



Gegr. 1869

Limmat-Club  
Zürich

500 JAHRE  
**HIRSEBREIFAHRT**  
1456 — 1956



Schützengesellschaft  
der Stadt Zürich

1956

Hie Strassburg - Hie Zürich !

Die Strassburgerfahrt anlässlich des 500-jährigen Jubiläums der Hirsebreifahrt vom Jahre 1456

Limmat Club Zürich

Den vorliegenden kleinen Bericht über die  
Hirsebreifahrt 1956 widmet der Limmat Club  
Zürich dem Stadtpräsidenten der Stadt Zürich,  
Herrn Dr. E. Landolt, und der Schützen-  
gesellschaft der Stadt Zürich.

## Hirsebreifahrt 1456 - 1956

---

Strassburgerfahrt auf Limmat-Aare-Rhein von Zürich nach Strassburg anlässlich des 500-jährigen Jubiläums seit dem Jahre 1456

---

durchgeführt von der Schützengesellschaft der Stadt Zürich und dem Limmat Club Zürich am 16. - 18. Juni.

Wer in Zürich zur Schule gehen konnte, der wird sich noch schwach erinnern an die Erläuterungen seines Lehrers, die ungefähr in folgendem gipfelten:

"An einem einzigen Tage fuhren 40 Zürcher auf einem Schiff von Zürich nach Strassburg. In ihrem Schiff hatten sie einen Topf mit warmem Hirsebrei, den sie am Abend den Strassburgerfreunden noch warm vorsetzen konnten. So, meinten sie, könnten die Verbündeten im fernen Elsass zu jeder Zeit in der Stunde der Gefahr auf ihre schnelle Hilfe zählen."

Damals, vor 500 Jahren war es direkt ein Wagnis, den Wasserweg zu benützen, da die Flüsse noch nicht gezähmt waren und stellenweise Hindernisse in Form von Stromschnellen, Felsen u.s.w. zu bezwingen waren, die einem heute einen kalten Schauer den Rücken hinaufjagen würden. Die Urtümlichkeit der Natur wurde durch Kraftwerkbauten gebrochen.

Wie wenig Menschen können doch heute von sich sagen, sie seien schon auf dem Wasserwege von unserer Vaterstadt Zürich nach Strassburg gefahren. - Der Sinn und Zweck dieser Fahrt geht dahin, eine nicht zu unterschätzende alte Tradition wieder aufleben zu lassen und im Kleinen die menschliche Verbundenheit über die Landesgrenzen hinaus symbolisch zu betonen.

Es wird eine fröhliche Fahrt werden. Der Limmat Club hat die Ehre, die Honorablen der "Flintenzunft", die auch die Initianten der Hirsetopffahrt sind, bachab zu führen.

Am Freitag in aller Frühe versammeln sich die Leute der Schützengesellschaft und die Fahrmannschaft des Limmat Club im Habitus des ausgehenden Mittelalters im Clubhaus an der Schipfe. Das malerische Bild der historischen Kleider wird allerdings vom regengeschwängerten Gewölk am Himmel empfindlich gedämpft.

Die Gesellschaft, die genau nach Gewicht und Uebergewicht auf die beiden Schiffe "Zürich" (16 m lang) und "Limmat" (14 m lang) eingeteilt ist, nimmt auf den harten Holzbänken Platz.

Zur Genugtuung aller können wir unseren Stadtpräsidenten, Dr. E.Landolt, zu unserer Besatzung zählen. Wir dürfen es zur besonderen Ehre gutschreiben, dass sich der populärste Mann von Zürich den Limmatclublern anvertraut.

Nun sitzen wir alle, Stadtschützen und Fahrmannschaft, in die Schiffe verteilt auf den zugewiesenen Plätzen und harren auf den Startschuss. Um 5 Uhr morgens, den 15. Juni 1956, also 500 Jahre nach der ersten Hirsebreifahrt, lösen sich die Schiffsketten von der Schipfe, und unter dem Blitzlichtergetöse der Reporter schwenkt der Vordergransen Richtung Westen ab und passiert den allzuschmalen Durchlass der Rudolf Brunbrücke. Der jungfräuliche Himmel ist grau und trübe, die Gesichter werden lang und länger. Kühl ist's auch noch oben drein. Nur die ganz abgebrühten Frühaufsteher winken vom Ufer aus ade.

Der Fahnenstanz der "Zürich" kratzt, als Erinnerungszeichen an diese historische Fahrt, ganz unabsichtlich einen langen Strich unter das Brückenjoch der Walchebrücke. Nach 10 Minuten Fahrt nimmt ein ins Wasser gefahrener Rollwagen beim Elektrizitätswerk Letten das Schiff auf und führt es samt Insassen über den Lettensteg in den Unterwasserkanal. Hier sind die Freunde und Bekannten vertreten und schütteln den "mutigen" Wasserfahrern das letzte Mal die Hände.

Auf der freien Limmat findet sich ein guter Lauf; der Wasserstand ist ideal. Der Regen setzt ein. Langsam aber sicher verschwinden die schönen blau-weissen Kostüme unter den Regemänteln.

Infolge der guten Arbeit des Kanoniers steht manch einer oder eine im Schlafanzug unter dem Fenster und schüttelt die Schlafkappe zum Gruss. Der Pontonierfahrverein Zürich und der Nautische Club grüssen mit ihren Lärmkanonen vom Ufer aus uns zu.

Bei unserer Ankunft am Höggerwehr stellt man mit Missvergnügen fest, dass der Wehrwächter seinen Wecker falsch gestellt hat und demzufolge die Wehrfalle noch die Durchfahrt versperrt. Der Zwangsaufenthalt am Ufer wird benützt, um sich möglichst gut gegen die zu erwartenden seitlichen Sturzwellen zu schützen.

Eine schöne Durchfahrt des Wuhres gelingt. Im sanften Bogen fliesst die Limmat dahin, vorbei am Gaswerk Schlieren, entlang den grünen Ufern. Ein rührendes Bild bietet sich beim Kloster Fahr. Die Mädchenschar der Klosterschule steht um eine bekränzte Tafel und singt den Hirsebreifahrern ein Lied zum Gruss. Der Regen hat ausgesetzt; allerdings weht ein kühler Wind.

In Dietikon wird umgeladen. Die Herren können ihre wertigen Knochen strecken, bis das Schiff per Rollwagen die Staustufe überwunden hat.

In flottem Tempo fahren die beiden Weidlinge "Zürich" und "Limmat" auf dem Stausee von Wