnur]. b) *šnūār* [wenn *mīdlīmpašt* fehlt]. Kein Teer.

**Tg** 2<sup>F</sup> I. *vəršwələ* = ins Wasser legen; wenn nur wenig. II. *vəršpəηlə* (Inf.) = wenn Risse. *χnošpə* [Blätter vom Schilf], in die Spalte pressen und *špəηli* (aus Metall, Form wie Postich) hineintreiben, damit die Knospen nicht mehr herausrutschen können. 4 *thēr* = *fūərdəbədə*; *twend* = *kχitə* oder *bleχχə* [= Blechteil darüber machen] und wieder frisch malen. 8 Mann muss es *šoppə*, mit *hampf* oder *watə*. 8<sup>F</sup> man muss es *šoppə* (Verb), *χūdər* [grober *hambf*]. 12<sup>F</sup> Mit Wasser: man tut sie *fə<sup>r</sup>tšwələ*. Man tut das Schiff *fə<sup>r</sup>štopfə* mit *χūdər* [Art Hanf]. 13<sup>F</sup> [Entweder (meistens) ins Wasser geworfen oder zuhause mit heißen Säcken, die auf Wände gelegt werden]. *kχit* = sofern stark verletzt. 26<sup>F</sup> *kχit* [schon seit jeher]. 26<sup>F</sup> *šnūār*, *hambvšnūār* = *χūdəršnūər* [leicht gedrehte Schnüre] oder *watə*.

**UR** 1<sup>F</sup> *šiflak* für die Bretter. In Spalte: *thēršnūār* oder andere *šnūār*, hergestellt aus *līmpašt* (Lindenbast) [aber eine andere Sache]; *šəub<sup>ae</sup>* (Inf.), *šəub<sup>ae</sup>* = allgemeiner Name für diese Dichtungsmittel. 2<sup>F</sup> *šəub<sup>ae</sup>* (Inf.), das alte *šəub<sup>ae</sup>* aus Lindenbast; jetzt mit Karbolinöl usw. getränkte Schnüre, zum *inn<sup>ae</sup>trib<sup>ae</sup>*. 4<sup>F</sup> a) Beim Bau der Schiffe: meistens *līmpašt* (Lindenbast), best. Sorte *bašt*; schnurartig; werden in die *nūār<sup>ae</sup>* eingepresst. b) Bei Reparaturen gewöhnlich: *thēr* (Teer) oder einfach *watt<sup>ae</sup>* (sic). 4<sup>F</sup> a) *šəub<sup>ae</sup>* (Inf.), *šəub<sup>ae</sup>* sind dünne Schnüre aus *līmpašt*, feine Fasern, bei neuen Schiffen und bei Reparatur. Jetzt auch

šifsxīt; früher/.

**UW 1** šēyb: best. Sorte šniær. So beim alten Schiff, wo die Bretter einfach aneinander. Inf. šē<sup>u</sup>b<sup>e</sup>. 2 +. 2<sup>F</sup> šāib<sup>e</sup> (Inf.): Schnüre hinein pressen. 4<sup>F</sup> a) vēr<sup>e</sup>thērā mit Teer. b) šāibā: Hanfschnüre hineinschlagen. c) Wenn ganz schlimm: in die Werft bringen. 5<sup>F</sup>vārχitt<sup>e</sup>: mit χit; vāršāib<sup>e</sup>: eine Art geteerte Schnur, weich; (sugg.) šāib, dršāib [so dick wie kleiner Finger]. 6<sup>F</sup>šāyb, šaub<sup>e</sup> (Inf.); sachlich: Schnüre, werden hineingeschlagen. 7<sup>F</sup>χitt<sup>e</sup> (Inf.) mit χit so bestimmt, wenn Boden gefalzt [mit Nut und Feder]. limpašt [Lindbast] oder šōib, inf. šōib<sup>e</sup> so beim eigentlichen Fischerboot, wo Boden nicht gefugt. 10 pšā<sup>u</sup>b<sup>e</sup> (Inf.): šifxīt, wenn ganz grosse Spalte; limpa>ošt, schnurartig, wenn kleinere Spalte; <sup>e</sup>šnior, wenn nicht anderes. šōib ist allgemein, eigentlich aber für Bastschnüre.

**Zg 2** šqib<sup>i</sup> (Subst.): eine Art Strick. Das Schiff vrtūššō<sup>i</sup>bā. 5 a) šāūbi: aus Hanf, ganz weich, wird hineingepresst in die Fugen, wenn diese breit sind; mit Holzkeil leicht angepresst. Inf. noχāšā<sup>u</sup>b<sup>e</sup>. b) šāūbi: ganz fein, wenn nur schmale Ritzen. 6 a) šāūb<sup>e</sup> (Inf.) mit šāūbi, šāūbi; sachlich früher aus Gersau bezogen, aus limpašt zu einer Art Schnur gedreht. b) thērāt (3. Pers.): den ganzen Boden anstreichen mit Teer. 7<sup>F</sup>šēyb<sup>e</sup> (Inf.). Sachlich: a) wār<sup>e</sup>xšnūar inātūšā; b) mīāshineinpressen und ūbārthēr<sup>e</sup> [mit Teer überstreichen]; c) mit bēūā<sup>u</sup>vāršōpā; d) ganz zuletzt: ūbārblēχ<sup>e</sup> (Inf.) aussen Blechstreifen auf die lecke Stelle nageln. Expl. nachträglich: "schauben" bezieht sich als Ausdruck wohl nur auf a).

**ZH 2** Wenn grosse Risse, dann tut man das Schiff būātsā: es werden Schilfknospen zwischen die Risse gelegt [diese muss man im Juli abhauen und tērā], dies dann tsemātrēyyā, darauf entsteht aχnošpāšnūar, dann arō<sup>u</sup>lī [aus Holz, meistens Föhrenholz] darauf gelegt, so dass man nichts mehr von der Knospenschnur sieht, dann mit nīātāgenagelt. Wenn kleine Risse: aχlithēr, etwas heissen Teer, hineingelegt. Wenn nur ein einziges Löchlein: mit wātātsūākšōpāt; etwas besser ist noch, die Watte mit Teer zu begiessen [auf diese Art ist die Gefahr nicht da, dass die Watte herausrutscht]. 5<sup>F1</sup>a) Das Schiff nēy<sup>u</sup>ā (sic); † būātsā: 0. In den Rissen ein dreyeklīštl<sup>i</sup> aus Holz + best. šnūar hineinpressen, früher Leiste + χnošpā [= Blätter der "Kanonenbutzer"-Pflanze]. b) Das Schiff vāršwellā = ins Wasser legen. 5<sup>FII</sup> Früher χnošpā (m.) īkleyt und šin<sup>i</sup>lī [Holz] in die nūāt gestopft. šifsnīātā [früher aus Draht selbst hergestellt] einschlagen inf. būātsā [das Ganze], statt χnošpā jetzt best. šnūar. "Gebützt" werden die Schiffe immer noch. Diese Arbeit schon bei neuen Schiffen, ehe sie gebraucht werden, nicht erst, wenn sie zu rinnen beginnen. 6<sup>F</sup>tsūānēy<sup>u</sup>ā: Spalte, die es gegeben hat, etwas verbreitern, Holz-šinilī hineinpassen; χnošpā [= "Kanonenputzer"] stopft man hinein; dann mīthāftā [Draht] nēy<sup>u</sup>ā, corr. būātsā. Kein Schiffskitt, kein Pech. 7 Es werden χnošpā eingelegt = das ist eine Wasserpflanze, hat dicke Blätter, um antsapfā [diese Zapfen wurden früher tambūrā genannt], diese werden eingelegt; auch vom Küfer bei Fässern gebraucht. 10<sup>F</sup>a) vāršwēlā (Inf.)

= ins Wasser legen. b) vārχnošpā (Inf.) = wenn Risse. Sachlich: den Rissen zu spitzer Vertiefung aushauen, χnošpā [= Kanonenputzerschilf] tsōpflā und hineinlegen, dreieckförmiger Holzladen darüber legen, mit einer χlammārā befestigen. 42 šifspēx = gebraucht, wenn die Wände starke Risse aufweist. wēr<sup>e</sup>x ["die Seiler nennen diese xūdār", eine Art Hanf] = gebraucht, wenn weniger stark auseinander gegangen; mīās + wēr<sup>e</sup>x untereinander. šifskūt = nur gebraucht, wenn kleinere Risse. 44 a) Man tut wēr<sup>e</sup>x ināštēmā, dasselbe wie bei Wasserleitungen; man kann auch baūātāšnūar oder etwas ähnliches hineinschlagen. "kxalvātārā (?) sagen die Schiffsbauer für das Ausstemmen." b) ūskūtā (Verb) mit Fensterkitt oder šifskūt = Schiffskitt [dieser ist schwarz in der Farbe, wie Teer]. 54 šifsxīt und hamfsqil. 55 Man tut den Gransen šūbā, die Schiffswände tēmāšūbā; wēr<sup>e</sup>χ (Subst.) [getrocknetes mīās wird darauf hineingemacht]. 56 Wird mit Wasser gemacht; wenn es aber eigentliche Risse hat, so bringt man das Schiff zum Schiffsmacher. 59 Die Fugen frisch ūštopfā mit pšūbi [aus Hanf und mīās gemischt, xūdr]; [wurde von den Schiff sleuten Winters gemacht, wenn keine andere Arbeit; sie holten mīās im Wald und drehten es zu Seildicke]; mit diesen hat man die Fugen ūspšōbā (pp.), pšōbā (pp.); dazu pšūbisā (sg.) verwendet = ein Eisen mit Holzgriff, zum Einklemmen dieses Materials. 60 pšūbi [Moos, mit Hanf vermischt], pšūbā (Verb); wird gewöhnlich in die Fugen des Bodens getan; oder Baumwollschnüre werden auch verwendet.

Frage 108. 1

## Der Anlegeplatz für Ruderboote

**AG 13** tšiftēndi. 15 vār, <sup>i</sup>mvār [= Stelle wo früher die Fähre landete, als noch keine Brücke]. <sup>u</sup>mūvār landet man sonst. 16 šiflēndi. 21 /. 29<sup>u</sup>lāndištēt [unfreiwillig sugg. ?]. 29<sup>v</sup>0; [einfach nach Flurnamen gesagt]. 30 šiftēndi. 40 lāndūjštēg, dātāndūjštēg. 42 tšivtēndi. 43 dātāndik<sup>e</sup>ptāts, ābimptāts = Fachausdruck der Pontoniere. Haab: 0. 44 ātēntiplāts. 55<sup>i</sup>štēg. 55<sup>III</sup>šivtēndi. 58 šivtēndi. 59<sup>i</sup>lāndikšdet. 59<sup>III</sup>šiftēndi. 61 šiftēndi.

**BE 5<sup>IV</sup>** lēnti. 10 tšiflēnti, tlēnti bezieht sich auf Flösserzeiten, als noch Flösserei von Bau- und Sägeholz; der Vater und Grossvater hatten schon auf der Aare geflösst. 13 tlēntli. 14 lēnti. 17 Das ist tlēnti, šifslēnti. 19<sup>u</sup>adrlēnti, idrlēnti. 19<sup>III</sup>bōrt, atspōrpfārā; kann überall sein, wozu man hinfährt und ans Ufer geht. lēnti = spezieller Landungsplatz. 20 lēnti. 27 lēnti. 28 lēnti. 30 lēnti, tlēnti, lēntinā (Pl.). 31 hav<sup>u</sup>, am Seeso gesagt. lāndūjštēu ander Aare. lēnti, lēntinā (Pl.) Landungsstelle für Dampfschiffe oder Motorschiffe, am See, aber nicht in der Aare. 47<sup>VI</sup>lāndūj, corr: lēnti (sugg.), atlēntifārā. 54 tšiflēnti (aGwj.),

sachlich: /. In Murten hat es eine solche. 74 *leñti* = Landungsplatz, kleiner oder grösser. Hütte für Fischerschiff bei Gw.: *šifšerm*. 74<sup>F</sup> *leñt<sup>i</sup>plats*. 75<sup>I</sup> *därleñt<sup>i</sup>*, flach, Rampe für kleine Schiffe; *tampššivleñt<sup>i</sup>*, *idärwerft* = Standort der Schiffe. 76 *aleñt<sup>i</sup>* für Dampfschiffe. Flach für Ruder- und Segelschiffe, hier: / ? 77 *tleñt<sup>i</sup>* (Art.), *leñtuwi* (Dim.), *dršporā* = die Mauer, die als Wellenbrecher dient. Früher *leñtan<sup>i</sup>* unter den *šūrānā*. Auch *tleñt<sup>i</sup>* für Dampfschiff. 78<sup>IV</sup> *šivleñt<sup>i</sup>* = Anlegeplatz. 78<sup>VII</sup> +. 79 *leñt<sup>i</sup>*. 81 *tleñt<sup>i</sup>* (Art.) oder *uvtaršwel<sup>i</sup>* für Dampfschiffe. *uvāmsānd* landen die kleinen Boote. 82 *leñt<sup>i</sup>* [für grosse und kleine Schiffe]; für grosse Schiffe: eigentlicher Landungssteg; kleine Schiffe haben Ebene als Landungsplatz. 83 *al<sup>i</sup>eñt<sup>i</sup>*.

**FR** 1<sup>F</sup> Jeder Fischer *hetsšibq<sup>rt</sup>*, wo er landet mit seinem Schiff. Der Landungssteg für das Motorboot und die Dampfschiffe: hat keinen Namen.

**LU** 17 *m<sup>i</sup>rvār<sup>i</sup>dašifštēgherā*, das ist ein eigentlicher Schiffssteg, nicht einfach ein flacher Uferplatz. Einen Schiffssteg hat Gw. schon immer gehabt. 25 *rūadrštēg* = der Steg, wo man mit Ruderboot anlegt. *lāñd<sup>i</sup>g<sup>s</sup>štēg* = der Halteplatz der Dampfschiffe, auch *šiflāñdi* genannt. *werft* = der Hafen für die Dampfschiffe. *dālēi<sup>i</sup>št*, flach, wo Ruderboote an Land gezogen und 'parkiert' werden können. 25<sup>F</sup> *nešāhūtā*, *šivhūtā* = Teil von *nešāhūtā*. *tampššivbruk*. Hier kein Hafen für Ruderschiffe! 26 +. 27<sup>a</sup> *štēg* (sugg.) (?GW.) 28 *šivhūtā* bei Gw. Vor der Hütte: *ivārt* für die Schiffe. Unter der Hütte: Platz für mehrere Schiffe = *id<sup>e</sup>hūttenūñd<sup>e</sup>*. Darüber Raum zum aufbewahren von Geräten usw. *dālā<sup>i</sup>št* = schräg ins Wasser abfallender, mit Steinen belegter Ankerplatz für Ruderschiffe. Landungsstelle für Dampfschiffe: *tampššivbruk*. Kein Hafen für Ruderboote.

**SG** 13 *šifslendi*. 28 *idāhāb*, *gōndi<sup>i</sup>thābina* = wir gehen in den Hafen hinein. 29 In einer *hāb*, im *hēbli*. 34<sup>III</sup> *lāñdiksblēts* (Pl.). 36 *hāb* [Flurname]. 37<sup>F</sup> *thāb*.

**SH** 7<sup>II</sup> *landuštēg* [?]. 10 *tampššiflendi* = für Dampfschiffe. *welštōrl<sup>i</sup>* (aGwj.) Name für Landungsplatz für Fischerboote [Flurname]. *lāñd<sup>i</sup>plats* = der ganze *rīgē* [aGwj. = Rhein-Quai] wo die Schiffe landen. 10<sup>III</sup> *awōg* (?Gw.) Ort, wo die Strömung herumgeht und das Wasser stillsteht. 11<sup>III</sup> *ršiflendi* † *awōg* = Wirbel im Wasser [gefährlich für Schiffe und Badende].

**SO** 21 *tsūāvārt* [für die Fähre, die immernoch in Betrieb ist.]. *tleñti* = Landungsstelle wo früher die Flösse landeten [heute noch als Flurname?]. 27 *teñdi*, *adrteñdi*. 28 0.

**SZ** 1 *šiflāñd<sup>i</sup>* = Landungsstelle. *ahāb*, eigentlicher Landungsplatz. 1<sup>F</sup> *shāb<sup>i</sup>*, *i<sup>i</sup>thāb* für kleinere Schiffe. *štēg* für Dampfschiffe. 3<sup>F</sup> *davišār<sup>i</sup>hūtā*, *idāhābina*. 3<sup>III</sup> *tampššifštēg*, *hav<sup>e</sup>* oder (sugg. aGw.) *hāb* [hier beides gebräuchlich]. 9 *alā<sup>i</sup>št*. † *Weri*: *awē<sup>r</sup>* = Wellenbrecher, hier Z. aus Pfosten und Brettern. † *Haab*: 0. *bruk* für Dampfschiffe. 10 *havā*, (sugg.) *šifhūtā*, (sugg.) *wē<sup>r</sup>* ist die Staumauer, welche die Wellen abhält. 10<sup>F</sup> † *Haab*: 0. *šifštēg* = Landungssteg. *šivhūtā* [für Teile davon: 0]. (sugg.) *wē<sup>r</sup>* ist Schutzmauer. 11 *wē<sup>r</sup>* ist Schiffshütte. Sachlich? Über den *lā<sup>i</sup>št* ziehen. Sachlich? *b<sup>i</sup>mhav<sup>e</sup>* für grosse Schiffe, in Flüelen. 12 *šiflāñdi*, über Winter ist Schiff in *šifhūt<sup>e</sup>*.

13 *hav<sup>e</sup>* = Hafen. *štēg* = Dampfschiffsteg. 13<sup>F</sup> *havā* für Dampfschiff. *šivhūt<sup>e</sup>* = für kleinere Boote.

**TG** 2<sup>F</sup> +. 4 *lāñdigs<sup>i</sup>tēg*. 8 /. Jeder Fischer fährt *asimland* zu. Das Schiff liegt *amlandunnā* (= ander Landungsstelle unten). 8<sup>F</sup> In der *xlōsā* oder *štēdi* etc, je nachdem den Ortsnamen. Ein allgemeiner Ausdruck besteht nicht. 12<sup>F</sup> *amland*. 13<sup>F</sup> *hafā*, *segālbōthafā*, *šifš<sup>i</sup>havā*, die Fischer von Uttwil haben einen eigenen Hafen. 26<sup>F</sup> *hafā*. 26<sup>III</sup> *havā*.

**UR** 1<sup>F</sup> *wē<sup>r</sup>* ist unten an der *šivhūt<sup>e</sup>*. *ahav<sup>e</sup>* für die grossen Schiffe. 2<sup>F</sup> *šifbruk* oder *tampššiflāñd<sup>i</sup>*. Landungssteg. Hafen für Schiffe: *wē<sup>r</sup>*, wenn gedeckt: *šifhūt<sup>e</sup>*. Hafen: 0. 3 *āštēg* zum Landen. In Flüelen: *mlā<sup>i</sup>št*. 4<sup>F</sup> *bōtšhūt<sup>e</sup>*, *wē<sup>r</sup>* = Teil der Fischerhütte, wo Gw. Schiff versorgt. Sonst: ? In Flüelen: *avē<sup>n</sup>hāv<sup>e</sup>* zum Schutz gegen Föhn. *lāñd<sup>i</sup>g* = Landungsstelle. 4<sup>III</sup> *dāršifhūt<sup>e</sup>* = bei Gw. *dārō<sup>i</sup>št* = bestimmter Schutzhafen [Grund: Mauern stehen auf einem Lattenroost]. Wir fahren *ro<sup>i</sup>št*. *dār<sup>i</sup>hav<sup>e</sup>*, *hāv<sup>e</sup>*, der grosse für Dampfschiffe.

**UW** 1 *štēg* für Dampfschiffe. *havā*, *šifshavā* Hafen für einige kleine Schiffe [Luzern!], mit dem Fischerboot landet man im *bōtshuis* [gross] oder *šifhit<sup>i</sup>*. 2 +. 2<sup>F</sup> *šiv<sup>i</sup>it<sup>e</sup>* bei Gw. = grösseres Gebäude, oben Raum zum Trocknen und Aufbewahren von Netzen und Geräten, unten Platz für mehrere Schiffe. *tampššivbruk* = die Dampfschifflande. 4 *tampššivbruk* (sic). Hier kein Ruderschiffhafen. 4<sup>F</sup> *šiv<sup>i</sup>it<sup>e</sup>* bei Gw. Mit Raum zum Trocknen von Netzen und Aufbewahren von Geräten. Platz für mehrere Fischerboote. *wē<sup>r</sup>* = Ruderschiffplatz der Gemeinde. *tampššivbruk* = Landungssteg der Dampfschiffe. Oder kurz: *uvbruk*. 5 *tampššivbruk* (sic), besser *šivlāñdi*. 5<sup>F</sup> *tšiv<sup>i</sup>it<sup>e</sup>* oder *thūt<sup>e</sup>*. So bei Gw. Wand schräg ansteigend. *wē<sup>r</sup>*, *wē<sup>r</sup>anā* ohne Dach; allmählich aufsteigend, für Ruderboote; schräg hinaufziehende Fläche in der Ufermauer; daneben Treppe. *lā<sup>i</sup>št* (sugg.) aus Holz; um Schiffsboden zu schonen. *štatsiōn*, *šivslāñd<sup>i</sup>* (sugg.), Dampfschifflande. Hier kein *havā*. 6<sup>F</sup> *tampššivlāñdi*, *šivhit<sup>e</sup>* (korr.) *višhūt<sup>e</sup>*. † *Lente*: 0. 7<sup>F</sup> *šivlāñdi*; *alā<sup>i</sup>št*, wenn best. Schutzvorrichtung, geschützter Platz. 10 *lāñd<sup>i</sup>g<sup>s</sup>plats* für Ruderschiffe. Keine Schiffshütte.

**ZG** 2 *twē<sup>r</sup>* (Art.), sachlich schräg ansteigend. Gw. am Objekt: *wē<sup>r</sup>* ist Vorsprungsschutzmauer, welche einem Hafen vor Wellengang schützt. Wurde später als Landungsstelle für Lastschiff gebraucht. *lāñdi* für Dampfschiffe. *lā<sup>i</sup>št*, eine Art Mauer aus Stein, für schwere Lastschiffe. *dāršifhūtā* bei Gw.: *dāršifhūtā*. 5 *havā*, *šifhūtā*. † *Haab*: 0. † *Weri*: *wē<sup>r</sup>* ist die Schutzmauer. *šifhūtā*. 6 *šivhūtā* für Fischerboot. *havā* (Pl.) mit Aussenmauer. *štēg*, *tampššifbruk* (korr.) 7<sup>F</sup> *šifhūt<sup>e</sup>* = kleines Gebäude für Fischer. Oben Platz für Geräte, Netze. Unten: Platz für ein bis zwei Schiffe. *ahavā*, Platz für einige Schiffe. *tlāñd<sup>i</sup>* (Art.), *šiflāñd<sup>i</sup>* = Platz, wo man landen kann. † *Steg*: 0.

**ZH** 2 *hafā*, *āhefā<sup>i</sup>*. 5<sup>F</sup> 0. "Man bindet das Fischerschiff dort an, wo es gerade geht". 5<sup>III</sup> "Wir haben keine best. *lāñd<sup>i</sup>*; für Weidling: bindet ihn an, wo es geht". 0. 6<sup>F</sup> *lāñdigs<sup>s</sup>plats*. 10<sup>F</sup> Das Schiff wird in der Thur *apruk* (das

ist Strassenbrücke) angebunden mit einer *jetlə*. 42 *štēg*, *laṇdikštēg* = für grosse Schiffe. *dəlaṇdikspļats* = für kleinere Schiffe. 44 *štēg*, *dəštēg*. 55 *laṇdikšdēl*. †Haab: 0 [neuer Ausdruck]. 55 *əšifshāb*. 56 *əhāp*, *thāb*, *hābā* (Pl.). Sachlich: mit Steinen grob in das Wasser hineingebaute Art Mauer. Heute durch die *hēvā* verdrängt. 59 *hāb*. 60 *əhāb*.

Frage 108. 2

## “landen”

**AG** 13 *tēṇdā*. 15 *laṇdā*. 16 *tāṇdā*. 29 *tāṇdā*. 29<sup>V</sup> *ātēṇdā*. 30 *tāṇdā*. 40 *laṇdā* (aGwj.), *mēgōṇdaslaṇdīā*, *laṇdā*, *aslaṇdēnā*. 42 *tāṇdā*. 43 *laṇdā*. 44 *laṇdā*. 55<sup>I</sup> *tāṇdā*. 55<sup>III</sup> *laṇdā*. 58 *tāṇdā*. 59<sup>I</sup> *tāṇdā*. 59<sup>III</sup> *laṇdā*, *laṇdā*. 61 *laṇdā*. **BE** 5<sup>IV</sup> *laṇdā*. 10 *glēntāt* (Part. Perf.). 13 *lēntā* = älter, *laṇdā* = jünger. 14 *lēntā*, *klēntād*. 17 *laṇdā*. 19<sup>I</sup> *laṇdā*, *lēntā* korr. (sugg.). 19<sup>III</sup> *atslampfārā*, *hēbatslaṇd* = fahren ans Land; *lēntā* (sugg.). 20 *laṇdā*, *glāṇdād* (Part. Perf.), †lānten: 0. 27 *lēntā*. 28 *laṇdā* (Inf.). 30 *laṇdā*. 31 *laṇdā*; *lēntā* †“das sagt man am See, hier nicht.” 47<sup>VI</sup> *laṇdā*. 54 *lēntā*. 55 *laṇdā*. 74 *lēntā*, *klēntāt* (Part. Perf.) [auch später mehrfach so]; [hier *usəvārā* = auf den See, am Bodensee: *inā* - (auf den See!). 74<sup>F</sup> *lēntā*. 75 *lentāt* (3. Pers.). 76 *əsleṇtāt* (3. Pers.). 77 *əsleṇtāt*. 78<sup>IV</sup> *leṇtā*. 78<sup>VII</sup> +. 79 *laṇdā* (sic). 81 *leṇtā*<sup>n</sup>. 82 *leṇtā*<sup>n</sup>. 83 *leṇtā*<sup>n</sup>.

**FR** 1<sup>F</sup> *atsbōrkχō*; *tsuxəχō* (korr.) sagt der Fischer für ‘landen’.

**LU** 17 *m<sup>o</sup>rvārətsūā*; †landen: 0. 25 *āvārā* = mit dem Dampfschiff am Landungssteg landen; *ūffārā* = mit dem Ruderschiff auf dem ‘Leist’ landen; lānden: 0. 25<sup>F</sup> *əs hātāt* = Dampfschiffe: an der Brücke *hātā*; †lānden, landen: 0. 26 +. 27 +. 28 *tsūāvārā*; †landen: 0 †lānden: 0.

**SG** 28 *laṇdā*. 29 *laṇdā*. 34<sup>III</sup> *laṇdā*, hiersagtman einfach *vārādatsūvārānā*, = sie fahren ans Uferhin, da in Schänis kein Landungsplatz. 36 *lēṇdā* = Auskunft des Sohnes; *laṇdā* = Vater. 37<sup>F</sup> *vārtaistsuā*; *klandāt* (ex; pp).

**SH** 7<sup>II</sup> *laṇdā*. 10 *ālāṇdā* (aGwj.). 11<sup>II</sup> *laṇdā*. 11<sup>III</sup> *mervārədaslaṇd*; *laṇdā* (sugg.) = wenig üblich.

**SO** 21 *laṇdā*. 27 *laṇdā*. 28 *laṇdā* (sugg.).

**SZ** 1 *laṇdā*; korr. *lēṇdā*. 1<sup>F</sup> *vārtsūā* = Fischer. *štāgəṇəkfārā*; *ləṇdā* (sugg.) = Dampfschiff. 3<sup>FI</sup> *laṇdā*, *mīrlāṇdāt* (sic!); †lānden: in Zürich ungebräuchlich. 3<sup>FII</sup> *laṇdā* = Dampfschiff. Fischer: *gōnhēy* ! 9 *məvārtsūā* = beim Fischer; *laṇdāt* = das Dampfschiff (sugg.). 10 *tsūəχəvārā* (sugg.); †lānden: 0. 10<sup>F</sup> *məvārtslaṇd*, *vārītsūā*, *laṇdā*. 11 *tsūəχəvārā*; †landen, lānden: 0. 12 *mīrgōṇdīsbōrtsūāχə*; †landen: 0. 13 *tsūəχəvārā*. 13<sup>F</sup> *vārpm<sup>ei</sup>hāv<sup>se</sup>*, ~*tsūā*; †landen: 0.

**TG** 2<sup>F</sup> +. 4 *məfārtatslaṇdānā*; †landen: 0. 8 *tsūāfārā*; “lan-

denistnichtbodenständig”. 8<sup>F</sup> *laṇdā*, *məlaṇdād*. 12<sup>F</sup> *laṇdā*. 13<sup>F</sup> *laṇdā*. 26<sup>FI</sup> *laṇdā*. 26<sup>FII</sup> *šilandāt*, *məvārtinhavəṇinā*, *məvārtaslaṇd*.

**UR** 1<sup>F</sup> *məvārtslaṇd*; †lānden: 0. †landen: bei grossen Schiffen: *laṇd<sup>se</sup>*. 2<sup>F</sup> *tsūəχəvārā*; †landen: 0. 3 *laṇd<sup>se</sup>*. 4<sup>FI</sup> *lēṇd<sup>se</sup>* (sugg.) (?Gw.). 4<sup>FII</sup> *hā<sup>i</sup>vārā*, *tsūəχəvārā*; dann Schiff *ūfts<sup>i</sup>* auf das Land mit der Spitze und *abīṇd<sup>se</sup>*. †lānden, lānden: 0.

**UW** 1 *laṇd<sup>se</sup>*. 2 +. 2<sup>F</sup> *laṇd<sup>se</sup>* oder *qəvārā* [vom Dampfschiff]; †lānden: 0. 4 +. 4<sup>F</sup> Vom See aus: jetzt *vārəmər<sup>h</sup>hā<sup>i</sup>*; ans Land: *vārəmərtsūāχ<sup>se</sup>*; †lānden: 0; †lānden: 0. 5 *laṇd<sup>se</sup>*. 5<sup>F</sup> *laṇdā*; †lānden: 0. 6<sup>F</sup> *klāṇdād* (Part. Perf.); †lānden: 0. 7<sup>F</sup> *laṇd<sup>se</sup>*; †lānden: 0. 10 *laṇd<sup>se</sup>*; †lānden: 0.

**ZG** 2 *laṇdā*. 5 *vārpməqslāṇd*; kein best. Ausdruck! †lānden: nicht gebräuchlich. 6 *əsfārtsūāχə* = Dampfschiff, *slāṇtsūāχəvārā* = früher, (Inf.). (sugg.) ‘Ich habe nicht können *laṇdā*’. 7<sup>F</sup> *məvārtsūā* (3. Pers.), *vārītsūā* (1. Pers. Pl.), *tsūəvārā* (Inf). †landen, lānden: 0.

**ZH** 2 *laṇdā*, *klandāt*. 5<sup>FI</sup> 0; †landen: 0. 5<sup>FII</sup> *ləṇdā* (sugg.) (?); ‘kein fester Ausdruck’. 6<sup>F</sup> *lēṇdā* (sugg.). 10<sup>F</sup> +. 42 *laṇdā*. 44 *laṇdā*. 54 *laṇdā*. 55 *laṇdā*, *mərlāṇdād* (1. Pers. Pl.). 56 *laṇdā*; *kōmərəqlāṇd* = häufiger, *kōmərīnā*. 59 *laṇdā*, *tšiflaṇdād* (Pl.). 60 *laṇdā*.

Frage 111. 7

## “rudern”

**AG** 11 *rūdārā*. 13 *fārā*, *rūdārā*. 15 *rūdārā*. Fahren: 0. Andere Ausdrücke: 0, korr. *tsīā*. 16 *rūdārā*. 29<sup>I</sup> *rūdārā*. 29<sup>V</sup> *rūdārā*. *ṇīmḍarīəmənūntsīā* = nimm das Ruder und rudere; *tsīānəχlīhōp* = rudere ein wenig. Schwarben: 0. 30 *rūdārā*. 0. 31 *krūdārā* (Part. Perf.). 33 *rūdārā*. 34 *rūdārā*. 40 *rūdārā*. 42 *rūdārā*. 43 *rūdārā*, *gaṇg<sup>o</sup>tsīā* [nur bei Stehrudersob bezeichnet, da Sitzruder fehlt]. Fahren: 0. 44 *rūdārā*. 45 *rūdārā*. 55<sup>I</sup> *rūdārā*. 55<sup>III</sup> *rūdārā*. 58 *rūdārā*. 59<sup>I</sup> *rūdārā*. 59<sup>III</sup> *rūdārā*, *məvārpmīttāffā* (3. Pers.). Schwarben: 0 [aber an anderen Orten!]. 61 *rūdārā*. Schwarben: 0.

**BE** 5<sup>I</sup> *rūdārā*. 5<sup>V</sup> *rūdārā*. 10 *rūdārā*. †Steuer: 0. 13 *rūdārā*. 14 *rūdārā*. 15<sup>I</sup> *rūdārā*. 15<sup>III</sup> *rūdārā*. 17 *rūdārā*. 19<sup>I</sup> *rūdārā*. 19<sup>III</sup> *rūdārā*, *fārā* = jüngerer Ausdruck. 20 *rūdārā*. 23 *rūdārā*. 27 *rūdārā*. 28 *rūdārā*. 30 *rūdārā*. †fahren: 0. 31 *rūdārā*. 38 *rūdārā*. 46 *rūdārā*. *tsogā* (Part. Perf.), *tsīāt* (3. Pers.) = sofern mit dem Riemen gemacht [mit dem ‘Ruder’ tutman ‘rudern’]. 47<sup>I</sup> *rūdārā*. 47<sup>V</sup> *rūdārā*. 47<sup>VI</sup> *rūdārā*. 54 *rūdārā*. 55 *rūdārā*. 74 *rūdārā*. *kštōfsā* korr. *štūrā* = hinten; *tsogā* (Part. Perf.), *tsīā* vorn; so beim alten 2-Ruderschiff. vgl. *kfārā* (Part. Perf.) gefahren [mit Schiff]. 74<sup>F</sup> +. 75 *rūdārā*. *werā*: 0. 76 *rūdārā*. 77 Sitzruder: *tsīā*; Fahr- ruder: *štūrā*; Stehruder: *kštōfsā* (Part. Perf.). Allg. Inf.

*vārā* [so auch spontan im Sinne von ‘sich fortbewegen auf dem See’] oder (sugg.) *rûadārā*. 78 *rûadārā* (Inf.). 79 *rûadārā*, *tsîā*, *štîrā*, (sugg.) *štō/sā*. 81 *rûadrān*; mit *štîrruadār* = *kštîrād* (Part. Perf.), mit *tsugruad<sup>r</sup>* = *tsogā<sup>n</sup>* vom. 82 Allgemein: *rûadrān* (Inf.). Beim alten Gransen: vorne rechts *štō/sā* (Inf.) mit *štōsrud<sup>r</sup>*; hinten links *štîrrûad<sup>r</sup>*. Hier ist der *štîrmā*. Sachlich: beides Stehruder. Beim jetzigen Schiff: *sîtsrûadār* oder *tsûgrûadār* = Sitzruder. Inf. *tsî<sup>e</sup>*. 83 *rûadr<sup>en</sup>*. *tsî<sup>en</sup>* mit Sitzruder; *štō/s<sup>en</sup>* mit Stehruder. *štîrrā* hinten.

**FR** 1<sup>F</sup> *ru<sup>d</sup>rā*.

**LU** 17 *rû<sup>d</sup>rā*. 25 *rûad<sup>r</sup>rā*. †ziehen: 0. 25<sup>F</sup> *rûad<sup>r</sup>rā*. Mit Sitzruder: *tsîārûadārā*; mit Stehruder: *štōsrûadārā*. (sugg.) *štō/sā*, mit dem Stehruder; *tsîχāχlî*, *tsîā*, mit Sitzruder. Allgemein: *vārā* (Inf.). 26 *rûad<sup>r</sup>rā* (Inf.). 27 *rûad<sup>r</sup>rā*. 28 *rûadār<sup>e</sup>*; *štō<sup>u</sup>/s* [zum Mann am Stehruder]; *tsî<sup>e</sup>* (Inf.), *tsîχ* [beim Sitzruder]; *štō<sup>u</sup>/sā* (Inf.) mit dem “Steuerruder”.

**SG** 9 *ruadārā*. † *vērā*: 0. 10 *rûadārā*. 11 *rûadārā*. 13 *ruadārā*. 14 *rûadārā*. 15 *rûadārā*. 16 *rûadārā*. 17 *rûadārā*. 28 *ruadārā*, *werā*. 29 *ruadārā*; fahren: 0. 33 *rûadārā*, *vlōatsnā* (aGwj.), *kfluatsnāt* (Part. Perf.) [ein Brett als Boot, mit Stehruder vorwärtsbewegen]. 34<sup>ll</sup> *rûadārā*. 34<sup>lll</sup> *rûadārā*; fahren: 0. 35 *rûadārā*. 36 *ruadārā* = allgemeiner Ausdruck; mit den Stehrudern: *štō/sā*; mit den Sitzrudern: *tsîā*. 37<sup>F</sup> *ruadārā*. 42 *rûadārā*.

**SH** 10 *rûadārā*, *fērā*. 11<sup>ll</sup> *rûadārā*. †fahren: 0. 11<sup>lll</sup> *rûadārā*. †fahren: 0.

**SO** 21 *rûadārā* (aGwj.). Fahren: 0. 27 *rûadārā*. 28 *rûadārā*.

**SZ** 1 *rûadār<sup>e</sup>*; sugg. *werā*, auch (!) *gîġkā*. 1<sup>F</sup> *rûadārā*. Wenn es schnell gehen muss: *stekχām*, auch *āχlîtsîā* (mit Stehruder). Auch *werā*, *werāt* (3. Pers.). 3<sup>F</sup> *rûadār<sup>e</sup>*. (sugg.) *werā*, *χā/sāχlîwerā* besonders bei starkem Wind, wenn es mühsam geht. 3<sup>Fll</sup> *rûadār<sup>e</sup>*. “*štîpflā* sagt man häufig” oder *stekxā* [wenn mit aller Kraft bei starkem Wind usw.]. 5 *rûadārā*. 9 *rûadārā*. 10 *rûadār<sup>e</sup>*. 10<sup>F</sup> *rûadārā*, *štō<sup>u</sup>/s<sup>e</sup>* bzw. *tsî<sup>e</sup>*. 11 *rûadār<sup>e</sup>*, *štō<sup>u</sup>/s<sup>e</sup>*, *ixtsî<sup>e</sup>*. 12 *rûadār<sup>e</sup>*. 13 *rûadār<sup>e</sup>*. 13<sup>F</sup> *štō/s<sup>e</sup>* ist der Fischerausdruck [Stehruder]; *tsîā* bei Sitzruder. Auch *vār<sup>e</sup>* allgemein.

**Tg** 2<sup>F</sup> *rûadārā*. 4 *rûadārā*. *fērā*, *kfērt* (Part. Perf.) = so sagt man nur in einem grösseren Fischerschiff die z.B. vier Mann fassen. *āntsugāvērā* = mit dem grossen Garn einen Kreis beschreiben und die darin enthaltenen Fische fangen. 8 *rûadārā*, wir sagen nicht so, wir sagen: *fārā*. 8<sup>F</sup> *rûadārā*; die Fischer sagen *fērā*. 12<sup>F</sup> *ruadārā*. [† *fērā*: da sagt es keiner, aber in Ermatingen]. 13<sup>F</sup> *rûadārā*. *lōfflā* = Spasshafter Ausdruck. ‘Wir müssen nach Horn hinauf löffeln’ sagt man, wenn man mit Widerwillen rudert. † *fērā*: 0. 26<sup>F</sup> *rûadārā*. *pîklā* = Spassausdruck. †fahren: 0 [aber im Untersee]. 26<sup>Fll</sup> *vērā* = nur bei den Fischern noch gebräuchlich, sonst nicht mehr; *ruadārā* sagt man heute.

**UR** 1<sup>F</sup> *rûadār<sup>e</sup>*. Andere Ausdrücke: 0, aber etwa *štō/sāxtî* beim Stehruder (sugg.). 2 *rûadār<sup>e</sup>*. 2<sup>F</sup> *štē<sup>r</sup>rûadār<sup>e</sup>*, *sîtsrûadār<sup>e</sup>*, *tsîāxtî* †stossen: ein wenig *mēštō/s<sup>e</sup>āxtî*. *gîbāmāxtî*: wenn er nicht recht *tsogā* hat. 3 *rûadār<sup>e</sup>*. 4<sup>F</sup>

*rûadār<sup>e</sup>* (sic). 4<sup>Fll</sup> *rûadār<sup>e</sup>*; *štō/s<sup>e</sup>* bzw. *tsî<sup>e</sup>*.

**UW** 1 *rûadār<sup>e</sup>*, *štō/s<sup>e</sup>* [Stehruder], *tsî<sup>e</sup>* [Sitzruder]. 2 *ruadār<sup>e</sup>*. *vārā* (3. Pers.) = vom Schiff. 2<sup>F</sup> *rûadār<sup>e</sup>*; (sugg.) *tsî<sup>e</sup>* mit Sitzruder, (sugg.) *štō/s<sup>e</sup>* mit dem vorderen Einbaumruder. 4 *rûadār<sup>e</sup>* “wenn man will *vārā*”; *tsîā* mit Sitzruder, *štō/s<sup>e</sup>* mit Stehruder. 4<sup>F</sup> Arbeit mit den Rudern: *vārā*, *rā/sfār<sup>e</sup>*. †rudern: *rûadār<sup>e</sup>* = wenig gebräuchlich. (sugg.) *gîbāmēχlî*, *tārfsāmšōχlîgā* †ziehen: *tsî<sup>e</sup>* = eher früher gebraucht [mit Sitzruder]. 5 *rûadār<sup>e</sup>*. 5<sup>F</sup> *ruadār<sup>e</sup>*, *ruadār<sup>e</sup>*. Beim Sitzruder: *tsîā* (Inf.), *gîbām*, *tsîχ*, auch: *tsîaruadārād* (Part. Perf.). Beim Stehruder: *štō/s*, *štōsetsāynî/s*, *gštōsrudārād* (ppf). 6<sup>F</sup> *ruadār<sup>e</sup>* (sugg.). *štō/s<sup>e</sup>* (Inf.), *tsîā* = *vār<sup>e</sup>*. 7<sup>F</sup> *riodār<sup>e</sup>* mit Sitzruder. Der *štîrm<sup>e</sup>* [Steuermann] tut *štîr<sup>e</sup>*, der *štōsm<sup>e</sup>* [Stossmann] tut *štō/s<sup>e</sup>*. *vār<sup>e</sup>*. 9 *riodār<sup>e</sup>*. 10 *riodār<sup>e</sup>*. Beim Sitzruder: (sugg.) *tsîā* (?GW.); beim Stehruder tut man *štō/s<sup>e</sup>*.

**Zg** 1 *rûadārā*. 2 *rûadārā*. 5 (sugg.) *rûadārā*. † *werā*: 0. *vārā* = fahren. 6 *rûadār<sup>e</sup>*. † *werā*: 0. 7<sup>F</sup> “*māfārt*” sagt der Fischer; (sugg.) *rûadār<sup>e</sup>* sagen die Fremden.

**ZH** 2 *tsîā* (Inf.), er hat zu fest *tsogā* (Part. Perf.); *tsîāfēšt* = rudere stark. *rûadārā* = neuerer Ausdruck. *fērā*: 0. 5<sup>F</sup> *rûadārā*. *tsûχtār* (3. Pers.), *tsûā* = mit Ruder [Sitzruder] arbeiten. 5<sup>Fll</sup> *mîtamrûadār<sup>vārā</sup>*. † *ruadārā*: kaum gebräuchlich. Mit dem Stehruder: *tsûā*. 6<sup>F</sup> *rûadārā* mit den grossen, *vorhāntsîā* mit den kleinen. 7 *rûadārā*. 10<sup>F</sup> *rûadārā*. 25 *rûadārā*. 37<sup>ll</sup> *rûadārā*. 37<sup>K</sup> *ruadārā*. 39 *ruadārā*. 40 *rûadārā*. 42 *rûadārā*. 42<sup>a</sup> *ruadārā*. 44 *rûadārā*. † *fērā*: 0. 54 *štēruadārā* oder *sîtsrûadārā*, *rûadārā*. [“In der Sihl, Limmat etc. sagt man so”]. 55 *rûadārā* [“früher hatten die Fischer auch eine andere Bezeichnung, *lōfflā* (?GW.), aber ich bin nicht mehr sicher”]. 56 *rûadārā*. Fahren: 0. 58 *rûadārā*. Es kommt wieder einer *tslōfflā* (!) = scherzhafter Ausdruck. † Weren: 0. 59 *rûadārā*. Fahren: 0. 60 *rûadārā* “das sagen nicht die Fischer”; *werā* = wenn Stehruder, *tsîā* = wenn Sitzruder.

Frage 111.9

## Mit einem Ruder nur leicht, oberflächlich rudern

**AG** 11 0. 15 Man muss *nōtsōštārχtsîā*. 29<sup>V</sup> *hānd-hōχmāχā*, *trūkχā* bedeutet die verschiedenen entgegengesetzten Bewegung vorn und hinten im Schiff, die die Ruderer machen, um das Schiff in richtige Fahrt zu lenken. 40 *šwaxrûadārā*, † *tōfflā* = schleiken [eine Art zu fischen]. 43 *vlō/sā*. 44 0. 58 *šwārbārā* = rudern [man sticht dabei nicht so tief ins Wasser hinein wie beim eigentlichen Rudern, auch ist die Bewegung eine etwas andere. † flossen: 0. 59<sup>lll</sup> *māvārtmîšdrēġ* (3. Pers., Mutter der Gw.), *ruġmāχχā* (Inf.), wo man *ruġ* muss *fārā*.



**BE** 5<sup>V</sup> *erχoyuəlat* (3. Pers.). 10 0. 13 0. 14 *hūpšlī-rūədərə*. 19<sup>III</sup> *fārnītošneγ, nītoštārχrūədərə* (Inf.). 20 *uřtərārūmægōndələ*. 27 *laŋsamrūədərə* (Inf.), *defārtnīšdārχ* (3. Pers.). 30 (: *nīšdārχrūədərə*). 31 0. 46 *əχlīktəřtət* (Part. Perf.) (!). 47<sup>VI</sup> 0. 74 Sachlich selten, kein best. Ausdruck. 74<sup>F</sup> +. 75 Ø. 77 Heute: /. 82 0. 83 +.

**FR** 1<sup>F</sup> 0.

**LU** 17 *mīrštrīχīd*, man tut mit dem Ruder *štrīχə*. 25 +. 25<sup>F</sup> Beim Setzen der Netze: kein best. Ausdruck, "mit einer Hand *rūədərə*". 26 +. 27 /. 28 *štrīχə* [beim Setzen der Netze, wenn nurein Mann]. *štrīχrūədər* = best. Ruder, bestehend aus Ruderblatt und Haken; es wird über die Wand des Einbaums gehängt [hinten links] und dient dann als eine Art Steuer. So früher.

**SG** 13 +. 28 *lōflə*. 29 0. 34<sup>III</sup> +. 36 *lōflə* (!); *laŋsamvārə*. 37<sup>F</sup> 0.

**SH** 10 [ *šwələ* = eines der Ruder still halten, währenddem das andere Ruder durch weitere Bewegung das Schiff zum Drehen zu bringen sucht]. *lōflə* (sugg.). 11<sup>III</sup> 0. 11<sup>III</sup> 0.

**SO** 21 +.

**SZ** 1 (!) *lōřtə* = rudern mit den alten, langen Ruder der Ledischiffe, 10m lang. Arbeit beim Setzen der Netze, nur mit linker Hand rudern: 0 1<sup>F</sup> 0. 3<sup>F</sup> 0. 3<sup>F</sup> 0. 9 (sugg.) *štrīxə*. 10 (sugg.) *štrīxə* mit der *štrīxī*. [mit dem Ruder hinten im Schiff]. 10<sup>F</sup> *məštrīχt* (3. Pers.). 11 *štrīxrūədərə*, *štrīxə* mit dem Fischerrudern beim Hinausfahren, auch beim Setzen der Netze wenn man allein ist. 12 *štrīxə* mit der *štrīxī* [Ruder, welches hinten im Schiff befestigt wird und als Steuer dient]. 13<sup>F</sup> 0.

**Tg** 2<sup>F</sup> +. 4 *devār pmitsīnəlōffəlmē idəluftumə, ərlōflətīdəluftumə* (3. Pers.). 8 (: *přletšə*). †löffeln: 0. 8<sup>F</sup> *lōfle* (sugg.) = so besonders beim *šwemmə* (aSj.), damit die Fische es nicht hören. 12<sup>F</sup> [*štīləfārə* = leise fahren] (: *přletšə*). 13<sup>F</sup> *trūədər štupřə* (!). 26<sup>F</sup> 0. 26<sup>F</sup> 0.

**UR** 1<sup>F</sup> *štrīxə*: wenn mit einem Ruder leicht gerudert und Netz eingezogen. 2<sup>F</sup> a) *uřhā* (Inf.): bremsen zum Drehen. b) *gersəwəwəwə*: das Ruder durch das hinten in der Wand befindliche *štīrləx* stecken und in schnelle Hin- und Herbewegung setzen [Ausdruck daher, weil man damit verkehrt im Schiff sein muss, Rücken nach vorn?]. c) Beim Setzen der Netze rudert Fischer, wenn alleine, mit einem Ruder: 0. 4<sup>F</sup> 0. 4<sup>F</sup> 0. Beim Drehen: *uməhā*; sonst: 0.

**UW** 1 Kommt vor beim Setzen, *rūədərə* (Inf.). 2 +. 2<sup>F</sup> Kommt vor beim Aussetzen der Netze, aber selten [weil meist 2 Leute im Schiff], 0. 4<sup>F</sup> Ø. 5<sup>F</sup> *štrīχəvārə* (sic!). 6<sup>F</sup> 0? 7<sup>F</sup> /. "Das gibt es auf Vierwaldstättersee, wo es auch das best. Hilfsruder [zum Anhängen über Schiffswand] gibt". 10 /.

**Zg** 2 0. (sugg.) streichen: *štrīxī* = die Vorrichtung beim Fischerschiff, dass ein Brett als eine Art Steuer auf der Seite ins Wasser gebracht wird, um das Rudern mit nur einem Ruder zu erleichtern 5 0. 6 0. *štrīyəhā*: wenn man mit einem Ruder fährt. *štrīə* ist das ruderartige Ding, welches man über Bootswand hinunter steckt, damit es als Steuer wirkt. 7<sup>F</sup> *trūkxumə* heisst es etwa beim Setzen

der Netze als Befehl an das hintere Ruder.

**ZH** 5<sup>F</sup> *rūədərə*. 5<sup>F</sup> *vārə, štaχlə* mit *handrīəmə*. 6<sup>F</sup> +. 7 +. 10<sup>F</sup> +. 42 *swəřsəršnīdə*. 44 0. 54 *fləxrūədərə*. 55 *tuəštəχlitrām* (2. Pers.). 56 0. 59 *məŋemədənīdōbənāb* (3. Pers.) (!). 60 (: *lōřlet* (3. Pers.) (!)).

Frage 112.11

## Ein Boot mittels der Stake fortbewegen

**AG** 11 *štaχlə* (sugg.). 13 *štōřřsə*. 15 *štōřsə* = bodenständiger; *štaχlə* = Fachausdruck der Pontoniere. 16 *štaχlə*. 29<sup>V</sup> *štaχlə*. †Schalten: 0. 30 0. 40 *kšdaqχləd* (Part. Perf.). 42 *štaχlə*. 43 *štaχlə*. 44 *štaχlə*. Schalten: 0. 55<sup>III</sup> *štaχlə* [kommt auf See kaum vor]. 58 *šqłtə*. 59<sup>III</sup> *štaχlə*. 61 *štaχlə*.

**BE** 5<sup>V</sup> *štaχlət* (3. Pers.). 10 *štaχlə*. 13 *štōřřsə*. 14 0. 19<sup>III</sup> *štaχlə* (Vb.) [neuerer Ausdruck], (sugg.) *apšdōřřsə* [älterer Ausdruck]. 20 /. 27 *apšdōřřsə*. †Stacheln: 0 ["Wir sagen *apšdōřřsə*; *štāχlə* sagt man auf den grossen *bārχə*, und mehr noch bei der Flussschiffahrt"]. 30 *štōřřsə*. †Schalten: 0. 31 *ūvwertštōřřsə*. 46 *štaχlə*. †Schalten: 0. 47<sup>VI</sup> *štaχlə* (Vb.). 54 *rūədərə*. 74 "Für das Schiff *abřs-tōřřsə* oder *tsūəhətsīə*. 74<sup>F</sup> +. 75 *kštōřřsə* (Part. Perf.). 77 *štaχlə, štaχlə*. 82 /.

**FR** 1<sup>F</sup> *šdōřřsə*.

**LU** 17 Ø. 25<sup>F</sup> +. 27 *štaχlə* in der Reuss. 28 Hier: /.

**SG** 13 +. 28 *řonəšqłtə; řaltvəŋə* ! [imperativ], 'vorn'? 29 *řdaqłə*. 34<sup>III</sup> Ø. 36 *abštōřřsə* = vom Ufer abstossen; *řtaχlə* = das Schiff flussaufwärts stossen. †Schalten: 0. 37<sup>F</sup> *abštōřřsə*.

**SH** 7 *əwegřtaχlə*. 10 *řāłtə* (sic). 11<sup>III</sup> 0.

**SO** 21 *štaχlə*.

**SZ** 1 *apštōřřsə, řtaχlə*. 1<sup>F</sup> a) *əřtaχt* zum *řqłtə*. b) *vl-ōřtřhō<sup>4</sup>kə* (Pl.) nur in den Flüssen zum *vlōřtsə* = Holz anstecken, hier: /. 3<sup>F</sup> *řtaχlə*. 3<sup>F</sup> *řtaχlə*. 9 /. 10 *abštōřřsə*. 10<sup>F</sup> /. 11 *abštōřřsə*. 12 a) Schiff *abštōřřsə* (aGw.), Gw.: *řtaχlə*. b) Holz *tsūəxəvlōřtsə* (aGw.). 13<sup>F</sup> /.

**TG** 2<sup>F</sup> *štaχlə* (Inf.), älter *řāłtə* (Inf.). 4/[mansagt *twē<sup>d</sup>līg řāłtə*, aber nicht hier, sondern zum Beispiel in Stein]. 8 *řāłtə*. 8<sup>F</sup> *řāłtə, məřāłtət* (3. Pers.). 12<sup>F</sup> *apřāłtə*. 13<sup>F</sup> *aps-dōřřsə, řnəštōřřsə*. †*řāłtə*: 0. 26<sup>F</sup> *apštōřřsə*; †*řāłtə* = bei grossen Schiffen, bei Ledischiff. 26<sup>F</sup> *řāłtə* = das Schiff vom Ufer oder von Untiefe abstossen.

**UR** 1<sup>F</sup> *řtaχlə* [Militärsprache]. 2<sup>F</sup> *tsūəxəhēktə, řtōřřřduab! apštōřřsə*. 4<sup>F</sup> *apštōřřsə* (Sj.), *řtōřřsə*. 4<sup>F</sup> *řtōřřsə mīmvlētřřhā<sup>k</sup>*, [*řtaχlə* beim Militär].

**UW** 1 /. 2 Bei den Lastschiffen: *vlētřřhā<sup>k</sup>* zum *abštōřřsə*. 2<sup>F</sup> /. 4<sup>F</sup> /. 5<sup>F</sup> /. 6<sup>F</sup> Hier: /. 7<sup>F</sup> /. 10 /.

**ZG** 2 *abštōřřsə*. 5 *abštōřřsə*: wenn nur 1-2 Stösse bzw.

*štaxlā*: wenn weit. 6 *štaxl<sup>ae</sup>*; sachlich eigentlich /. 7<sup>F</sup> /. **ZH** 2 *štaxlā* oder *šaltā*. 5<sup>F1</sup> *šāltā* (Inf.). 5<sup>F11</sup> *šāltā* (Inf.) (sic!); neu: *štōffsā*; Schriftdeutsch: *štaxlā*. 6<sup>F</sup> *štaxlā* (Inf.) 10<sup>F</sup> *ūštāxlā*. 25 *štaxlā*. 42 *šifapštōffsā* (Inf.) = das Schiff vom Land abstossen. *štaxlat* (3. Pers.) = wenn Sie selbst darin, so zB. im Schilf. 44 “Im Militärdienst sagt man *štaxlā*”. “*šāltā* sagt man hiernicht” [daskommt in Pfäffikon nicht vor, sondern nur in Flüssen, wo man nicht rudern kann, hier in Pfäffikon sagt man eher *aps-dōffsā*]. 54 *apštāxlā*. 55 *štakxlā* (1. Pers. Pl.). 56 +. 59 *apšāltā* [wurde mit der Achsel gestossen] = vom Ufer abstossen oder aus einer *hāb* heraus. *šāltā* = sofern auf offenem See [wenn es mit Ruder nicht mehr vorwärts geht]. Bei kleinen Schiffen: *apštōffsā*. 60 *štarkxlā* oder *apštōffsā*.

Frage 112.12

## Ein Schiff vom Ufer aus den Fluss hinaufziehen

**AG** 11 *tsogā* (Part. Perf.) [nur ausnahmsweise gemacht, sonst meistens *mitāštāxlā*, zB. durch Strömung, gefahren]. Recken: 0, ganz unbekannt. 13 *sātlā* (Inf.) [am Seil von Personen gezogen]. 15 *tsiālinā*, *tsiāt*, *ūtsiā* [wurde von Hand besorgt; mit Pferden: /]. 16 *tsogā* (: ) (Part. Perf.). Recken: 0. 29<sup>l</sup> das Schiff *uvātsiā*, von Hand an Seil. 29<sup>v</sup> *rekxā* (Inf.) von Hand gezogen [einer geht auf dem Reckweg, mit dem Seil um Achsel das Seil ist am Schiff befestigt und einer ist im Schiff]; *anrekxwēg* = Fussweg der Aare entlang, der zum Schiff ziehengemacht wurde. Mit Pferd gezogen: /. [Früher wurden jeweils die Salzboote von Koblenz aus nach Brugg gezogen; heute hat es keine eigentliche Reckwege mehr]. 30 /. 40 /. 42 /. 43 *mitāmspāntā<sup>u</sup>tsiā*, *mitātsiālinātsiāpmār* (3. Pers.), werden nur bei Verbauung gebraucht, diese Verbauungen wurden gemacht, weil die Ufer ausgefressen waren. Früher konnte man nicht ziehen, da überall Bäume dem Ufer entlang. 44 *tsiā* (1. Pers. Pl.) [von Fischern gemacht, um das Schiff zu ziehen]. 55<sup>111</sup> /. 58 *ūštā<sup>u</sup>kxā*. 59<sup>111</sup> *mātsiātšif* (3. Pers.) [sachlich heute und früher]. 61 Ø.

**BE** 5<sup>v</sup> *šifsiāyyār* (Pl.) (Schiffszieher) oder *flōfsār* (Pl.); man *tsiātā* (3. Pers.). 10 *tsiā* (Inf.) [sachlich bekannt, zogen bei Stelle, wo starke Strömung]; man zieht von Hand. 13 *līmātsiā* (somehimals, dann sagt Gw. plötzlich *līnā*), zwischen Bieler- und Neuenburgersee. 14 *līmātsiā*. 17 Ø. 19<sup>l</sup> *šifsiā*. †Limenziehen: 0. 19<sup>111</sup> *šifsiā* = heutiger Ausdruck; kommt aber sachliche eigentlich garnicht mehr vor. † *līnātsiā* (Vb.) = so sagte man früher, als noch *bār<sup>u</sup>xā* gezogen werden mussten. 20 /. 27 /. 30 *klīmed* (pp., ?GW.), *hepmāglīmād*. 31 *šifsiā* [bei hohem Wasserstand

oder an unpassierbaren Orten]. †Limenziehen: 0. 46 /. 47<sup>v</sup> *šteppā*; *ertsīāttārwe<sup>i</sup>dlikfomūvārūs* (3. Pers.), sachlich selten. 74 *līmmā*; sachlich: früherbisches Motorengab oft in der Aare flussaufwärts; gelegentlich auch im See am Ufer. *tlīmmā* = das Zugseil. Mindestens einer musste am Ufer das Schiff ziehen, der andere im Schiff *štūrā*. 74<sup>F</sup> +. 75 Früher: *kflōtst* (Part. Perf.) = grosse Holzflösse mit Hilfe eine *līmmā* dem Ufer entlang gezogen; *klīmnāt*. *əlīmmā* = 40-50m langes, starkes Seil, zum Befestigen eines Schiffs am Land [so bei den alten Lastschiffen]. 77 Früher etwa, bei Sturm usw.: *ūmdgrekkānūmlīmā* [= Felsvorsprung], *klīmāt* (Part. Perf.), *līmnā* (Inf.); eine lange *līmā* = die lange Leine. So auch in der Aare bei Thun, durch mehrere Leute gezogen, keine Pferde. 82 /.

**FR** 1<sup>F</sup> *līntsī<sup>e</sup>*; das hat man früher auf den grosses Lastkähnen gemacht. Seit diese Lastkähne motorisiert sind, wird das nicht mehr gemacht. [Mit Fischerbooten hat man es nie gemacht].

**LU** 17 Ø. 25<sup>F</sup> /. 27 +. 28 Hier: / [war früher praktisch völlig ausgeschlossen, weil keine Uferstrasse bzw. Weg].

**SG** 10 *mennā* = Schiff mittels eines Seils von Hand flussaufwärts ziehen [früher so gemacht, heute nicht mehr]; *menwēg* = Weglein dem Fluss entlang, auf welchem gezogen wurde. 13 +. 28 *rekxā*. 29 Die Kleinen tut man *tsiā* = von Hand; die Grossen tut man *rekxā*, *krekd* (Part. Perf.) = wenn mit Pferden. 34<sup>111</sup> *šitsjānts* = sie ziehen es [Verlegenheitsausdruck]. 36 Ø. 37<sup>F</sup> /.

**SH** 7 *tsū<sup>u</sup>xā*. 10 *roffsā* (sic), das Schiff *uvārōffsā*. 11<sup>111</sup> *mātsiāts* [manziehtes]; mit Pferden: /. 11<sup>111</sup> *mā<sup>u</sup>šlēikxādān* (1. Pers. Pl.) oder *tsiā*, *tsiāndān*; Mit Pferden ziehen: /. †Recken: 0.

**SO** 21 /. 27 Ø.

**SZ** 1 Früher bei dem Linthkanal: *rekxā*; *rekxvūārmā* mit zwei Pferden im Schloss Grynau stationiert. *uvāwēglā* oder *tsiā* [vom Land aus] bis zum Schloss, nachher Zug durch Pferde. *rekxwē<sup>u</sup>*. 1<sup>F</sup> *āroffsā* hat das Schiff hinaufgezogen durch den Linthkanal; mit *štāklā* vom Schiff aus vom Land abgestossen. *rekxā* (Inf.) früher im Linthkanal häufig. 3<sup>F1</sup> *rekxā* (sugg.) so früher auf dem Linthkanal. 3<sup>F11</sup> Früher *krekt* (Part. Perf.), *rekx<sup>ae</sup>* (Inf.) in Linth: Schiff durch Pferde in Walensee gezogen. 9 /. 10 +. 10<sup>F</sup> /. 11 *šlē<sup>u</sup>p<sup>ae</sup>* kam früher noch vor; die grossen Nauen vom Land aus durch 2-3 Mann schleifen, ziehen. 12 /. 13<sup>F</sup> Gw. hat es noch erlebt, als er “noch nicht *āltā*” gewesen ist; Gw. kennt Ausdrücke nicht mehr. Sachlich: gelegentlich, wenn kein Wind usw.; einer zieht an Seil dem Seeufer entlang; bei Lastschiffen. Keine Pferde.

**TG** 2<sup>F</sup> Früher etwa *axētlā* vorn am Schiff angebunden; diese am Ufer von zwei Männern *tsogā*; einer im Schiff mit der *šāltā* das Schiff vom Ufer weggestossen; *uvetsiā* (Inf.). 4 / [nur im *lōūffšgəwāffsār* (2X) = im fließenden Wasser]. 8 /. 8<sup>F</sup> /. 12<sup>F</sup> /. 13<sup>F</sup> /. 26<sup>F1</sup> /. 26<sup>F11</sup> /.

**UR** 1<sup>F</sup> /. 2<sup>F</sup> /. 4<sup>F1</sup> Ø. 4<sup>F11</sup> Ø.

**UW** 1 /. 2 /. 2<sup>F</sup> +. 4<sup>F</sup> /. 5<sup>F</sup> /. 6<sup>F</sup> /. 7<sup>F</sup> /. 10 /. † *līmmā*: 0.

**ZG** 2 /. 5 /, nie. 6 /. 7<sup>F</sup> /.

**ZH** 2 *rekxā*, bei den leichten von Hand, bei den schweren mit Pferden. Sachlich: in Rüdlingen gibt es nur

eine Stelle, wo man dies gut kann; in Eglisau kann man das nicht, da die Ufer mit Wald bewachsen sind. Kein Weg dazu. 5<sup>F1</sup> /, korr., von Hand, zB. etwa in der Thurmündung. 5<sup>F1</sup> /, nie. 6<sup>F</sup> *rīffsə* (Inf.), selten! 1-2 Mann ziehen an einem *štrīkx* das Schiff aufwärts. Mit Pferden nie. 10<sup>F</sup> / 25 0. 42 / 44 / 54 / 55 *rēkxə* [in Horgen sachlich: /, aber in der Linth zB. gemacht]. 56 / 59 *tsogə* (Part. Perf.) = sofern von Menschen gezogen [früher, heute nicht mehr]; *rēkxə* (Inf.) = sofern von Pferden gezogen [kommt in der Linth vor, hier unten nicht]. 60 / [in der Linth oben früher gemacht: *krēkxd* (Part. Perf.), *mītarōjfsə* hinaufgezogen].

Frage 108. 3/109.1 - 109.6

## Lastschiffe

[Das Fragebuch enthält keine nach Schiffsfunktionen getrennte Fragen, die Gewährspersonen wurden lediglich aufgefordert, alle an ihrem Ort vorkommenden Schiffe aufzuzählen. Es ist daher denkbar, dass einige Lastschiffe, wo sie nicht ausdrücklich als solche bezeichnet wurden, auf der Karte unberücksichtigt blieben.]

**AG 13** *transportwādlig* für Steine, Kies, Holz. 15 *wādlig* für grosse Lasten, wie Steine; sachlich veraltet [seit der Korrektur der Aare fahren die Weidlinge nicht mehr] = *tānštāwādlig*, auch *əngrōswādlig*, 14m lang, darin eine Last von 120 Zentnern [= einfache Zentner]. Die gewöhnlichen Weidlinge wurden sonst gebraucht, zum Fischen, es ist ein eigentlicher Fischerweidling. 40 *tājfsif* [nur ein einziges]. 59 *wādlig* für *grīənvūrə* und Holzverladung gebraucht [bei Korrektur der Reuss gern verwendet].

**BE 13** *bārəkə* = Ledischiff. 14 *bārχə* (Pl.) für Kiestransporte. 15<sup>III</sup> *parχχə* [für Sand, Kies etc.], z.B. Grienbarke, von Motor getrieben. 19<sup>III</sup> *bārχə*, *štē<sup>l</sup>bārχə*: sachlich: Ledischiff. Früher waren zwei solche in Büren stationiert, zum Transport von Material [früher hatte es anstelle einer Barke *dsflō/s*, der Fährmann ist *flō/sr*, so von Gw. aber kaum mehr erlebt, da schon in seiner Jugendzeit Barke dazu gehalten wurde; *dsflō/s* fuhr noch in den siebziger Jahren. Früher ging es mit Rudern; *šifs<sup>l</sup>līnə* = Schiffsseil, wurde dann gebraucht, um das Schiff flussauf zu ziehen]. 30 *bokχ* = Grossschiff, das einige Tonnen fasst [für Heutransporte, für Gemüsetransporte nach Neuveville etc.] von Gw. nicht mehr erlebt. *grīənbārχə* kommen von Hagneck oder vom Neuenburgersee herund bringen Kies nach Nidau. In Täuffelen: /. [Sie sind alle in Nidau stationiert]. 47<sup>V</sup> *əsledišif* im See, nicht in der Aare; für Gütertransport. 54 *əbārχə* = ein grosses Schiff, für 'Grien und Sand', auf den Seen [in hiesigen Flüssen hat es kei-

ne]. 74 *bokχ*, *bōkχ* (Pl.) = Ledischiff; für Sand usw. Sehr gross und schwer. Alt: Rudern! Einer hinten links, zwei vorne nebeneinander; Segel: *drseg<sup>l</sup>*. Heute Motor. 74<sup>F</sup> *bokχ* = 'Ledischiff'. Siehe Thun. 75 *bokχ*, *bōkχ* (Pl.); sachlich ein grosser Weidling, für Schutt usw. Lastteil unten darauf. *motōrbōkχ* (Pl.); sachlich: Ledischiff Zürichsee. Hoher Boden, Motorkabine. Vorne breit. 76 *bokχ* = Lastschiff für 'Grien' usw.; auch als Marktschiff gebraucht. *əparəkə* ist grosses Lastschiff (?GW.) 77 *motōršif* (E?), [= Ledischiff im Zürichsee] für Steine, 'Grien' usw. oder *əχāndərbokχ*, weil von der Kander AG. *bōkχ* (aGwj.); vorne breit und aufgezogen. Kiel! 78<sup>IV</sup> *əbokχ*, Lastschiffe. 78<sup>VII</sup> *bokχ*, das alte Lastschiff, heute:/. Tragkraft bis 20 Stück Vieh. Mit Segelvorrichtung und drei Stehruddern. Vorne breit und aufgezogen. 79 *trāyēkχtər* früher, an das Dampfschiff angehängt, grosses Lastschiff. *əbokχ*, grosses Ruderschiff; früher sehr häufig, für Steine, Güter usw. Auch mit Segelvorrichtung! Heutemit Motor! Kajüte. 81 *əmbokχ* Sachlich: Ledischiff. Heute mit Motor, früher mit geradem Segel und Rudern. 82 *bokχ* = Zürcher Ledischiff. Vorn breiter Schnabel, aufgebogen, für Sand usw. Auf Brienzersee nur ein Exemplar. 83 *bokχ* früher gebraucht. Ganz grosses Ruderschiff, ein schweres Schiff, 8 m lang, für Waren, Marktschiff nach Thun. *m<sup>o</sup>tōršif* (Pl.) grosse, für Sand (Zürcher Ledischiff).

**FR 1<sup>F</sup>** *əbarχə*, *barχ<sup>ε</sup>*. Das ist ein Lastschiff. Früher transportiert man damit von hier die Milch nach Neuenburg. Und so auch andere Lasten: Stroh, Wein usw. Heute fahren sie noch mit Sand aus dem See: *siχōməhiəχō* Sand *lad<sup>ε</sup>*, die grossen breiten Lastschiffe, flach; früher: mit Segel und Ruder vorwärts bewegt. Zwei Segel übereinander: das untere grosse: *seg<sup>u</sup>*; das obere kleinere: *rīy<sup>k</sup>*. Dazu Stehruder für 5-6 Mann, jeder mit einem Ruder. Den Kanal aufwärts gegen Neuenburgersee hat man die grossen Barken an Seilen gezogen vom Land aus an einem einzigen Seil [das Seil war am Mastbaum angebunden]. Wurde das Boote gezogen von vier Mann: *līntsīə* sagte man diesem Ziehen. Heute: heute haben die Barken Motor und Schraube.

**LU 25** *nēyūə* [entsprechend Ledischiff im Zürichsee]. Für Transport von Kies usw., bis 75 t [?] Ladegewicht. Gw. kann sich nicht erinnern, dass solche mit Segeln gefahren waren. Mit kleinen *nāy<sup>w</sup>əli*. 25<sup>F</sup> *nēyūə*, das grosse schwere Lastschiff für Kies usw. *yā/s<sup>l</sup>* = Marktschiff in Weggis, früher im Gebrauch, hierin Meggen nicht mehr. Sachlich: grosses Ruderschiff mit *vlaχ<sup>b</sup>odə*. 26 *nā<sup>w</sup>wə* für Transport von Grien, Steinen usw. Ganz früher mit Segel. 28 *nēyūə* = das grosse Lastschiff, für Kies usw. *yājfsə*, *yā/s<sup>l</sup>*. Sachlich heute:/.; kleines Lastschiff, wohl als Marktschiff nach Luzern gebraucht; bis zu vier einzelne Stehruder, hinten Bank.

**SG 9** *əbarkχə* = kleines Lastschiff; früher sagte man gelegentlich so, heute nicht mehr. *lēdišif* = Segelschiff für Holz- und Kiestransport; heute durch motorisiertes Schlepsschiff ersetzt. *šlepšif*. 28 *lēdišif* für Sand und Kies [die schweren Schiffe]; früher alles Holz, mit *sēgl*,

heute mit *mōtōrə* und aus Eisen. *brēm* (Pl.), *valbrēmə*, *əvābrēm* (Sg.). Da hinten wird Kies oder Sand hineingebaggert und transportiert. Beim Füllen wird das ganze Schiff, abgesehen von dem luftleeren Raum, mit Kies oder Sand aufgefüllt; Dann fährt man an den Ort hin, wo man den Sand wieder ins Wasser versenken will und dort wird einfach der Boden des Schiffs durch den Druck des Kieses herausgelassen; das Schiff schnell in die Höhe durch ausleeren und der Deckel des Bodens geht wieder zu. Dieses Schiff wird immer gebraucht, zum *bakkəvə*; wenn man z.B. an einer Stelle grobes Sand braucht und darunter auch feines bekommt, so verlädt man das feine in eine Breme und deponiert es an einer anderen Stelle des Sees, wo man es nötigenfalls jederzeit holen kann; wenn man feines braucht und grobes Kies kommt, so verlädt man das grobe Kies auf eine andere Stelle des Sees. *šlepšif*, es sind *mōtōrbōtli*, mit *isəšālə* oder *holtšālə*. Gebraucht um die *bremə* zu ziehen. 29 *ledišif*. Sachlich:/. Diese tut man *uvərekə* = den Fluss aufwärts gezogen; aber diese Ledischiffe sind im Walensee stationiert; am meisten kommt hier ein Walenseer von Quinten vorbei. 34<sup>I</sup> *ledišif* fahren gelegentlich vorbei, das sind grosse lange *šif*, zum Transport von Holz, Schutt etc. 34<sup>III</sup> *ledišif* = für Holz-, Sand- und Steintransport. Sonst keine Schiffe! Die Ledischiffe sind nicht in Schänis stationiert, sondern kommen von Zürich- oder Walensee. 35 *ledišif*. 36 *tledišif* [für Sand und Steine]. 37<sup>F</sup> *ledišif* [früher mit Segeln, jetzt Name ungebräuchlicher, weil mit Motor]. **SH** 7<sup>I</sup> *əledišif* für Kies, Sand. Diese sind sehr schwer, früher vorhanden, heute nicht mehr. 10 *tledišif*, korr. -*šef*. **SZ** 1 *ledšif*, schweres Lastschiff. 1<sup>F</sup> *šlepšif* oder *brēmə*: eine Art Ledischiff ohne Motor, nur angehängt; für Sand. *m<sup>o</sup>tō<sup>r</sup>ledənə* (Pl.), *ledšif* die grossen, für Sand, Kies usw. Früher von Hand mit Ruder getrieben. 3<sup>FI</sup> *ledšif* für schwere Transporte. (Obersee). 3<sup>FI</sup> *ledən<sup>e</sup>* (Pl.), *ledšif*, alte Form: Hinten und vorne breit und aufgezogen; jetzige Form meistens: Spitze vorn. *šlep<sup>r</sup>*, Motorschiff zum Ziehen von Lastkähnen. *brām*, *brēmə*, Lastschiff; unten *tswē<sup>i</sup>bəl<sup>e</sup>* [Klappladen], durch welche Sand usw. hinaus gelassen werden kann. Ohne Motoren, nur für Baggerei. 5 *ledšif* Schweres Lastschiff. 9 *nēuw<sup>e</sup>*. *ənəu<sup>e</sup>*, Lastschiff, mit hohem oberem Boden; jetzt mit Motor, früher mit Rudern. *yā/s<sup>l</sup>*, wie Schnabelschiff, aber vorn breit; für Waren. Hier nur 1-2 solche, früher mehr. 10 *nəū<sup>e</sup>* (Pl.): Die grossen Lastschiffe, eines mit, eines ohne Doppelboden. 10<sup>F</sup> *yā/s<sup>l</sup>*, *yā/s<sup>e</sup>*: Lastschiffe, nur noch ganz wenige vorhanden. *ənəu<sup>u</sup>* weniger gebräuchlich als *yā/s<sup>e</sup>*. 11 *nəū<sup>e</sup>*: Schiffsspitze aufgezogen, breit. Grosses Lastschiff. *əsyā/s<sup>l</sup>* in Treib. *nəū<sup>e</sup>* (Pl.): Lastschiff. 13<sup>F</sup> *nəū<sup>w</sup>* (Pl.) Lastschiff mit hohem Boden, breiter Schnabel, für Sand, Kies usw. *grāns<sup>e</sup>*: Lastschiff, dessen Boden geöffnet werden kann (E?). Baggerhilfsschiff. *nāwə<sup>l</sup>*. **TG** 4 *lā/šef*. †ledischiff: 0 [aber in Zürich]. In Mammern selbst hat es keine, sie kommen von anderen Orten. 8 *lā/s<sup>d</sup>se<sup>f</sup>* für Kiesfahren, Sand, früher auch für Bretter. Nauen: 0, aber *lōu<sup>u</sup>*, Schiffe, die man braucht um die

Lastschiff zu entladen und die Ladung an Land zu fahren; *əygrō<sup>l</sup>/sə<sup>l</sup>ōu<sup>u</sup>*, hinten und vorne haben sie breite Wanne, werden meistens an die Lastschiff angehängt, sie haben auch zwei Ruder; beim Fahren an das Land meistens *šāltə*, *mītəšāltə* [länger als *štaxχə<sup>l</sup>*] oder auch rudern. 8<sup>F</sup> *ənnōbə<sup>r</sup>sē<sup>l</sup>ə<sup>r</sup>*, Lastschiff [in Berlingen hat es selbst keine solchen; in Mannenbach hat es nur 1, und sonst im ganzen Untersee keine. 12<sup>F</sup> *lā/s<sup>d</sup>šif*; in Landschlacht hat es keine, aber in Güttingen. Wie Segischiff, aber bedeutend grösser; fassen 80-100 t oder noch mehr Tonnen. Für Sand, Kies, Zement, Holz. Früher hatte es *segə<sup>l</sup>šef*, weil mit Segeln getrieben, die *šef* sind aber die gleichen in Bauart. *lāu<sup>u</sup>*, *lāu<sup>u</sup>* zum Verladen der Lastschiffe gebraucht. In Landschlacht kann man nicht direkt mit Lastschiffen an Land fahren, ausser bei hohem Wasserstand. Sie sehen aus wie *tsegə<sup>l</sup>šef* aber sind viel sicherer; sie werden mit *štīpər* vorwärts bewegt. 13<sup>F</sup> *χe<sup>l</sup>šif* (Pl.) = Ledischiff. In Uttwil:/. [aber in Güttingen]. *ə<sup>l</sup>lā/s<sup>d</sup>šif*. Früher sagte man *əsegə<sup>l</sup>šif*, weil früher mit Segeln betrieben. ... *šef* (sugg.). *ə<sup>l</sup>ōu<sup>ə</sup>* [zum an Land bringen der Ladung, sofern sicherer Seegang]. Hinten und vorne stumpf, ca. 10-12 m lang, 4 m. breit [diese Lauen sind nicht immer an gleichen Orten stationiert; vielleicht hat es jetzt einen solchen in Güttingen]. [Die Deutschen brauchen diese Lauen auch zum Dreck ausbaggern: der Boden kann gesenkt werden so dass Dreck abgeladen werden kann]. *dəšlep* = Trajektschiff für Eisenbahnwagen. [In Uttwil hat es keine, nur in Romanshorn, sonst in schweizerischem Gebiet des Bodensees hat es keine]. 26<sup>FI</sup> *ledišif* [Ausdruck bodenständig; schon der Vater sagte so]. *lā/šif* (sugg.). Beide Ausdrücke gleichüblich. In Egnach hat es keine, aber im Altenrhein. *ledišef* (sugg.). 26<sup>FI</sup> *lā/s<sup>d</sup>šif* für Kiestransport. sugg. -*šef*. †Ledischiff: 0. Früher sagte man *segə<sup>l</sup>šif*, korr. *segə<sup>l</sup>šef*. *lōu<sup>u</sup>*, halb-grosses Schiff, ca. 1 m breit. Es sind ganz schwere Schiffe. Werden zum Fischen und zum Kiestransport gebraucht. **UR** 1<sup>F</sup> *ənā<sup>w</sup>*, *nā<sup>w</sup>*, Lastschiff. Flachboden, vorn breiter Schnabel; mit *bruk*. *yā/šs<sup>e</sup>*, Lastschiff. An der Treib, Flachbodenschiff, kleiner als Nauen, für Kies und Holz. 2 *tstrə<sup>i</sup>bnā<sup>w</sup>* für Kiestransport, wie *nā<sup>w</sup>*, aber Bodentiefer, das heisst, nurein Boden. *ənā<sup>w</sup>* (Sg.), grosses Lastschiff, flacher Boden, hinten *hīt<sup>i</sup>*, vorn breit. 2<sup>F</sup> *nā<sup>w</sup>*, *nā<sup>w</sup>* (Pl.) für schwere Lasten, Schotter usw.; Vorn breiter Schnabel mit *bruk* = hoch gelegener Boden. *yā/s<sup>l</sup>*, *trə<sup>i</sup>bəryā/s<sup>l</sup>* [in Treib vorhanden], ganz grosses Ruderschiff, mit Flachboden, für Kies. Ein solches an der Treib. *əyā<sup>s</sup>ə<sup>e</sup> dəvə<sup>y</sup>ā/s<sup>e</sup>*; sachlich: grosses Ruderschiff, Kies- und Materialtransport. Heute wird es den Dampfschiffen angehängt. 3 *nəū<sup>e</sup>* (Sg. = Pl.), älter: *nəū<sup>w</sup>*. Lastschiff, Schnabel aufgezogen und breit, Flachboden. 4<sup>FI</sup> *nā<sup>w</sup>*, *nəū<sup>w</sup>*, die grossen Lastschiffe, für Schotter usw. Bis 300 t Ladegewicht. *yā/s<sup>e</sup>*, kleinere Lastschiffe, '80-100 q', vorne breit und hinaufgehend. 4<sup>FI</sup> *d<sup>l</sup>āltənā<sup>w</sup>* (Pl.), *ənā<sup>w</sup>* (Sg.), = die eigentlichen Lastschiffe, für Sand, Holz usw. Bis 100 t. Merkmal: hinten Motorkabine, Spitze stark aufgebogen und breit.

*tsya/sl<sup>l</sup>*, grösseres Schiff, für Kies und Holztransport, vorn aufgebogen und stumpf wie die *nāw<sup>w</sup>*; mit Rudern getrieben. Sachlich sozusagen nicht mehr vorhanden, nur an der Treib ist noch eines. *dartswij* [heisst: Zwing Uri]; grosses Lastschiff mit *šottawēnd*, hinten und vorne spitz, das einzige seiner Art.

**UW 1** *anæyya*, *næyy<sup>e</sup>*, das grosse Lastschiff, teils vorn spitz, teils breiter Schnabel, oberer Boden hoch, für Sand usw. 2 *idānyy<sup>e</sup>* = in den grossen Lastschiffen. *yoxšiv* = grosses Lastschiff. *asya/sl<sup>l</sup>* ist ein 'Jochschiff', d.h. kleines Lastschiff; Ausdruck nicht mehr gebräuchlich; es war ein Marktschiffli. 2<sup>F</sup> *anæyya* = schweres Lastschiff [RT = 'Zürcher Ledischiff']. Vorn breit und aufgezogen; oberer Boden hoch; hinten Kabine; Motor. Gw. kann sich nicht erinnern, dass solche *nāiw<sup>w</sup>* noch mit Segeln gefahren waren. Bei einem neuen Nauen unter dem breiten Schnabel ein Kiel. 4 *nāw<sup>w</sup>* (Pl.), *anāi<sup>e</sup>*, *næyya* (Pl.), schweres Lastschiff für Kies usw., auch zum Transport von Vieh auf den Markt von Altdorf. Früher Segel und Ruder, jetzt Motor. 4<sup>F</sup> *nāyy<sup>e</sup>*, *næyy<sup>e</sup>* (Pl.), schweres Lastschiff, für Kies usw.; vorn breit, aufgezogen. *yoxšif<sup>l</sup>*, kleines Lastschiff, kleiner als Nauen, tief gelegener Boden. *ya/sə*, Lastschiff, wohl als Marktschiff gebraucht, 10-12 Stehruder. So fuhr man früher von Flüelen nach Luzern [mit doppelter Belegschaft, um beim Rudern abzulösen]. Heute längst: /. Gw. weiss davon nur vom Hörensagen her, hat es selbst nie mehr erlebt. 5 *nāw<sup>w</sup>* = Lastschiff. 5<sup>F</sup> *næyy<sup>e</sup>* (Pl.), korr. *nāyy<sup>e</sup>*, bis 280 Tonnen = das grosse Lastschiff. 6<sup>F</sup> *nāw<sup>w</sup>*, *nāw<sup>w</sup>*, schweres Lastschiff. 7<sup>F</sup> *nāw<sup>w</sup>*, *nāw<sup>w</sup>*, schweres Lastschiff, mit Kabine. *laštšiv* (aGw.), Lastschiff, mit Innenbordmotor, oben Kabine. Auch mit Stehrudern versehen. Nur 1 Ex. auf dem See. 9 *nāw<sup>w</sup>*, Lastschiff für Holz usw. 10 Im neuen See: *nāyw<sup>w</sup>* hat Gw. einen gehabt; nicht sehr gross; für Sand und Holz. *wæydl<sup>l</sup>g* hat es hier während des Dammbaus der Staumauer gegeben: lang, für Kies. Jetzt wieder: /.

**ZG 1** Lastschiffe: ?GW. *næyā*, Lastschiff auf Vierwaldstättersee. 2 *hātbya/sl<sup>l</sup>*, Flachboden, zum Rudern, wie kleines Ledischiff, vorn breit und aufsteigend, früher solche Schiffe häufig. Diese früher für *botlūt*. Kein *bæηkx<sup>l</sup>*. Personen und Waren. *aya/sə*, *ya/s<sup>l</sup>*, sachlich wie *hātbya/sl<sup>l</sup>*, nur grösser. Frachtschiff. *legišif<sup>l</sup>* oder *nēywā*. Beide Ausdrücke gebräuchlich und wohl alt! *nēywā*. Jünger, auch sachlich? Früher gerudert, jetzt Motor. Einfach wie *ya/s<sup>l</sup>*, aber unten hoher Hohlraum; oberer Boden hoch; Schnabel breit. 5 *ledi*, Lastschiff, wird geschrieben, aber nicht gesagt. *ya/sl<sup>l</sup>*, Frachtschiff, in Sägerei zum Holz herauf führen; kleiner als die schweren Lastschiffe, stark, vorn hochgezogen, keine Spitze. 6 *ledišif<sup>l</sup>* oder *næyya*. Lastschiff. *ya/sl<sup>l</sup>*, *aya/sə*, altes, grosses Lastschiff, zum Rudern; damit ging man *botā* nach Zug. Mit tiefem Boden. 7<sup>F</sup> *ya/sə*, schweres Lastschiff, flacher Boden, für 7-8 qm 'Grien', vorn breiter Schnabel [aufgezogen], hinten ebenfalls breit. *hātbya/sl<sup>l</sup>*, sachlich wie *ya/sə*, aber kleiner. Steile Wände, Flachboden, vorn breit. Mit Rudern. So früher, zum Transport von Kies und Waren über See, auch zum

Kirchgang gebraucht. Jetzt: /.

**ZH 2** *tswēwq<sup>d</sup>dlig* waren zusammengemacht, für Lasttransporte. Hinten und vorne einen Balken, mit Schnüren gesichert. Für Lastenttransport genügt vielfach auch 1 Weidling. *ledišif-sif* in Eglisau hat es selbst keine [eine Firma vom Zürichsee hat sie einmal gebracht]. 37<sup>l</sup> *rūadāšif* für Transporte von Sand, Steine etc. 37<sup>ll</sup> *ledišif*. 37<sup>K</sup> *ledišif*. 40 *ledišif* früher vorhanden, heute nicht mehr, zum Grienttransportieren. 42 *ledišif* früher hatte es eines [für *grāfuarə*, Steine-Transport; es wurden früher in Riedikon Steine und Kies geholt, aber es rentierte nicht]. 42<sup>a</sup> *ledišif*: Transportschiff [Sujet kennt das Schiff aus der Zeitung]. 55 *ledišif* [seit jeher so genannt]; für Lasten [früher mit Rudern und Segel], hauptsächlich für Steine aus Bäch und Horgen zum Transport nach Zürich. 56 *sēgšif*, *sēgšif* mit viereckigen Segeln und Mastbaum in der Mitte. Transport von Bäch oder von Bolligen her mit Steinen, also ausschliesslich für grosse Lasten gebraucht. [Früher hatte es viele Steinbrüche, ca. 12, in Bäch; heute wohl nur noch ein einziger]. Auch Transport von Schieferkohle (bei Uznach ausgegraben, heute sachlich unbekannt, durch Briquets ersetzt) und Holz. Später verschwanden dann Segel, schon während dem letzten Weltkrieg, und wurden durch Motoren ersetzt. *motōršif*. †ledischiff: so sagt man nur den alten, denjenigen mit Segel, nicht denjenigen heute mit Motor. 58 *ledišif*, Transport von Kies, Sand, Steinen, *dəsēgš* oder *dəhudš* (!) früher zum Treiben, heute mit Motor. 59 *ledišif*, früher ausschliesslich mit breiten Segeln, heute mit Motor; zum Transport von Material, Steinen, Sand, Holz; früher auch für Heu oder Stroh [heute gehen solche Transporte per Bahn, sie wurden von der Linth her geholt].

Frage 108. 3

## ***Inventar, Beschreibung und Bezeichnung der ortsüblichen Schiffe (Fischerei, Transport, Sport)***

**AG 11** *wē<sup>d</sup>dlig* = *ššərwē<sup>d</sup>dlig*. Länge 950 cm, Breite 120 ca. oben [*dəbōdə* ca. 90 cm breit]. *rūadərbōtlj* für Vergnügen. 13 *ššərwā<sup>d</sup>dlig* für Fischer. *transport-wā<sup>d</sup>dlig* für Steine, Kies, Holz. *gūndəlj* für Personen. 15 *wā<sup>d</sup>dlig* für grosse Lasten, wie Steine; sachlich veraltet [seit der Korrektur der Aare fahren die Weidlinge nicht mehr], = *tāηštā<sup>d</sup>wā<sup>d</sup>dlig*, auch *əηgrōšwā<sup>d</sup>dlig* 14 m lang, darin eine Last von 120 Zentnern [= einfache Zentner]. Die gewöhnlichen Weidlinge wurden sonst gebraucht, zum Fischen, es ist ein eigentlicher Fischerweidling. 16

*wâ<sup>d</sup>dlig* = *nôtwâ<sup>d</sup>dlig*. Zur Rettung von Schiffbrüchigen, gehören dem Staat. *poñton* gehören dem Staat. 29<sup>l</sup> *wâ<sup>d</sup>dlig*. *ponton*. *vłōfs* = sachlich veraltet. 29<sup>v</sup> *wâ<sup>d</sup>dlig* [einzige Schiffsart]. 30 *asfār* = Fähre. *wâ<sup>d</sup>dlig* von Fischern gebraucht. *annôtwâ<sup>d</sup>dlig* bei der Fähre gebraucht, als Notbehelf. 31 *wâ<sup>d</sup>dlig* für Sport. 33 *wâ<sup>d</sup>dlig* zum Fischen. 34 *poñton* für Militär. *wêidlig* lang, schmal. *padtbōt*. *vłōfs* von Gw. nicht mehr erlebt. 40 *rūdāršif*. *moťōršif*. *padtbōt*. *sêgťšif*. *taťšif* [nur ein einziges]. 42 *asfāršif* = Fähre. *awâ<sup>d</sup>dlig* = Fischerschiff. 43 *poñton*, vom Bund bezogen. *vê<sup>b</sup>bōt* [das fotografierte Boot soll nach Meinung eines von mir befragten, aber nicht sicher kundigen Mannes, sowohl als Motorboot als auch als Fähre gebraucht werden können, Expl.]. *wê<sup>d</sup>dlig*: zwei Arten: *ordonañzwê<sup>d</sup>dlig* für Fahrübung, gleiche Verwendung wie Pontons; werden vom Bund geliefert. *šššarwê<sup>d</sup>dlig*, zum *viťšamit<sup>l</sup>anets* gebraucht. *moťōrbōt* nureinziges. 44 *wê<sup>d</sup>dlig*. *falpōt*. *vq<sup>u</sup>pōt*. *kxayakx*, Faltboot zu Reisen gebraucht. *poñton*. *poñtōn*. 45 *wê<sup>d</sup>dlig*. *poñton*. 49/. 55<sup>l</sup> *moťōršif*. *rūdāršiv*. *segušiv*. *padubōtli*. 55<sup>III</sup> *wê<sup>d</sup>dlig* grössere Schiffe, mit einem breiten Vorderteil; Art Ponton; früher zum Leute Transportieren gebraucht [bis ein Motorschiff dazu existierte.]. Heute sachlich nicht mehr existierend. Sind unten im Boden breiter als *gūndali*. *gūndali*, *gōndala* (Vb.) älterer Ausdruck. *šivlivārā* jüngerer Ausdruck. Zum Vergnügen. *grq<sup>n</sup>sā* zum Fischen gebraucht. *padtbōt* = Paddelboot. *moťōršif* zum Personentransport. 58 *viťšarwâ<sup>d</sup>dlig*. *poñton*. *vłōts* (Pl.) [heute kein mehr, *wêktawūarā*, wegen den Staumauern; früher sah man Holzflösse, für Transporte von Bauholz aus der Innerschweiz, sehr häufig; seit 30-40 Jahren keine mehr.]. 59<sup>l</sup> *poñtō* (sugg.) für Pontoniere. *viťšaršivti* für Fischer. 59<sup>III</sup> *viťšarwâ<sup>d</sup>dlig* nur zum Fischfang [für anderes wären sie zu leicht; evtl. gehen sie auch noch zum Holzauffangen auf der Reuss, da es ein bewegliches Fahrzeug ist. †Sandholung: 0]. *wâ<sup>d</sup>dlig* für *grīanvūarā* und Holzverladung gebraucht [bei Korrektur der Reuss gern verwendet]. *bōñton* wie im Militär [von Pontonierfahrern zur Übung gebraucht]. *vłōrts* [Mutter von Gw.] = Floss, aus der Innerschweiz herkommend. Zusammengebundene Rundhölzer, zum Verkauf der Reuss entlang geführt; seit ca. 50 Jahren sieht man sie nicht mehr. 61 *wâ<sup>d</sup>dlig* für Fischfang. *vêršif* [heute keine mehr]. corr: *asfār*, *vār*, *vêri* = Fähre, an Drahtseil fahrend. **BE5** *wêidlig*, *šššwêidlig* zum Fischen. *poñtō* militärisch. Zur Ausbildung *faltbōt* (Pl.) sachlich neu 5<sup>IV</sup> *flōfs* *kflōfs* *at* worden (pp), Flösse gab es in Wangen selbst und sie kamen auch von anderen Gemeinden; aus Holz. Für Holztransport. *wêidlig* 16 m lang, die einzige Schiffsart früher. Später kamen noch die Ponton für militärische Zwecke. 5<sup>v</sup> *wêidlig* zum Fischen etc., ca. 8.5 m lang; darin steht man zum Rudern. *ahoutšua* darin sitzt man zum Rudern, als Luxusboot auch zum Fischen. 10 *wê<sup>d</sup>dlig* zum Fischen gebraucht; auch für Holztransport etc. *bōñtō* militärisch. *rūdāršifli* von Angelfischern gebraucht. corr: *gūndu*. *badubōt* = Paddelboot. *moťōrbōt* mit Motor. 13 *flaxpōdā* für Warentransport [früher als noch kein

Kielschiff, auch für Personentransport]. *kxīlšif* hauptsächlich für Sport [erst seit ca. 20 Jahren aufgekommen]. *bārχli*, *bārχā*, 2-3 Sitze für Personen, eignet sich gut für Personentransport und andere Transporte. Ist schwereres Schiff als *flaxpōdā*. *šššarwê<sup>d</sup>dli*, sofern mit eingebautem Fischkasten, ganz genau gleich gebaut wie *flaxpōdā*. *bārka* = Ledischiff. *ēntāšnepf* für Jagd, Einplätzer. *tampfšif*, *dempfar* (aGwj.) = Dampfschiff. *iťšif*, Schiff hat unterhalb zwei Eisen, zur Rettung von Verunglückten auf gefrorenem Schnee [nureines im See vorhanden, auf der Insel stationiert]. *drdempfer* *χūnd* = das Dampfschiff kommt. *segťšif* = Segelschiff. *padtbōt* (aGwj.). 14 *flaxpōdā* (Pl.) zum Fischen und Vergnügen. *hatbwê<sup>d</sup>dlig*, nicht so gross wie Weidling, aber grösser als Ruderschiff, heute nicht mehr üblich, früher für ganz kleine Transporte gebraucht. *wê<sup>d</sup>dlig* früher für Gülle zu führen, für Heutransporte, heute existieren in Tüschierz überhaupt *wê<sup>d</sup>dli* (Pl.) nicht mehr. *bārχā* (Pl.) für Kiestransporte. *rūdāršifli*. *dampfšif*, *dempfar*. *ēntāšnepf*, hat nureinen Platz [30 cm hoch, Flachboden] zum Wildenten Jagen gebraucht. *kxītbōdā* [neuer als Flachboden] für Sonntagsbummel gebraucht. 15<sup>l</sup> *dampfšif*. *rūdāršif*. *šššegťšif*. *pārkkā* *bārkkā* *mitār* *bārkkā*, für Fischer. 15<sup>III</sup> *rūdāršif*. *segťšif*. *moťōršif*. *dampfšif*. *pārkkā* [für Sand, Kies etc.], z. B. Grienbarke, von Motor getrieben. *padtbōt*. 17 *twê<sup>d</sup>dlig*, einzige Schiffsart, Fischer brauchen es, aber auch zum Schilfmähen für die Heugewinnung. 19<sup>l</sup> *rūdāršifli*. *moťōrbōt*: /. 19<sup>III</sup> *moťōrbōt*, Typus des Kielschiffs; in der Aare seit ca. 20 Jahren zu sehen, früher nur in den Seen zu sehen gewesen. Sachlich selten. *asrūdārbōt*, Sachtypus des Flachbodens, sachlich älter. Hauptsächlich von Sportfischern gebraucht [mit der *šleikχšnūar* oder mit der Angelrute zum Fischen]. *drwê<sup>d</sup>dlig*, ausschliesslich zum Fischen mit Netzen gebraucht, also daher hauptsächlich vom Fischer gebraucht [früher war jede Gemeinde verpflichtet, einen Weidling unter einer Brücke zu halten, wegen Unglücksfällen. Sachlich ist es heute noch gleich, aber *šaluppā* = *rūdārbōt* wird heute anstelle des Weidlings gehalten]. 20 *wêidlig* = Fischerkahn [fast ausschliesslich von Fischern gebraucht], mit Sitz- oder mit Stehrudern. *šifli* = Ruderboot, für Fischen und zum Ausfahren gebraucht. *padu*, *padubōt*. 23 *gōndali*. 27 *flaxpōd<sup>e</sup>* zum Fischen und für Personentransport [mit Rudern betrieben]. Üblichster Schiffstypus. *kxītbōt* sachlich seltener als *flaxpōd<sup>e</sup>*. *padtbōt* kommen von auswärts, hier hat es nureinziges für Sport. *šššarwê<sup>d</sup>dli*, *bārχkli* [haben Stehruder, im Gegensatz zum *flaxpōd<sup>e</sup>*, das Sitzruder hat; haben aber auch Flachboden], für Personentransporte, heute hat es wenige mehr [in Lüscherz hat es aber noch häufig, in Erlach nur noch ein einziges], fassen ca. 8 Personen, verdrängt durch Dampfschiff. *moťōrbōt* = Motorboot, für Personentransporte. *dampfšif* mit Dampf, für Personentransport. 28 *astampfšif*. *asmōťōrbōt*. *rūdāršifli*. *bārχā* hat es keine (Gw.?). 30 *flaxpōt*, *flaxpōdā* (korr.) Ist unterhalb flach, für das Jagen gebraucht [= einen Kreis mit Netzen setzen und aufs Wasser schlagen]. *kxītbōt*, *kxīlšif* ist viel

stabiler als *flaxpōdā*, hat einen ca. 10 cm tiefen Kiel; Wände haben die Form einer Nusschale. Hauptsächlich für Schwebnetze und Grundnetze gebraucht. *bokχ* = Grossschiff, das einige Tonnen fasst [für Heutransporte, für Gemüsetransporte nach Neuveville etc.] von Gw. nicht mehr erlebt. *kχūr* / *šif*, *dampšif* = Dampfschiff [in Gerlafingen keines]. *kχānu*, scherzhaft. 31 *leṇwēdlig*, ca. 2 Meter länger als *wēdlig*, für Wasserverbauung, Uferverbauung gebraucht. Fassen 10 -12 Personen. *pōntōn*, für Brückenbau. *ḡbarsetsbōt*, kleiner als *pōntōn*, hinten flach, vorne gleich aufgezogen, aber etwas flacher als *wēdlig*; als Notfähren im Militärdienst. *wēdlig*, kleines Fischerschiff. 46 *wēdlig*, auf der Aare. *gōndā*, *askōndāli*, auf dem Stausee. 47<sup>v</sup> *wēdlig* (Sg./Pl.). *wēdlig* (Pl.). 47<sup>v</sup> *twēdlig* (Pl.), Flachbodenschiffe, hauptsächlich zum Fischen. *vērā*, Gespanntes Seil, *ə* / *šifli* daran, zum Übersetzen von Personen. 47<sup>vi</sup> *wēdlig* (Pl.), *drwēdlig*, hauptsächlich im fließenden Wasser, zum Fischfang oder etwas zu holen oder zum Hinüberschaffen auf anderes Ufer. Hat beidseits *əspits*. *bokχ* nur 1 Spitz. Für Sportfischerei oder auch auf See Fischfang [Wohlensee]. *tsfār* ist die Fähre. 54 *wēdlig*. 55 Wir haben nicht einmal *əwēdlig*. 74 *bokχ*, *bōkχ* (Pl.) = Ledischiff; für Sand usw. Sehr gross und schwer. Alt: Rudern! 1 hinten links, 2 vorne nebeneinander; Segel: *drsegʷt*. Heute Motor. *merišif* oder *weytšif*. Früher von Merligen usw.; ziemlich gross. Gw. kann Wort *weytšif* nicht erklären. Teilweise *plahā* darüber gespannt, damit Ware nicht nass wird [über eine Art Verdeck]. Auch *pšūt* geführt [būtānā auf den Schiffen], Heu und andere Ware über den See früher. Einbaum: 0, nie ausgehöhlte Bäume. *weydlig* (Pl.), *weydlig* auf der Aare. Lang und schmal. Flachschiiff! *vēršifli* zum Übersetzen über die Aare. So bei Gw. zwei oder drei Ruder. *šaluṗā*, *šaluṗi* (Pl.), Kielschiff. Zum Ausmieten an Fremde usw. Ruderschiff. Elegant. *motōršif*, bei Gw. für 12-30 Personen. *segušif*, *segʷbōt*, Sportschiffe. Verschiedene Sorten und spezielle Namen. *šifli*, *kχursšifli*, *motōršif* = das kleine Kursschiff im Winter. Oft sagt man gleich den Namen des Schiffs. † 'Schwalbe': 0. *tampšif* = das ganz grosse. 74<sup>f</sup> *badubōtli*. *rūdəršifli*, flacher Boden. *šaluppā* (sugg.), Kielbodenschiff, für 4-6 Personen, elegant, sie fahren leicht. Ruder. *motōršifli*, *motōršiflāni*, kleinere und grössere. Für Ausflugsfahrten. Segelschiff +. siehe Thun. *bokχ* = 'Ledischiff'. Siehe Thun. Kursschiff: +. Siehe Thun. *wēdlig* (Pl.) auf der Aare. 75 *tampšif*, Raddampfer und Schraubendampfer. *motōršif*, Schraubendampfer im besonderen. *motōrbōtli*, kleinere Motorboote für Personentransporte. *əsgōndāli*, kleines Ruderschiff. *segtār*, *yaχt*, *yohtā*. *bokχ*, *bōkχ* (Pl.), sachlich ein grosser Weidling, für Schutt usw. *motōrbokχ* (Pl.), sachlich: Ledischiff Zürichsee. Hoher Boden, Motorkabine. Vorne breit. *tsmerišif* früher, zum Besuch des Marktes in Thun. Grösser als Gondel, kleiner als Bock. *əsrēnbōt*. *ēynbōm*, Fischerschiff, neuer Ausdruck: *graṅsə*. In Spiez: /. *drgraṅsə* oder eigentlich *ēbōm*. Nur für das Landgarn gebraucht. Gw. hat früher einen gehabt. Wände ganz

gerade, Schiffe hinten leicht aufgezogen, flacher Boden. *višrgōndt*, Flachbodenschiff, mit Aussenbordmotor. Früher Flachbodenruderschiff. Wände leicht schräg. So bei Gw. 76 *tampšif*, die grossen Dampfschiffe, gelegentlich auch für die kleineren Kursschiffe? *bokχ*, Lastschiff für *grīen* usw.; auch als Marktschiff gebraucht. *əšaluṗā*, Ruderschiff, für wenige Personen; auch Motor. Auch für Fischer. *segušif*. *motōrbōtli*, kleinere und grössere Motorschiffe, besonders auch die ganz schnellen. 77 *wētšif*, 12-13 m lang, breit, vorne spitz, 3-4 Stehruder. Früher sehr häufig. Das Transportschiff der Bauern. Für Heu, Getreide, Kartoffeln usw. Heute: /. *motōršif* (E?), [= Ledischiff im Zürichsee] für Steine, *grīen* usw. oder *əχāndərbokχ*, weil von der Kander AG. *bokχ* aGwj. Vorne breit und aufgezogen. Kiel! *əšaluṗā*, kleines Personenschiff, mit Aussenbordmotor oder Sitzruder. Zum Ausfahren. *seglār* = Segelschiff. *motōršif* = Schnellboot. *motōr*, Kursschiff, kleiner als Dampfschiff [= zürch. Schwalbe]. *drtampfār* = grosser Kursdampfer. *gūndā*, *əvišərgūndā*, so heute bei Gw., sachlich: Ruderboot ohne Fischkasten. Flachboden. Vorn Spitz, hinten wie Zeichnung. *əpārχə* (sic) früher. Mit Fischkasten. Sie waren das alte Fischerschiff. Boden flach, mit Segelvorrichtung. Heute: /. *graṅsə*, *grēnsə* (Pl.) bei Gw. für 'Landgarnfang' 1907 angeschafft; Später wieder veräussert, als das Landgarn verboten wurde. Merkmal: ganz gerade Wände. Flacher Boden. Dieser Schiffstyp vielleicht hiernie bodenständig. 78<sup>iv</sup> *tampšif* = Dampfschiff. *m<sup>o</sup>tōrl<sup>i</sup>* = kleines Kursschiff. *əšifli*, Ruderschiff. *višəršifli*. *əbokχ*, Lastschiff. *m<sup>a</sup>tōršiflāni*, schnelle Motorschiffe. *segəlšif*. 78<sup>vi</sup> *bokχ*, das alte Lastschiff, heute: /. Tragkraft bis 20 Stück Vieh. Mit Segelvorrichtung und 3 Stehrudern. Vorne breit und aufgezogen. *segəlšif*, modernes Segelschiff, Dreiecksegel. *motōrbōt* = kleines Kursschiff. *tampšif* = das grosse Kursschiff. *motōršifli*, kleine Schiffe mit Aussenbordmotor. *šaluṗli* (sugg.) = kleines Ruderboot, mit Sitzrudern. *nōtšifli* oder *nōtsaluṗā*, *šaluṗā* = das Rettungsboot auf den Dampfschiffen. Fischerschiff: ?GW. Das heutige grosse Lastschiff: +. 79 *trāyēkχtār*, früher, an das Dampfschiff angehängt, grosses Lastschiff. *əbokχ*, grosses Ruderschiff; früher sehr häufig, für Steine, Güter usw. Auch mit Segelvorrichtung! Heute mit Motor! Kajüte. *stampšif*, das grosse Dampfschiff. *tampfārli*, kleinere Kursschiffe, Motorschiffe! *segəlšif*. *saluṗli*, Ruderboot, hinten breit, vorne spitz. *wēdlig*, das ist langes, schmales Ruderschiff; nur Stehruder; auf der Aare. *rembōt* = ganz schnelle. *rūdəršifli*, Ruderboot, hinten breit, vorne schmal. 81 *tampšiv*. *tsisəltwātsiv* (Art.), das ist auch ein Dampfschiff. *rūdəršiv* mit Sitzruder. *əmbokχ*, sachlich: Ledischiff. Heute mit Motor, früher mit geradem Segel und Rudern. *motōršiflāni*, kleine, für wenige Personen. Fischerschiff: 0? 82 *šalopp<sup>i</sup>*, Ruderschiff mit Kielboden. Wenig. *viššəršif*, Flachbodenschiff. *padəlbōt*. *stampfārli*, *drholtsbodān* (Zürcher Schwalbe). *tampšif*. *bokχ* = Zürcher Ledischiff. Vorn breiter Schnabel, aufgebogen, für Sand usw. Auf Brienersee nur 1 Exemplar.

*mertšif*, früher (sugg.). Sachlich: ganz grosse Ruderschiffe, hinten 2 Stehruder nebeneinander, vorn weiteres Stehruder. Vielleicht noch bis 1900. Keine Schnellboote. 83 *rûadəršifl<sup>a</sup>ni*, kleine Ruderschiffchen, 5-6 Personen. Breit und hinten stumpf. Auch zum Holzführen. *pad<sup>a</sup>lböt. ep<sup>i</sup>s šalop<sup>pe</sup>* (Gen.Pl.), *šalop<sup>en</sup>*, schmaler als *rûadəršifl<sup>a</sup>*, zum Rudern oder mit Aussenbordmotor. *wē<sup>i</sup>dləg<sup>a</sup>*, *awē<sup>i</sup>dlig*, langes, grosses Ruderschiff. Einer tut hinten stossen, einer vorne ziehen. So besonders bei Sägerei, zum *vlēs* (Flosse) ziehen. *bokχ*, früher gebraucht. Ganz grosses Ruderschiff, ein schweres Schiff, 8 m lang, für Waren, Marktschiff nach Thun. *m<sup>o</sup>tōršif* (Pl.), grosse, für Sand (Zürcher Ledischiff). *bārky<sup>i</sup>* (Pl.), *bārky<sup>en</sup>*. Das alte Fischerschiff. Heute: *motōršifl<sup>a</sup>ni* (Pl.), die kleineren Kursschiffe (Zürcher Schwalbe). *tampfšiv* (Sg.), die grossen Kursschiffe. *m<sup>o</sup>tōršiv* (Sg.) = Schnellboot. *vūəršiv* (Sg.), früher, grosses Ruderschiff, für 8-10 Männer, die gemeinsam über den See fuhren, um drüben das Vieh zu besorgen.

**FR 1<sup>F</sup>** *aslogetl<sup>i</sup>*, das ist ein Fischerboot auf dem Murtensee. Alle Fischer haben hier dieses Boot. Das ist ein Flachboot [flacher Boden]: Vorne spitz, hinten breit. 4.5 m lang, ca. 80 cm breit. Ein Paar Stehruder. *šalupə*, das ist ein Segelboot; Vergnügungsboot. Ein Hauptsegel und ein Vorsegel. Mit Kiel: *šwert*. Kann man aufziehen, wenn man gegen das Land kommt. *šbatsi<sup>r</sup>šifl<sup>i</sup>*, reines Ruderboot für Vergnügungsfahrten. Die meisten sind flach, es gibt aber auch einige schalenförmige. Gewöhnlich 2 Paar Ruder, und zwar nur Sitzruder. Noch werden z.B. von einem Wirtin Murten für Kurgäste ausgemietet. *yeg<sup>r</sup>rogetl<sup>i</sup>*, das ist das Jagdboot. Sieht fast gleich aus wie das *logetl<sup>i</sup>* des Fischers, nur einfach kleiner. Ca. 3 m lang, gleich breit wie Fischerlogetli. Der Jäger liegt darin zum Jagen. Von hier aus werden Wildenten gejagt. Ein Paar Stehruder. *mo<sup>t</sup>ōrböt*, Personenschiff, Kursschiff auf dem See. Ungefähr 120 Personen Fassungsvermögen. Dieselmotor und Schraubenantrieb. Stationiert in Murten. *tampfšif*, das ist das ganz grosse Personenschiff, 300-400 Personen. Älterer Typ: Mit Dampftrieb und Schaufelrad. Neuerer Typ: Dieselmotor mit Schraubenantrieb. Beides heisst einfach *tampfšif*. Solch grosse Dampfschiffe hat es hier nicht, die kommen im Sommer vom Bieler- und Neuenburgersee hierher mit Ausflüglern. *əbarχə*, *barχ<sup>e</sup>*, das ist ein Lastschiff. Früher transportierte man damit von hier die Milch nach Neuenburg. Und so auch andere Lasten: Stroh, Wein usw. Heute fahren sie noch mit Sand aus dem See: *siχəməhiəχə* Sand *lad<sup>e</sup>*, die grossen breiten Lastschiffe, flach. Früher: mit Segel und Ruder vorwärts bewegt. Zwei Segel übereinander, das untere grosse: *seg<sup>u</sup>*; das obere kleinere: *ri<sup>n</sup>ki<sup>i</sup>*. Dazu Stehruder für 5-6 Mann, jeder mit einem Ruder. Den Kanal abwärts gegen den Neuenburgersee hat man die grossen Barken an Seilen gezogen vom Land aus. An einem einzigen Seil [das Seil war am Mastbaum angebunden] wurden die Boote gezogen von vier Mann: *li<sup>n</sup>tsə* sagte man diesem Ziehen. Heute: Heute haben die Barken Motor und Schraube.

**LU 17** *d<sup>r</sup>ēybōum*, Fahrzeug des Berufsfischers. Gebraucht in erster Linie für *bērə* - und Netzfischerei. In erster Linie für *bērə*, mehr als für Netze. Besatzung höchstens 3-4 Leute, es kann auch nur einer allein sein. 6-7 Meter lang. Nur Stehruder, vorn zugespitzt, hinten breit. Vorn in der Spitze der Fischkasten. Keine Sitzgelegenheit. Flacher Boden; 60-90 cm tief, 120 cm breit. Zur Ergänzung vergleiche auch unten *sgā<sup>n</sup>dšif. šalop<sup>ə</sup>* (Pl.), flacher Boden, vorn zugespitzt, hinten breit. Ganz einfach gebaut wie der *ēybōum*, aber Fischkasten nicht vorn in der Spitze, sondern mittendrin. Gewöhnlich gebraucht man zwei Leute. Steh- und Sitzruder. Ungefähr so gross wie der *ēybōum* in allen Dimensionen. In erster Linie für Netzfischerei. Ein Sitzbrett, ziemlich weit vorn, vorder Mitte. *sgā<sup>n</sup>dšif* [best. Art.]: das ist ein Motorboot. Gebaut wie die *šalop*, aber grösser und länger. Motor vorne eingebaut, hinten eine Schraube. Gebraucht in erster Linie *vū<sup>r</sup> tsukā<sup>n</sup> tstsə* und auch für *netsə*. Bedient immer von drei Mann. Kein Fischkasten. Bevor man ein 'Motorgamschiff' hatte, fischte man mit Zuggarn auch mit dem *ēybōum*. Heute ist der 'Einbaum' weitgehend durch das 'Gamschiff' verdrängt. *d<sup>r</sup>rwēydl<sup>g</sup>*: Flacher Boden, hinten und vorne breit [vorn nicht zugespitzt wie 'Einbaum' und 'Schaluppe']. Ungefähr 5 m lang, 120-140 cm breit, 30 cm tief. Stehruder. Gebraucht als Zubringerboot, nicht eigentlich zum Fischen: z.B. der Fischer ist auf dem See am Fischen. Es will am Land im Haus des Fischers jemand Fische. Da fährt die Frau des Fischers mit dem 'Weidlig' zum Fischer hinaus und holt ein paar Fische. *kχ<sup>i</sup>šif* Mit Sitz- und Stehruder oder mit Aussenbordmotor. Mit Quersitzen für die Passagiere. Reines Vergnügungsboot, für Personenspazierfahrten. [Eigentlicher Personentransport wird aber dann nicht gemacht über den See hinaus, nur Vergnügungsfahrten]. *pad<sup>u</sup>böt*, ganz von Holz, lang und schmal, oder auch eigentlich Faltfoot. Reine Vergnügungsschiffe. Mit Paddelruder gesteuert. Gewöhnlich benutzt von Ortsfremden Wochenendleuten und Vergnügungsseefahrern. *seg<sup>u</sup>šif*: Es hat nur 'Yachte', einen Mast; nicht Kiel, sondern unten in der Mitte Gewichtsbeschwerung, um das Boot aufrecht zu halten. Reines Vergnügungsboot. 'Lastschiff': Ø. Dampfschiff: Ø. Jagdboote: Ø. 25 *mil<sup>l</sup>dērpəntə*, nur in der Reuss; von Pontoniervereinen und vom Militär gebraucht. Im See nicht gebräuchlich. *rūadršifli*, für wenige Personen gebraucht, Steh- oder Sitzruder. Anm. Die Bootsvermieter halten nur ganz wenig Schiffe mit Stehruder. *u<sup>f</sup>səbōtm<sup>o</sup>tōrə*, kleine Schiffe mit Aussenbordmotor, kurz auch 'Ruderschiff' genannt. *mo<sup>t</sup>ōrbōtli* (Pl.). Für 30 - 40 Personen, für Ausflugsfahrten. Werden von den Bootsvermietern gehalten, ev. Kabine. *mo<sup>t</sup>ōrbōt*, *mo<sup>t</sup>ōrli* im Volksmund. Kleines Kursschiff der Dampfschiffgesellschaft, 'Rütli' usw. RT: Entsprechen in Funktion und Grösse den Zürichsee-Schwalben, nur keine Kamine. *mo<sup>t</sup>ōršif* = grosses Kursschiff, Platz bis 900 Personen. *tampfšif* (Pl.), ganz grosse Kursschiffe, 550-1200 Personen. Reussboote, Ausdruck: ?GW.; sachlich sehr selten, vielleicht sogar verboten. *səgt* (Pl.):



Sachlich neuer; nach 1926 vereinzelt, heute häufiger. Nur Sportschiffe. Fischer haben keine Segelschiffe. Dieser Typ im Urnersee sehr selten. Die einzelnen Segelschiffarten haben auch wieder ihre Namen, z.B. 'Jolle' usw. Dazu weiss Gw. nichts Genaueres. *nāyūə*, *nāyūəli* [entsprechend 'Ledischiff' im Zürichsee]. Für Transport von Kies usw., bis 75 t [?] Ladegewicht. Gw. kann sich nicht erinnern, dass solche mit Segeln gefahren waren. Mit kleinen *nāyūəli*. Nachtrag: *baḏbōt*. *kχanu*, ganz neu und sachlich selten. 25<sup>F</sup> *əybeum*, so das alte Fischerschiff. Bei Gw. noch immer drei solche im Gebrauch. Lang - schmal, senkrechte Wände, vorn spitz mit Fischkasten. Für Uferfischerei noch immer im Gebrauch [lebendige Fische]. *m<sup>o</sup>tōšiv*, das Schiff, das Gw. zum Fischfang braucht, vor allem, wenn weit über den See zu fahren ist. Eingebauter Motor. Kein Fischkasten darin! *šalop<sup>ə</sup>*=kleines Ausflugsschiffchen, auch mit Aussenbordmotor. Kielboden. *səgšif* (Pl.) hat es auch; sachlich: Dreiecksegel, Sportboote! Keine grossen Ausflugsschiffe hier [wie in Luzern usw.]. *nāyūə*, das grosse schwere Lastschiff für Kies usw. *renbot* = Schnellboot. *yafsl<sup>i</sup>* = Marktschiff, in Weggis früher im Gebrauch, hier in Meggennicht mehr. Sachlich: Grosses Ruderschiff mit *vlaχbodə*. *motōšif*=kleines Kursschiff der Dampfschiffahrtsgesellschaft. *tampšiv* = grosses Dampfschiff. *trayekχšiv*, jetzt kaum mehr gebraucht; früher, um beladene Eisenbahnwagen über See zu führen. *gūətəšif*, früher, der Dampfschiffahrtsgesellschaft gehörend, für Warentransporte, Dampfschiff hiess Brünig. 26 *wəydlig*, Ruderschiff (?GW.). *šalopl<sup>i</sup>*, schmale, kleine Ruderschiffe [zur Sache: ?GW.]. *nāwə* für Transport von Grien, Steinen usw., ganz früher mit Segel. *tampšiv*, Kursschiff. *motōšif*, Kursschiff. *səgu*, *əsəgu* (Art.), Segelschiff. *srūadršifli* (Art.). (sugg.). *rūadršif*. 27<sup>a</sup> *svēršif*, zwei *šterūadr*, werden für den Fährdienst im Sommer gebraucht. *dəəyba<sup>m</sup>*, *-bq<sup>m</sup>*, mit Eisen beschlagen, um im Winter das auf dem See liegende Eis zu brechen. Für Fährdienst im Winter. Ausrüstung wie *svēršif*. Keine *štšrūadr*. 27<sup>b</sup> *mitəmšif* herüber fahren = Fährschiff. *əybaum*, *ənəybo<sup>m</sup>* = Schiff mit geraden Wänden, Flachboden. Wohl nur ein Exemplar. Wird von den Fischereiaufsehern und ihren Beauftragten gebraucht zum Fischfang. Keine anderen Schiffe im Rotsee vorhanden. *wəydlig* auf der Reuss. Ziemlich lang und schmal, hinten und vorne aufgezogen. 28 *əyba<sup>m</sup>*, das alte Fischerboot. Wände fast gerade. Sobei Gw. etwa seit 40-50 Jahren; es ist ein *tštrūəyba<sup>m</sup>*; vom Zürichsee herhineingeführt. Ganz neues Fischerboot: 'Noch kein Name'. Kein Fischkasten mehr. Spitze aufgezogen. Vorteil gegenüber *əyba<sup>m</sup>*: das Schiff legt sich auf die Wellen; *əybaum* sticht, wohl weil vorn der schwere Fischkasten ist, in die Wellen hindurch. Spitze stumpf. Wurden dann durch Typus *əyba<sup>m</sup>* abgelöst. *ruadršifli* gab es ganz früher nicht. Es gab früher überhaupt keine Schiffe mit Sitzrudern. Ausflugsschiff, für mehrere Personen, Sitzruder. 'Säglischiffli' gibt es in Weggis keines. Ausflugsmotorboot [Hotels usw.], für grössere Zahl

Personen: kein fester Name. Man nennt jeweils jedes Schiff mit seinen Namen ['Seestern' usw.]. *renbōt* oder *rennar*. *motōrbōd* = kleinere oder mittlere Kursschiffe. *təmpšif* = das grosse Kursschiff. *nəyūə* = das grosse Lastschiff, für Kies usw.

**SG 9** *gondlə*, *viššərgondlə*. *moḏōšifli*, kleinere und grössere. *rātampfər*, *šrūbətampfər*. *šsegəlšif*. † 'Scheff': 0. *šlepšif*. *bakərməššinə*. 10 *gondlə*. *lōyūə*, *əlōyūə*, grösser als Gondel; von Hand gerudert. *kχīššif*, *štōšif*, *štōšef*, Motorbetrieb. *segəlšif* korrr. *segəlšef*. *dampfər* = Dampfschiff. *šleppər* = Anhänger an Dampfschiff. 11 *gondəli*. *segəlbōtli*. 13 *gūnd<sup>ə</sup>ti*, auf dem Rhein. 14 *gond<sup>ə</sup>li*. 15 *hoḏsəršifli*, von Leuten gebraucht, die im Rhein Holz fischen. 16 *gond<sup>ə</sup>ti*. *pont<sup>i</sup>* = Pontons (Pl.). 28 *viššə'gransə*, *grənsə* (Pl.). Sie sind flachbödig, gerade gewandt und laufen in einen Spitz aus. Haben einen Fischbehälter vorn im Spitz. Spezielle Schiffe zum Fischfang geeignet. *rūdərboḏtli* können auch zum Amateur-Fischfang benutzt werden. *ledišif*, für Sand und Kies [die schweren Schiffe]; früher alles Holz, mit *səgl*, heute mit *moḏōrə* und aus Eisen. *brēm* (Pl.), *valbrēmə*, *əvəlbrēm* (Sg.). Da hinten wird Kies oder Sand hineingebaggert und transportiert. Beim Füllen wird das ganze Schiff, abgesehen von dem Luftleeren Raum, mit Kies oder Sand aufgefüllt; dann fährt man an den Ort hin, wo man den Sand wieder ins Wasser versenken will und dort wird einfach der Boden des Schiffs durch den Druck des Kieses herausgelassen; das Schiff schnell in die Höhe durch Ausleeren und der Deckel des Bodens geht wieder zu. Dieses Schiff wird immer gebraucht, zum *bakkərə*; wenn man z.B. an einer Stelle grobes Sand braucht und darunter auch feines bekommt, so verlädt man das feine in eine Brems und deponiert es an einer anderen Stelle des Sees, wo man es nötigenfalls jederzeit holen kann; wenn man feines braucht und grobes Kies kommt, so verlädt man das grobe Kies auf eine andere Stelle des Sees. *šlepšif*, es sind *motōrbōtli*, mit *isəšālə* oder *hoḏšālə*. Gebraucht um die *brēmə* zu ziehen. *pontōn* für Pontonier. *wə<sup>i</sup>dlig*, sehr lang; ca. 70 cm *höχiwendli*. Keine Sitzbretter. *mitəwə<sup>i</sup>dligə* *vārə* müssen die Pontoniere zuerst, bevor sie Pontons fahren dürfen, sie gehören der CH. *kχīššifli* oder *kχīlbōt*. *dəbōdə*, Rundung, haben *əηkχīl*. Es sind ausschliesslich Luxusbötlein, Ruderschiffchen. Ruder: s. unter *kχīlplə<sup>r</sup>šifli*. *kχīlplə<sup>r</sup>šifli*, länger als *kχīššifli*. Nur für Sitzruder, während es in *kχīššifli* Steh- und Sitzruder hat. Machart: Krümmeres Schifflein sind von aussen gesehen oval. *padəlbōtli* aus Segeltuch. *moḏōrbōt* für Personentransport. *səgəlbōt* für Sport. *səgəlyəχdə* (Pl.), unten *əηkχīl* als Schwergewicht; z.T. bis 30 oder 40 Zentner, einen Zentner Blei als Gewicht. *šwerpōt* = etwas gewölbt, einfach wie Kielschifflein. Darauf *ənšwərəkχə<sup>l</sup>šdə* [= Spalt ca. 5-6 cm breit, durch welchen man ins Wasser hinunter sieht]. *ələwīndər* = Segelschiffe die auch gegen den Wind fahren können, in ca. 45-65%. *tampšif*, *tampfər*; [der 'Dampf': 0], † 'Scheff': 0. 29 *vlaχbōt*, *vlaχbōtli*, zum Fischfang gebraucht, ausser einem Bötchen hat es keine hier. *kχē<sup>i</sup>ššif* sachlich: /. *moḏōršif* Sachlich: /.

Diese tut man *uvarekkə* = den Fluss aufwärts gezogen; aber diese Ledischiffe sind im Walensee stationiert; am meisten kommt hier ein Walenseer von Quinten vorbei. 34<sup>I</sup> *ledišif* fahren gelegentlich vorbei, das sind grosse lange *šif*, zum Transport von Holz, Schutt etc. *asmotōrbōt*, selten. *segəlšifli*, sachlich: /. 34<sup>III</sup> *rûadər bōt* = zum Fischen. *ledišif* = für Holz-, Sand- und Steintransport. Sonst keine Schiffe! Die Ledischiffe sind nicht in Schänis stationiert, sondern kommen von Zürich- oder Walensee. 35 *segəlšif*. *ledišif*. *moṭōršifli*. 36 *gondl<sup>e</sup>* = Ruderboot. *waidlig* in Quinten = Ruderboot, sind aber vorn höher und breiter. *gransə*: Vorn spitz, hinten breit, zum Ziehen des *lanjkarn*. Sind am Aussterben. *šnepf*, vorne und hinten stumpf, kann auch zum Fischen gebraucht werden, zum *šlāikə*: Eine lange Schnur mit Köder wird an einem Schiff angebunden. Zum Hechtfang. Leichter und kleiner. *moṭōrbōt*. *tledišif* [für Sand und Steine]. *rembōt* = schnelles Motorboot. 37<sup>F</sup> *vlaχ bōdəšif* [generell für alle folgende Bezeichnungen]: *kwintnəršifli* = *wailig* vorn spezieller aufragender Kiel. *višəršif* [ähnlich 'Gondle']. *garnšif* für die Hochseefischerei benutzt. *moṭōršif*, *moṭōrbōt*. *ledišif* [früher mit Segeln, jetzt Name ungebräuchlicher weil mit Motor]. *gransə* = eigentliches Fischerschiff; nur für Fischerei besonders für das Landgarn und das 'Netzli'. Nur noch 2, einer in Mühlehorn und der andere in Weesen. Früher 'Einbaum' genannt; vorn beim Fischbehälter tiefer; hinten breit. *əšnepf* [Sg., Pl.: 0]. Vorn breiter aufstehender Spitz, meistens zum *šlāikə*. Für Sportfischerei gebraucht. Jetzt nicht mehr gebaut. Hier war die Sache seit Jahren unbekannt. 42 *pontōn* = Pontons. Andere Schiffe: /.

**SH4** *rīšif* (Pl.) oder *rīdampfər*. *višər bōt*, *weydlīη* (Pl.), sachlich verschieden, aber wie? *pontōnšif*, Militär. *əvərə*. 7<sup>I</sup> *gondl<sup>i</sup>*. 7<sup>II</sup> *pontōη*. 7<sup>III</sup> *moṭōršifli*. 7<sup>IV</sup> *gondl<sup>a</sup>*. 7<sup>V</sup> *nōuūə* = so sagt man grossen Schiffen auf dem See. *tampfsif*. 7<sup>VI</sup> *dəweidliη*, unten flach, länger und grösser, fast doppelt so lang wie Gondel. 7<sup>VII</sup> *pōtōη*. *wēidliη* (sugg.) = grösser als Gondel, zum Fischfang. 7<sup>VIII</sup> *stampfsif*. *segəlšif* kannes früher gehabt haben. 10 *gūndl<sup>a</sup>*, *əgūndl<sup>a</sup>* genannt, zum Fischen gebraucht (V-förmiger Querschnitt). *rûadəršif* für Luxus und Fischerei, allgemeiner Name, aber: siehe ff. *pontōη* für Militär und zum Fischen; man unterscheidet beim Fischen zwischen: siehe ff. *seηηər* = *əgrōšif*, Pontonart, vorn zugespitzt, hinten stumpf. Zum Fischen gebraucht. *trukχəšif*, wo Fischtrucks eingebaut. Gleich wie *seηηər* gebaut, aber kleiner und mit Fischtrucks eingebaut. *weidliη* ist lang und schmal, nicht so hoch wie *trukχəšif*. *tampfsif* (Pl.). *mōtōrbōt*. *segəlšif* (Pl.) (aGwj.) sachlich: /. *tledišif*, korr. -šef. *fērə* dient als Brücke, wo keine Brücke ist, an einem Kabel befestigt, an einer Rolle (aGwj.) laufend. 11<sup>III</sup> *gondl<sup>a</sup>* (Pl.), fassen nur 2-4 Personen im allgemeinen. Hinten und vorne spitzig, in der Mitte *əmbbūχ*; zum *aηl<sup>a</sup>* benutzt. 11<sup>II</sup> *wēidliη*. 11<sup>I</sup> *wēidliη* zum Fischen gebraucht, 9 Meter lang, hinten und vorn *ənšō* [sachlich = zugespitzt], hinten und vorn ungefähr gleich breit, hinten nur wenig schmaler, fasst 8-10 Personen. Keine anderen Schiffe. *pontōn* militä-

risch genutzt.

**SO 21** *wēdlig* für Fischer. *pōntō* für Pontoniere. *vēršif*, Fähre. Später: *fār*. [*padubōt*]. 27 *wēdlig*. 28 *šifli* zum Vergnügen [20 - 25 noch in Äschi].

**SZ 1** *gōndəl<sup>i</sup>* oder *rûadəršifli*, Ausflugsschiff oder Sportfischerboot. *həlbmōl<sup>i</sup>*, Marktschiff [: Halbmond?]. *ledšif*, schweres Lastschiff. *degransə* [= *əb<sup>a</sup>ə<sup>m</sup>* im Zugersee] = Fischerschiff, sachlich Flachbodenschiffli. *moṭōrbōt*, mit oder ohne Kabine, für eine kleinere Anzahl Leute. *rəmbōt*. *tampfswalbə*, Kursschiff. *šrūbətampfr*, Kursschiff. *rātampfər*, Kursschiff. *səglər* = 'aləwīndəsəglər sagt der Fischer'. Differenziert: *yōl<sup>a</sup>*, *yaxt* usw. (?GW.). 1<sup>F</sup> *šnelč<sup>ə</sup>fər*. *badəbōt<sup>i</sup>*. *višərgrensə* (Pl.). *rûadəršifli* für einige Personen zum Rudern. *šlepšif* oder *brēmə*, eine Art Ledischiff ohne Motor, nur angehängt; für Sand. *mōtōrledənə* (Pl.), *ledšif*, die Grossen, für Sand, Kies usw. Früher von Hand mit Ruder getrieben. *moṭōrbōt* für mehrere Personen, mit Kabine. *rātšif*, die grossen Dampfschiffe. *šwalbə* (sugg.), früher, kleineres Kursschiff, mit Schraube. 3<sup>F1</sup> *bādəbōt* (Obersee). *ledšif* für schwere Transporte. (Obersee). *vērə* Fähre. (Untersee). *rûadəršifli* (Obersee). *səg<sup>ə</sup>lyaxtə* (Obersee). *višərgrensə* (Obersee). *šnəlbōt* korr. *sē<sup>i</sup>tūv<sup>l</sup>*. (Obersee). *šwalbə* (Untersee). *šalōnšif* (Untersee). 3<sup>FII</sup> *ledən<sup>e</sup>* (Pl.), *ledšif*, alte Form: Hinten und vorne breit und aufgezogen; jetzige Form meistens: Spitze vorn. *šlep<sup>r</sup>*, Motorschiff zum Ziehen von Lastkähnen. *brām*, *brēmə*, Lastschiff; unten *tswē<sup>i</sup>bə<sup>l<sup>e</sup></sup>* [Klappladen], durch welche Sand usw. hinaus gelassen werden kann. Ohne Motoren, nur für Baggerei. *bəkōnd<sup>l<sup>a</sup></sup>* [Bad-], sind *χlīn<sup>i</sup>šifli*. *səglər*, *səg<sup>ə</sup>lyaxt*, Sportsegler. *tampfsif*, grosses Kursschiff. Man bezeichnet die Schiffe gewöhnlich mit ihrem Namen: 'Jetzt kommt *dəwə<sup>d<sup>i</sup></sup>*' [Schiff Wädenswil]. *šwalbə*, kleines Kursschiff. *višərgrensə*. *rəmbōt*, schnelles Motorschiff. 5 *rûadəršif*. *tampfsif*. *səg<sup>ə</sup>lšif*. 9 *ə<sup>i</sup>b<sup>ə</sup>m*, *əxəxəbōd<sup>a</sup>* [4 cm dick!], flach, Schiff ziemlich schmal; Wände gerade. Für Berufsfischer: Netze! Miteinem best. einzelnen Ruder. *šalōp<sup>a</sup>*, Kielboden, schräge Wände. Für Sportfischer und für Ausflugsfahrten. Hauptsächlich Sitzruder. *šnəbəlšif*, 'flachbödig', schräge Wände, für Sportfischer. *moṭōršifli* für mehrere Personen, ohne Kabine. *rəmbōt*, die schnellen Aussenbordmotorschiffe. *nəu<sup>w<sup>e</sup></sup>*, *ənəu<sup>e</sup>*, Lastschiff, mit hohem oberem Boden; jetzt mit Motor, früher mit Rudern. *tampfsif*, die ganz grossen. *moṭōršifli*, grössere Kursschiffe, Dieselmotoren. 10 *ə<sup>i</sup>b<sup>ə</sup>m* = Fischerschiff. *šalōp<sup>l<sup>i</sup></sup>* = kleine Ruderschiffe. † Schnabelschiff: 0. *mōtōršif*. *tampfsif*. *rənbōt<sup>l<sup>i</sup></sup>*. *nəu<sup>e</sup>* (Pl.): Die grossen Lastschiffe, 1 mit, 1 ohne Doppelboden. *səgəlbōt*. 10<sup>F</sup> *ə<sup>i</sup>b<sup>ə</sup>m*, eigentliches Fischerboot. *šalōp<sup>e</sup>*, kleinere Ruderschiffe, 1-2 Personen, meistens mit *tsfərūadər<sup>t<sup>i</sup></sup>*, auch grössere, zum Fischen. *yəfš<sup>e</sup>*, Lastschiffe, nur noch ganz wenige vorhanden. *səgləbōt*. *gum<sup>i</sup>bōt*, ganz neue, 'die Fremden kommen mit solchen'. *šnəbōt*. *šrūbətampfr*. 11 *ə<sup>i</sup>b<sup>ə</sup>m*, Merkmale: flacher Boden, Aussenbootmotor. *višəršifli* mit Aussenbordmotor. *špōrtšifli*, Ruderschiff. *šnəbəlšifli*, Ruderschiff. Für Sportfischer. *gūnd<sup>e</sup>l<sup>i</sup>*, vom Kurverein

gehalten. *rænpot* = Jagdschiff. *mætōršif*, Kursschiff. *næū<sup>e</sup>*, Schiffsspitze aufgezogen, breit. Grosses Lastschiff. *asya/sl<sup>l</sup>*, in Treib. †Schwalbe: 0. *salontampfār*. Früher: *štrūbāšif*. *sæg<sup>o</sup>lbōt*. 12 *ā<sup>i</sup>bā<sup>u</sup>m*, Fischerschiff. Merkmale: gerade Wände. *sæglšif<sup>l</sup>*. *wā<sup>i</sup>dl<sup>g</sup>*, 6-7 m lang, hinten und vorne aufgezogen. *šnabāšif*, kleineres Ruder-schiff, mit *kxī<sup>l</sup>* oder *vāx<sup>b</sup>ōdæ*. 13 *bādālbō<sup>u</sup>t*. *u<sup>f</sup>sābōrtlār* [auch Fischerschiff]. *næū<sup>e</sup>* (Pl.): Lastschiff. *tampfšif*. *mōtō<sup>u</sup>rbōt*. 13<sup>F</sup> 'Einbaum': altes Fischerschiff, s. 110.1. *šalōpāl<sup>l</sup>*, Ruderboot für Ausflugsfahrten. *mōt<sup>o</sup>ršif*, grössere oder kleinere, für Ausflugsfahrten. [Akzent auch spontan auf der ersten Silbe]. *næ<sup>u</sup>w<sup>e</sup>* (Pl.), Lastschiff mit hohem Boden, breiter Schnabel, für Sand, Kies usw. *grāns<sup>e</sup>*, Lastschiff, dessen Boden geöffnet werden kann. (E?). Baggerhilfsschiff. *nāwāl<sup>l</sup>* für Viehtransport usw. *tampfšif*. †Rennboot: ?GW.

**TG 2<sup>F</sup>** *wēydl<sup>g</sup>*, einziges Schiff. Meistens *æyšneblār*, d. h. Form der Sappeur-Übersetzboote, d. h. vorn einen Schnabel, hinten eine Wand. Der Ruderer steht vielleicht hinten verhältnismässig tief im Schiff, nicht oben auf. Schiff in Eglisau gebaut. 4 *rūūdāršif<sup>l</sup>*, wenn kein Fischkasten darin oder *vi<sup>l</sup>ššā<sup>r</sup>gundlā*, mit Fischkasten darin. *segāšif* zum Vergnügen gebraucht. Mit einem *segelšefēr* (= Segelschifflein). *padālbōt<sup>l</sup>*. *la<sup>f</sup>šef*. †Ledischiff: 0 [aber in Zürich]. In Mammern selbst hat es keine, sie kommen von anderen Orten. *mōtōršif<sup>l</sup>*. *tampfšif*, *stampfšef* (sugg.) = älter. *ī<sup>l</sup>šif<sup>l</sup>*, *ī<sup>l</sup>šef<sup>l</sup>*, mit *χ<sup>u</sup>χ<sup>χ</sup>*. Damit fährt man auf dem Eis. 8 *ššā<sup>r</sup>gundlā* enthält eine *ššštrukχā*, hinten allgemein eine Wanne, vorn spitz, sonst sind es gewöhnliche *gundlā*; gebraucht, wenn mit den Netzen gefischt wird. *segisē<sup>a</sup>f* hdt. = Zuggarnschiff. Vorn ein Spitz, hinten *āwannā*; fasst vier Männer, jeder hat nur ein Ruder. Zum Fischen gebraucht, mit *segi* = Zuggarn. *gan<sup>l</sup>šššsegišē<sup>a</sup>ffas* 18 Mann, gleiche Konstruktion wie Segischiff, aber viel 'länger'; *mītan<sup>l</sup>šššsegišū<sup>a</sup>* werden sie gebraucht. Gangfisch: Art Felchen, die im Winter laichen. *la<sup>f</sup>š<sup>d</sup>se<sup>a</sup>f* für Kiesfahren, Sand, früher auch für Bretter. *mīākundlā* für geringe Personentransporte, 3-6 Leute. Sie sehen gleich aus wie Fischergondel, aber haben keine *ššštrukχā*. Die meisten haben hinten *āwannā* [hdt. Spiegel], es gibt aber auch solche, die zwei Spitzen haben. *mōtōršē<sup>a</sup>ffār* (Pl.) = Motorschiffe. Mit Motor, *šītapōrt* oder *u<sup>f</sup>šsāpōrt* oder *ānnīpōynā*. Sonst in gleicher Konstruktion wie Mietgondel, zum Personentransport. *tampfšē<sup>a</sup>f*, *tswō<sup>a</sup>tampfšē<sup>a</sup>ffār* = 2 Dampfschiffe. (sugg.) *tātampf*, bodenständiger. *dātampfχunt* = das Dampfschiff kommt; die Fischer sagen nicht: *stampfšē<sup>a</sup>fχunt*. *yak<sup>d</sup>šē<sup>a</sup>f<sup>l</sup>* für Vogeljagd; sie haben eine ziemlich breite *wānnā* hinten, vorn *ēnšpits* und *ēbōdēkū<sup>ē</sup>χ<sup>l</sup>*, so dass sie wie Eisschlitten auf dem *īs* laufen. Transportart: *šāltē*, von Hand, oder mit einem *īshōkkē*, der ins Eis geschlagen wurde und *tsūχtrā* = ziehen daran. 8<sup>F</sup> *gūndlā*, Flachboot, mit flachem Boden, vorn spitzig, hinten abgekantet. Für Fischfang. *rū<sup>l</sup>ššāšef*, vorn spitz, hinten breiter. Viel kräftiger gebaut als *gūndlā*, vorn ist der Spitz plumper als bei *gūndlā* nur für *trū<sup>l</sup>ššā* [hdt. Rüsche]-fang gebraucht [während *gūndlā* für alle übrigen Fische gebraucht].

*gūndlā* zu Personentransport. Haben keine *ššštrukχā*, sonst gleich gebaut wie obige *gūndlā*. *padālbōt<sup>l</sup>* zum Teil mit Aussenbordmotor. Diese sind vor mehr als 20 J. aufgekommen. *seglār*, zum Sport *seglā*; von Fischern nicht gebraucht, aber von anderen Leuten; sie werden nicht in Berlingen erstellt [vor dem Krieg wurden sie in Radolfszell und auf der Reichenau bezogen]. Vorn spitz, hinten breit, mit Segel. Es gibt auch 'Motorböttli', die fast ganz gleich gebaut werden wie die Segelschiffe. *ī<sup>l</sup>šef<sup>l</sup>* sind ganz klein, mit Kufen. Für Vogeljagd. Ganz kurz, sind hinten aufgezogen [die Wanne geht höher hinauf als bei Gondeln und ist geschweift, so dass man sie hinten mit einem *hōkkā* auf das Eis ziehen kann]. Im offenen Wasser mit Ruder bewegt, auf dem Eis hat man *ānrīšhōkkā*. Länge ca. 6 m, hinten und vorn: Breite ca. 30 cm. *tampfšē<sup>a</sup>ffār*, man sagt auch *dātampfχunt* (sugg.), beide Ausdrücke üblich. *nōtšef<sup>l</sup>*, hinten und vorne *u<sup>f</sup>t-sogā* und breit [währenddem die Gondel einen ganz flachen Boden hat]. Gebrauch: Wenn jemand im Eis eingesunken ist, fährt man mit einem solchen Schiff auf dem Eis zur Rettung. Haben ebenfalls einen 'Reisshakken'. *ānno<sup>b</sup>ā<sup>r</sup>sē<sup>l</sup>ār*, Lastschiff [in Berlingen hat es selbst keine solchen; in Mannenbach hat es nur 1, und sonst im ganzen Untersee keine]. 9 *bōt*. 12<sup>F</sup> *segālbōt* = wie Gondelbauart, unten eine Eisenplatte, gegen das Kippen. Mit Segel, zum Vergnügen. *gōndlā*, Wanne ca. 60 cm breit, vorn spitz, nur zum Fischfang gebraucht [gelegentlich auch zu Vergnügungszwecken]. Enthalten nicht immer einen Fischkasten [wenn Fischkasten, trocknen die Fisch weniger gut aus und gehen rascher kaputt], man schlägt die Fische dann einfach tot. *segišif*. †'Scheff': 0. Sind bedeutend grösser als *gōndlā*, aber alle sind schwarz angestrichen. Vorn spitz, hinten Wanne. Wanne ca. 1 m breit, Schiffslänge 12 m. Für Kretzer, Hecht, Forelle, hauptsächlich Gangfisch [Gondel für Schwebnetze und Bodennetze]. *la<sup>f</sup>š<sup>d</sup>šif*, in Landschlacht hat es keine, aber in Güttingen. Wie Segischiff, aber bedeutend grösser; fassen 80-100 t oder noch mehr Tonnen. Für Sand, Kies, Zement, Holz. Früher hatte es *segāšef*, weil mit Segeln getrieben, die *šef* sind aber die gleichen in Bauart. *mōtō<sup>r</sup>bōt<sup>l</sup>* zum Personentransport. *lāyū<sup>a</sup>*, *lāyū<sup>a</sup>* zum Verladen der Lastschiffe gebraucht. In Landschlacht kann man nicht direkt mit Lastschiffen an Land fahren, ausser bei hohem Wasserstand. Sie sehen aus wie *segāšef*, aber sind viel sicherer; sie werden mit *štipār* (ca. 8 m lang) vorwärts bewegt. Jagdschiff [in Landschlacht Revierjagd]: Die Jäger nehmen *āgōndlā*, eine ganz gewöhnliche. Für das Winterjagdschiff auf Eis: *l. tampfār*, *dātampfār* = Dampfschiff. *padālbōt<sup>l</sup>* für Sport. 13<sup>F</sup> *mōtōršif* korr. *dāmōtōr*, zum Zuggarnsetzen und Felchenfang [mit Netzen, wobei 30 Stück ca. aneinander gebunden werden: *ānfelχāsats*]. Darf nur gebraucht werden, um die Netze auszusetzen, aber nicht zum Ziehen der Netze. *gōndlā*, hauptsächlich für Bodennetz, kleiner als Motorschiff, vorn spitz, hinten etwas breiter. *segišif*, in Uttwil hatte es früher, heute keine mehr. 'Scheff' (sugg.) = so sagten die älteren, der Vater z. B. aber heute nicht mehr.

Hinten und vorne stumpf, ca. 60 cm. in der Breite vorn und hinten. Zum *segitstuxə*, auch *wat* genannt [Garn, das am Boden gezogen wird in 10 bis 25 m Tiefe, es ziehen hier ca. 4 Mann, im Untersee bis zu 10 Mann, an einem solchen Garn. Für Hecht, Egli, Brachsmen etc. Im allgemeinen: *bədaʃʃiʃ*. *χeʃʃiʃ* (Pl.) = Ledischiff. In Uttwil: /, [aber in Güttingen]. *əlaʃʃiʃ*. Früher sagte man *əsegəʃʃiʃ*, weil früher mit Segeln betrieben. *ʃef* (sugg.). *ələuə* [zum An-Land-Bringen der Ladung, sofern sicherer Seegang]. Hinten und vorne stumpf, ca. 10-12 m lang, 4m. breit [diese Lauen sind nicht immer an gleichen Orten stationiert; vielleicht hat es jetzt einen solchen in Güttingen]. Die Deutschen brauchen diese Lauen auch zum Dreck Ausbaggern: Der Boden kann gesenkt werden so dass Dreck abgeladen werden kann. *rembətli*, vorn spitzig, hinten breit. Pfeilförmig. Zu Sportzwecken [auch Zollverwaltung und Fischereiaufsicht haben solche]. Gondel und Motorboot haben flachen Boden, Rennboote haben meistens einen runden Boden. *mətərʃiʃ*, *mətərɓət* für Personentransport. Jagdschiff: /, [Jagd mit Schiff ist verboten]. *tampfər*; *dətamf* (sugg.) älter und bodenständiger. Dampfschiff. *dəʃlep* = Trajektschiff für Eisenbahnwagen [in Uttwil hat es keine, nur in Romanshorn, sonst in schweizerischem Gebiet des Bodensees hat es keine]. *tyaxtə*, *yaxtə*, *kχlipər* = älterer Name, Vergnügungsschiff mit *həχə məstə*; zu Vergnügungszwecken. *padəlbət*. 24 *əfərə*, eine Fähre, sonst hat es keine Schiffe. 26<sup>F</sup> *ruədərbət* gewöhnlich für *ruxʃʃiʃ*-Fang [Hecht, Egli etc.] gebraucht. Länge von ca. 6 m, Breite ca. 120-130 cm, vorn spitz, hinten Wanne [Wanne ca. 50-60 cm breit]. *mətərʃiʃ* (häufiger gesagt) oder *χlūs gārʃiʃ*. Grösser als *ruədərbət*, sonst ungefähr gleich in Bauart, für *bləuufelχə*-Fang. *dəmətər* (sugg.) üblich bei verschiedenen Arten von Schiffen. Der Motor ist *ikšalət* mit einem Gehäuse um Motor herum aus Blech. *lədiʃiʃ* [Ausdruck bodenständig; schon der Vater sagte so]. *laʃʃiʃ* (sugg.). Beide Ausdrücke gleich üblich. In Egnach hat es keine, aber im Altenrhein. *lədiʃef* (sugg.). *phəʃənəʃiʃli*, gleiches Aussehen wie Ruderboot aber grösser. Zum Personentransport [für 6-8 Personen z. B.]. Jagdschiff: / *dətamfər* = Dampfschiff. 26<sup>F</sup> *mətərgəndlə* mit Motor, sonst wie Gondel. *gəndlə*, gewöhnliches Ruderboot. Man unterscheidet: *viʃʃərgəndlə* = mit *vlaχbətə*, *ʃpərkəndlə* = mit Kiel. *laʃʃiʃ* für Kiestransport. Sugg. -*ʃef*. † Ledischiff: 0. Früher sagte man *segəʃʃiʃ*, korr. *segəʃef*. *segəlyaxtə*, Luxusyacht mit Segel. *dətamf* = Dampfschiff. *badəlbətli* für den Sport, es sind *tuəχʃiʃli*. *ləuəuə*, halbgrosses Schiff, ca. 1 m breit. Es sind ganz schwere Schiffe. Werden zum Fischen und zum Kiestransport gebraucht.

**UR** 1<sup>F</sup> *əibaʃm* = Fischerschiff, Flachbodenschiff, vorn stumpf, Wände gerade. *ʃələpə*, Kielschiff, für wenige Personen, Steh- oder Sitzruder, leicht. *əskχəbənəʃiʃ*, 20 oder mehr Personen, Motoreingebaut. *tampfʃiʃ*, die grossen Kursschiffe. *ʃnəbəlʃiʃli*, Flachboden, vorn spitz, mit Rudern oder Aussenbootmotor. Sind der neue Fischerkahn. *rəmbət* = Jagdschiff. *ənəʃwə*, *nəʃwə*, Lastschiff.

Flachboden, vorn breiter Schnabel; mit *bruk*. *yaʃʃsə*, Lastschiff. An der Treib, Flachbodenschiff, kleiner als Nauen, für Kies und Holz. *səgʃʃiʃ*. 2 *ʃələpəli*, *rūədərʃiʃli*: Kleines Ruderschiff, auch mit Aussenbootmotor [gleiche Sache?]. *tstrəʃbnəwəli* für Kiestransport, wie 'Nauē', aber *bədaʃʃiʃ*, das heisst, nur 1 Boden. *ənəʃwə* (Sg.), grosses Lastschiff, flacher Boden, hinten *hitli*, vorn breit. *mətərʃiʃ*, kleiner als Dampfschiff, für Personen. *tampfʃiʃr* (Pl.): Die ganz Grossen. *segəʃʃiʃli* sachlich sehr selten. *pfəri* (Art.): Die Autofähre (aGwj.). 2<sup>F</sup> *əʃqəntʃiʃli* = Ruderboot. *dəruʃsərbətlər*, kleines Schiff mit Aussenbootmotor; von Gw. zum Fischen gebraucht, vom Schnabel. *tətamfərli*, alter Ausdruck für *mətərʃiʃ*. Kursschiff für Personen. *tətamfʃiʃ* (Art.): Grosses Personenschiff. *əʃbətə*, der alte Fischerkahn, Boden flach, Wände steil, hier: / *nəʃwə*, *nəʃwə* (Pl.) für schwere Lasten, Schotter usw.; vorn breiter Schnabel mit *bruk* = hoch gelegener Boden. *yaʃʃli*, *trəʃbəriyaʃʃli* [in Treib vorhanden], ganz grosses Ruderschiff, mit Flachboden, für Kies. Ein solches an der Treib. *tskχəmpənənəʃwəli*, kleinerer Nauē der Sand und Wassergesellschaft, innen Tief. *səgʃʃiʃli* zum Segeln. *rənnər*, Jagdschiff. 3 *rūədərʃiʃli*, kleine, innen mit Flachboden. *əʃʃʃəʃiʃli* mit *viʃʃəʃiʃ*. *əʃbətə* früher, jetzt: / *ʃələpəli*, *ʃələpə*, mit Kielboden, zum Rudern oder mit Aussenbootmotor [Sache wohl jung], vorne spitz. Hier kein *səgʃʃiʃli*. *nəʃwə* (Sg. = Pl.), älter: *nəʃwə*. Lastschiff, Schnabel aufgezogen und breit, Flachboden. *rənnər* = Jagdschiff. *ətamfərli*, Motorboot, 10-12 Personen; auch die kleinen Schiffe der Schifffahrtsgesellschaft. 4<sup>F</sup> *əʃbətə* (Pl.), Fischerschiff. Merkmal: Flacher Boden, kein Kiel, fast gerade Wände. *ʃələpə*, kleines Ruderschiff, welches Fremde zum Gondeln auf dem See benutzen, 2-4 Ruder. *ʃnəbəlʃiʃli*, Ruderschiff. Mit schroffem Spitz. *mətərʃiʃ*. *nəʃwə*, *nəʃwə*, die grossen Lastschiffe, für Schotter usw., bis 300 t Ladegewicht. *yaʃʃsə*, kleinere Lastschiffe, '80-100 q', vorne breit und hinaufgehend. *tampfʃiʃr* (Pl.) für Personentransport, kleine und grosse. 4<sup>F</sup> *əʃbətə*, sachlich: Der alte Fischerkahn, flacher Boden, *grədkwəndət*, stumpfe Spitze. *ʃnəbəlʃiʃli*, neuerer Fischertyp, leichter Kiel, Wände schräg, eigentliche Spitze. *dəʃtənəʃwə* (Pl.), *ənəʃwə* (Sg.), = die eigentlichen Lastschiffe, für Sand, Holz usw. Bis 100 t. Merkmal: Hinten Motorkabine, Spitze stark aufgebogen und breit. *tsyaʃʃli*, grösseres Schiff, für Kies und Holztransport, vorn aufgebogen und stumpf wie die *nəʃwə*; mit Rudern getrieben. Sachlich sozusagen nicht mehr vorhanden, nur an der Treib ist noch eines. *ʃələpə* Ruderschiff zum Ausmieten, für wenige Personen. Sachlich: Kiel, leicht, meistens Sitzruder. *mətərʃiʃli*: a) *rəmbət*, für wenige Personen, ganz ruhig fahrend. b) *nəʃtəli* [alter Name!], mit eingebautem Motor, für Ausflugsfahrten, Kabine, für 20 - 30 Personen. c) *mətərbət*, das eigentliche Motorboot, fahrplanmässig fahrende Schiffe der Dampfschifffahrtsgesellschaft, wenn nicht das Dampfschiff gebraucht wird [Expl. sachlich eine kleine 'Schwalbe' auf dem Zürichsee]. *tətamfʃiʃ* (Art.) = das Grosse für sehr viele Personen, mit Kabine. *səgʃʃiʃli*

-*bētli*, verschiedene Grössen, aber sachlich selten, denn: *arsēištswiŋd<sup>e</sup>*. *dartswiŋ* [heisst: Zwing Uri]; grosses Lastschiff mit *šottwænd*, hinten und vorne spitz, das einzige seiner Art.

**UW 1** *ā<sup>i</sup>bā<sup>m</sup>* = das alte Fischerschiff, schmal und lang, flacher Boden, gerade Wände, vorn spitz, hinten leicht aufgezogen. *šalopp<sup>e</sup>*, kleines Ruderboot, Kielboden, mit Sitzrudern. *mo<sup>t</sup>ōrbōtli* mit kleiner Kabine? *sægtbōt* oder *ya<sup>k</sup>*, Segelschiff, sachlich neu, Sportboot. *badtbōt*. *anāyū<sup>e</sup>*, *nāyū<sup>e</sup>*, das grosse Lastschiff, teils vorn spitz, teils breiter Schnabel; oberer Boden hoch, für Sand usw. *renbōt*, schnelles Motorboot. *mo<sup>t</sup>ōršif* (Pl.), die grossen Kursschiffe. †Grosses Ruderschiff, vielleicht früher: ?GW. heute Ø. 2 *vla<sup>x</sup>bodāšifli* = *ruædršifli* mit Aussenbordmotor und Stehrudern. *idānāy<sup>e</sup>* = in den grossen Lastschiffen. *yo<sup>x</sup>šiv* = grosses Lastschiff. *k<sup>x</sup>lšifli* = kleines Ruderschiffchen für Ausflüge. *stāmpfšiv* = die kleineren und die grossen Kursschiffe. Man braucht den früher richtigen Namen auch für die grossen Motorschiffe [Kursschiff]. 2<sup>F</sup> *tāmpfšiv* = das grosse Kursschiff. *mo<sup>t</sup>ōršiv* = das kleine Kursschiff. *anāyū<sup>e</sup>* = schweres Lastschiff [RT = 'Zürcher Ledischiff']. Vorn breit und aufgezogen; oberer Boden hoch; hinten Kabine; Motor. Gw. kann sich nicht erinnern, dass solche *nā<sup>i</sup>w<sup>e</sup>* noch mit Segeln gefahren waren. Bei einem neuen Nauen unter dem breiten Schnabel ein Kiel. *renbōd*, rasches Motorschiff. *sægtbōd* [d?] = Segelschiff, modern, Sportschiff! *rūædršifli*, Ruderboot für einige wenige Personen; bei Gw. mit Sitzrudern und Aussenbordmotor. *āy<sup>b</sup>a<sup>i</sup>m* (Sg.) (sic!), lang, Boden eben, Seitenwände fast senkrecht, ohne Kiel. Ruder: ein Steh- und Steuerruder hinten links, ein Stehruder vorn rechts. Hinten Aussenbordmotor. Bei Gw. noch immer zwei solche in Betrieb, keine anderen zum Fischen gebraucht! Schiffe, die aus einem Baum ausgehöhlt gewesen wären, hat Gw. noch nie gesehen. 4 *tāmpfšiv* = das grosse Kursschiff, mit Dampf oder Motor; auch die kleineren Kursschiffe. *ep<sup>i</sup>šiflān<sup>e</sup>* besitzende Hotels, 4-10 Personen, mit Motor. *nā<sup>i</sup>w<sup>e</sup>* (Pl.), *anā<sup>i</sup>*, *nāy<sup>y</sup>* (Pl.), schweres Lastschiff für Kies usw., auch zum Transport von Vieh auf den Markt von Altdorf. Früher Segel und Ruder, jetzt Motor. *šifli*, *vi<sup>j</sup>šaršifli* = das Schiff der Fischer, klein. *arsruædršifli* gibt es hier wohl kaum mehr. *sægušifli* [Sport]. Rennboot: ?GW. 4<sup>F</sup> Fischerboot: *anāy<sup>b</sup>a<sup>i</sup>m*, Merkmal: Gerade Wände [senkrecht], daher sehr geeignet zum Aufziehen der Netze, vorn stumpfe Spitze, aufgezogen. So bei Gw., das alte Fischerboot. *šnabšif*, jünger, Wände schräg nach oben auseinander gehend; Boden auch noch flach. *nāy<sup>y</sup>*, *nāy<sup>y</sup>* (Pl.), schweres Lastschiff, für Kies usw.; vorn breit, aufgezogen. *šalopli*, kleines Ausflugsboot, Ruderboot, mit Sitzrudern. *yo<sup>x</sup>šif*, kleines Lastschiff, kleiner als *nāy<sup>y</sup>*, tief gelegener Boden. *rembōt*, 'Jagdschiff'. *asæglar* = Sportsegelboot, Dreiecksegel. Die Fischer brauchen keine Segelboote. Sache jung! Früher *tāmpfārli* gesagt, jetzt *smo<sup>t</sup>ō<sup>r</sup>šifli*. Ausflugsmotorboot [Hotels usw.], für ziemlich wenige Personen, mit Kabine. *tāmpfšif* = Kursschiff, kleinere oder grössere. Anm.: Gw. nennt zwar meistens

die Schiffe auf ihren Namen; 'jetzt kommt der....' usw. 5 *mā<sup>t</sup>ōršiv*, das kleine Kursschiff. *tāmpfšiv* (Sg.) = das grosse Kursschiff. *nā<sup>w</sup>* = Lastschiff. *rūædršifli* mit Ruder, klein. *mo<sup>t</sup>ōršifli*, kleine Kursschiffe, zum Vergnügen. *sægušif*, Sport! *vi<sup>j</sup>šaršifli*. 5<sup>F</sup> Fischerboot: *āy<sup>b</sup>a<sup>i</sup>m*, flacher Boden, ziemlich gerade Wände, Spitze vorne aufgezogen. *šnāy<sup>b</sup>šiv*. *šalopp<sup>e</sup>* = kleines Ruderboot mit *tsār<sup>u</sup>ædr* darauf. *šnōr<sup>t</sup>sāšiv*, Transportschiff. Vom Nachbar der Gw. erbaut. Namen nach Form der Spitze [RT: Ausdruck von Gw. erfunden?]. *nāyū<sup>e</sup>* (Pl.), korr. *nāy<sup>y</sup>*, bis 280 Tonnen = das grosse Lastschiff. *mā<sup>t</sup>ōršiv* (Sg.), Kursschiff. *tāmpfšiv* = das grosse Kursschiff. *tāmpfārli* (sic), sachlich: Ausflugsmotorschiff, für 12 Personen, 'alter Ausdruck'. Keine Segelschiffe. *rennr*, sachlich selten. *badtbōt*, sachlich differenziert zu *Faltboot*. *vā<sup>d</sup>pōt*, 'Faltboot', sachlich diff. zu 'Padlboot'. 6<sup>F</sup> Fischerboot: *āy<sup>b</sup>a<sup>i</sup>m*, -*ā<sup>i</sup>m* so früher, gerade Wände, Boden flach. *vi<sup>j</sup>šar<sup>b</sup>ōt* mit Sitz- und Stehruder, leichter. Gerade Wände, Flachboden. In der ganzen Form eleganter als *āy<sup>b</sup>a<sup>i</sup>m*. *nā<sup>w</sup>*, *nā<sup>w</sup>*, schweres Lastschiff. *badtbōt*. *rūædršifli*. Keine Segelschiffe hier heimisch. *rembot*. *tāmpfšif* = die Grossen, die jetzigen Namen: *mo<sup>t</sup>ōrbōt* [für die kleinen Kursschiffe], die alten Namen immer noch *tāmpfšif*. 7<sup>F</sup> *šalu<sup>p</sup>*, gewöhnliches Ruderboot, mit Sitzrudern. *nā<sup>w</sup>*, *nā<sup>w</sup>*, schweres Lastschiff, mit Kabine. *la<sup>j</sup>šiv* (aGw.), Lastschiff, mit Innenbootmotor, oben Kabine. Auch mit Stehrudern versehen. Nur 1 Ex. auf dem See. *k<sup>x</sup>ursbōt* oder *mo<sup>t</sup>ōrbōt*. Das [kleine!] Kursschiff. *padtbōt* (Pl.). *sægtšifli* [korr. -boot]. Fischerboot: *āy<sup>b</sup>a<sup>i</sup>m* (sic!). a) Bei Gw. heute: Aus Brettern, vorn Spitze, flacher Boden und gerade Wände, hinten leicht aufgezogen. b) Früher: Vorne breit und aufgezogen. c) Ganz früher wohl aus einem Stück, aber davon weiss man hiernichts mehr genau. 9 *šalu<sup>p</sup>li*, Ruderschiff. *nā<sup>w</sup>*, Lastschiff für Holz usw. *mo<sup>t</sup>ōrbōtli* für Luxusfahrten, Aussenbordmotor. *sægtšifli*. 10 [Im neuen See] Fischerboot *šifli*. *šalu<sup>p</sup>li*, Kielschiffchen, kleines, für Personen, Ruder. *āy<sup>b</sup>ō<sup>m</sup>* hat es keine mehr; auch schon von *læd<sup>e</sup>*, nicht mehr gehöhlt; oben schmaler als am Boden. Der Vater von Gw. hat noch einen gehabt. Als nach dem ersten Stau des Sees das Wasser zurückging, kam ein richtiger, gehöhlter zum Vorschein; eine *hō<sup>t</sup>sgrittāt<sup>e</sup>* (= Form wie Y) war darauf für die Ruder. *nāy<sup>w</sup>* hat Gw. einen gehabt; nicht sehr gross; für Sand und Holz. *drī<sup>s</sup>æglar* [Sport!]. *ī<sup>s</sup>as* Schiff: 'Schiffli' bzw. 'Einbaum', nur diese zwei Schiffe! *tsheušiv*, gebraucht zum Heu Transportieren. Nicht sehr gross, 2 Stehruder hinten drin.

**ZG 1** [Auf dem See]. *rūædršif*. *seg<sup>t</sup>šif*. *ā<sup>i</sup>bō<sup>i</sup>m* (Pl.). *tāmpfšif*. Lastschiffe: ?GW. Reuss: ?GW. 2 *rūædršifli* mit Steh- und Sitzrudern, für 4-5 Personen, Kielboden. *hā<sup>b</sup>ya<sup>f</sup>sl*, Flachboden, zum Rudern, wie kleines Ledischiff, vorn breit und aufsteigend, früher solche Schiffe häufig. Diese früher für *bōtliūt*. Kein *bā<sup>n</sup>kxti*. Personen und Waren. *āy<sup>a</sup>šā*, *ya<sup>f</sup>š<sup>t</sup>*, sachlich wie 'Halbyassli', nur grösser. Frachtschiff. *legišif* oder *nāy<sup>w</sup>*, beide Ausdrücke gebräuchlich und wohl alt! 'Nauwe' jünger, auch sachlich? Früher gerudert, jetzt Motor. Einfach wie

‘Yassli’, aber unten hoher Hohlraum; oberer Boden hoch. Schnabel breit. *asmotōrbōt*, Kursschiff. *asdampfsif*, Schraubendampfer, Kursschiff. *renbōt*. *səgtšif*, Fischerboot: *dərēbē<sup>u</sup>m*. 5 *motōrbōt*. *āybā<sup>u</sup>m*, Fischerschiff. *rūadərbōt* = *kχīlbōt* oder *vlaχbōt*. *rēm<sup>u</sup>bōt*. *səg<sup>u</sup>lyaxtā* (Pl.), die Grossen, Kabine. *səg<sup>u</sup>lbōt*, die Kleinen. *tampfsif*. *ledī*, Lastschiff. 6 *āybā<sup>u</sup>m*, Fischerschiff. *šalōp<sup>l</sup>* alt = langes Ruderboot, Ausflugsboot, Sitzruder, jetzt *bōt<sup>l</sup>*. *ledīšif* oder *nəu<sup>u</sup>u*. Lastschiff. *mātōrbōt*, Kabinenschiff, für Personen. *tampfsif*, Kursschiff. *rēm<sup>u</sup>bōt*. 7<sup>F</sup> *āybā<sup>u</sup>m*, Fischerschiff, die alten tatsächlich noch aus einem Baum ausgehöhlt, die neuen gezimmert: Vorn Spitz mit Fischkasten, flacher Boden, Steilwände, Stehruder. Anm. Über die Geschichte des Einbaumes usw. wüsste Herr Dr. R. Hess in Unterägeri nähere Auskunft. *šalōpā*, *gōnd<sup>a</sup>lī* = jünger. Kleines Personenschiff für Vergnügungsfahrten, Kielboden, Wände aufgebogen, mit Sitzruder [+ evtl. auch Stehruder]. *m<sup>o</sup>tō<sup>l</sup>šif*, grösseres Schiff für Personentransporte, mit Kabine und Motor; so auch das heutige Kursschiff. *yā<sup>l</sup>sā*, schweres Lastschiff, flacher Boden, für 7-8 qm ‘Grien’, vorn breiter Schnabel [aufgezogen], hintenebenfalls breit. *hātbyā<sup>l</sup>s<sup>l</sup>* sachlich wie *yā<sup>l</sup>sā*, aber kleiner. Steile Wände, Flachboden, vorn breit. Mit Rudern. So früher, zum Transport von Kies und Waren über See, auch zum Kirchgang gebraucht. Jetzt: /. *səg<sup>u</sup>šif*, früher /. *šnəlbōt*, älter *sētū<sup>v</sup>t*.

**ZH2** *dəwā<sup>i</sup>dlig*, das zum Fischen fast ausschliesslich gebrauchte Schiff. Bauart: Hinten und vorne allmählicher Aufstieg. *padālbōt<sup>l</sup>* = für Sport. *gondlā*, sie ist nicht so aufgezogen, sie ist flacher gebaut, erhebt sich weniger über das Wasser; auch zum Fischen, aber mehr für Spazierfahrten. *tswēwā<sup>i</sup>dlig* waren zusammengemacht, für Lasttransporte. Hinten und vorne einen Balken, mit Schnüren gesichert. Für Lastentransport genügt vielfach auch 1 Weidling. *ledīšif*, -*sif*, in Eglisau hat es selbst keine [eine Firma vom Zürichsee hat sie einmal gebracht]. *pōntōn* = Ponton, gehören dem Bund. Jagdschiffe: / [dafür, z. B. für Wildenten, wurden *gondlā* gebraucht]. *motōrbōt* [es hat nur zwei in Eglisau]; gebaut ziemlich gleich wie Gondeln. Dampfschiff: /. 5<sup>F1</sup> *wēydlī<sup>η</sup>* im Rhein. *pfer<sup>i</sup>* (Art.) = Fährschiff, für Querfahrt. 5<sup>FII</sup> *dəwēydlī<sup>η</sup>* = Fischerboot. *pfer<sup>i</sup>*, *vēr<sup>i</sup>* [bis 1956]. Sonst nur Militärfahrzeuge. In Schaffhausen *tampfsif*, *motoršif* (aGw.); *gondlā*, zum Fischen. 6<sup>F</sup> *pōntō<sup>η</sup>* (Pl.), Militär. *ūbərsetsbōt*, Militär. *āvēr<sup>i</sup>* = Fährrboot. *dəwēydlī<sup>g</sup>*, Fischerboot. 7 *dəwā<sup>i</sup>dlig*, wie in Eglisau einzige Schiffsart in Andelfingen. 10<sup>F</sup> *wāydlī<sup>g</sup>* = Flachschiiff; vorne Schnabel [aufgezogen], hinten keinen Schnabel, gerade; es ist ein solcher *əmvūdlī<sup>l</sup>* *wāydlī<sup>g</sup>* [im Gegensatz zum ‘Schnabel’-*wāydlī<sup>g</sup>*], kein anderes Schiff. [Die Antworten beziehsich auf die Verhältnisse in der Thur und im Thur-Kanal.] 25 *pōntō<sup>η</sup>*, von Pontonieren gebraucht. *wā<sup>i</sup>dlig*, *ənwā<sup>i</sup>dlig*, zum Fischen gebraucht. 37<sup>I</sup> *tampfbōt* (aGw.). *tampfs<sup>u</sup>wālbā*, Motorbootsart; für Personentransporte. *səgāšif*. *rūadəršif* für Transporte von Sand, Steine etc. *motōršif<sup>l</sup>* = Motorboote für Private. 37<sup>II</sup> *stampfsif*. *səgāšif*. *rūadəršif*. *rūadər<sup>u</sup>bōt*. *motōr<sup>l</sup>* = Motorboot. *ledīšif*. *wā<sup>i</sup>dlig* für die Limmat und

von Seefischern; auch für Polizeiorgane. 37<sup>K</sup> *səgāšif<sup>l</sup>*. *rūadəršif<sup>l</sup>*. *ledīšif*. *motōr<sup>l</sup>*. 39 *rūadəršif<sup>l</sup>*. *tampfsif*. 40 *motōršif*. *rūadəršif*. 42 *kχīlšif* für Sportzwecke gebraucht. Die Fischer haben selten solche Schiffe. *flaxpōdāšif*, der Boden ist flach, die Wände sind fast gerade. Zum Fischen gebraucht. *səgtšif*. *motō<sup>l</sup>šif*. *tampfsif*. *patālbōt* (Pl.). *dəšš<sup>l</sup>šəgrānsā*, einfach gebaut wie Ponton, aber die Wände sind gerade; enthält einen *šš<sup>l</sup>šχāštā*. 42<sup>a</sup> *ledīšif*: Transportschiff [Sujet kennt das Schiff aus der Zeitung]. *tampfsif*. *səgtšif*. *rūadəršif<sup>l</sup>*. 44 *šif<sup>l</sup>*, 1-6 Plätze enthaltend, es sind gewöhnliche Ruderboote, zum Vergnügen gebraucht. *dəgrānsā*, Fischerschiff, das zum Fischen gebraucht wird. *flaxpōdāšif*, *dəftaxpōdā*, *flaxpōdā* [diese Schiffe haben unten *əmbōdā* statt dem Kiel der gewöhnlichen Ruderboote; er tut weniger *gampfā* als das *kχīlšif*, wenn man auf der Seite steht], zum Fischen gebraucht. † ‘Scheff’: 0. *motōrbōt*. *səgā<sup>l</sup>*, nur vereinzelt. *patālbōt<sup>l</sup>*, vereinzelt. *kχīlšif*, sachlich ähnlich wie *šif<sup>l</sup>*. 54 *šš<sup>l</sup>šə<sup>l</sup>grēnsā* (Pl.), nur zum Fischen. Sachlich alt. *flaxpōdāšif*, sachlich alt. Mit Stehruder und 2 Sitzrudern für Transport, z. B. von gegenüber zur Stadt, zum Transport von Brot [das Schiff wurde von 2 Mann gerudert, zum *mērd*]. *kχīlšif* für Spazierfahrten [läuft in einen Kiel aus, im Gegensatz zum Flachboden]. Früher unbekannt, da nur *flaxpōdāšif* zu solchen Zwecken. *padt<sup>l</sup>bōt*. *rēm<sup>u</sup>bōt*. *səkχ<sup>l</sup>lūpləršif* vom Seeclub zum Rennen gebraucht [es gibt 1er, 2er, 4er oder 8er Boote, laufen in Kiel aus, sachlich in einen *halpōgā*]. *səgtšif* zum *seg<sup>l</sup>* gebraucht. *tampfpōt*; *rād<sup>u</sup>ūtšrūbātampfpōt*; *redəršif*, älter als *šrūbāšif*. Für Personentransport. 55 *dəgrānsā* zum Fischfang. *šš<sup>l</sup>šərbōt* = der neue, nicht bodenständige Ausdruck für *dəgrānsā* [hinten breit, vorne spitz, mit vorderem Fischkasten]. *ledīšif* [seit jeher so genannt]; für Lasten [früher mit Rudern und Segel], hauptsächlich für Steine aus Bäch und Horgen zum Transport nach Zürich. *dampfsif*, *əstampfsif*. *rūadəršif<sup>l</sup>*, *əsrūadəršif<sup>l</sup>*. *tsegtšif*. 56 *grēnsā*, *grēn<sup>l</sup>s<sup>l</sup>*, *ə<sup>η</sup>grānsā* (Sg.) = schmale Schiffchen, vorne spitz, vorn im Spitz Wasser für Fische und Vorrichtung zum Aufbewahren von Steinen zum Herunterdrücken des Vorderteils bei grossem Quantum Fischen im Behälter. Nur von Fischern gebraucht. Früher hatte es ausschliesslich solche Schiffelein, keine anderen. Später kamen dann: *səgtšif*, *səgtšif* mit viereckigen Segeln und Mastbaum in der Mitte. Transport von Bäch oder von Bolligen her mit Steinen, also ausschliesslich für grosse Lasten gebraucht [früher hatte es viele Steinbrüche, ca. 12, in Bäch; heute wohl nur noch ein einziger]. Auch Transport von Schieferkohle (bei Uznach seinerzeit gegraben, heute sachlich unbekannt, durch Briquets ersetzt) und Holz. Später verschwanden dann Segel, schon während dem letzten Weltkrieg, und wurden durch Motoren ersetzt, *motōršif*. *tsōrišif<sup>l</sup>*, Schiff mit hinterem Stehruderpaar und vorderen Sitzruderpaar [Granse nur 1 Ruder, links und vorne etwa noch eines rechts, aber meistens nur eines links und zwar Stehruder, heute gibt es auch *grēnsā* mit Motor nebst den Rudern]. *tsōrišif<sup>l</sup>* sind in den siebziger Jahren aufgekommen.

Leichtere Schiffchen, laufen leichter als *kreñsə*, für Vergnügungszwecke gebraucht, auch *ənsēgt* kann darauf befestigt werden. Form: Ähnlich wie die heutigen Gondeln, aber etwas primitiver. †Ledischiff: So sagt man nur den alten, denjenigen mit Segel, nicht denjenigen heutigen mit Motor. *tāmpfšif* für Personen, die Grossen [von Zürich aus fahrend]. *moṭōršif*, *moṭōršifli* (Pl.), für Personen, die kleineren, von einem Ufer zum anderen. *əgqōndlə* sagt man in Schaffhausen, bei uns sagt man *šifli*. 58 *tāmpfšif*. Gewöhnliches *šif* = Art Dampfschiff, aber mit Dieselbetrieb. *tāmpfšwəṭbə*, *šwəṭbə* (Pl.). *lədišif*, Transport von Kies, Sand, Steinen, *dəsēgt* oder *dəhūd* (!) früher zum Treiben, heute mit Motor. *dəgrāñsə* zum Fischen, von Berufsfischern gebraucht. *flaxpodašifli*, *sflaxpodašif*. *əskχīətšif*. *pədəlbōtli*. 59 *dəšššə grānsə* nur zum Fischfang, im Vorderteil hat es einen Fischbehälter; dieser ist *īpouə* (pp). *bodašifli*, *bodašifli* [ganz flach am Boden, *mitəməflaxpoda*], für Sportfischer, sachlich älter. *kχīəšifli* [aus ganz schmalen *rīəmə* gebaut, oval], für Sportfischer, sachlich neuer [sind etwa vier Mal teurer als *bodašifli*]. *segətpōt*, *sēgtšif* mit Segel, für Sport. *moṭōrpōt* mit Motor. *pədəlbōtli*, *pədəlpōt* aus Stoff. *lədišif*, früher ausschliesslich mit breiten Segeln, heute mit Motor; zum Transport von Material, Steine, Sand, Holz; früher auch für Heu oder Stroh [heute gehen solche Transporte per Bahn, sie wurden von der Linth her geholt]. *šwəṭbəšif*, die kleinsten Schiffe; mit Motor oder mit Dampf; es gibt *moṭōršwəṭbə* oder *tāmpfšwəṭbə*; zum Transport von Personen. *phersōnəšif* korr. (sugg.) *stāmpfšif* für Personen. *pferi* für ganz grosse Autotransporte. Velo-, Personenfähre; für das Militär [geht nach Horgen]. 60 *dəgrāñsə*, nur zum Fischen gebraucht, für Berufsfischer. *flaxpodašif* für Luxus zwecke, zum *umənqāmpfərə* (Inf.); haben einen flachen Boden; für Sportfischer. *kχīlbōt*, läuft am Boden in einen Kiel, für Sportfischer gebraucht. *moṭōrbōt*, für Private. *pədəlbōt*. *sēgtbōt*, für Sport. *lədišif*, für Lastentransport. *moṭōršif*, für grossen Personentransport [als Verkehrsmittel]. *šwəṭbə*, für kleinen Personentransport [als Verkehrsmittel]. *səṭōndəmpfər*, *tāmpfšif* (sugg.). †Dampf: 0.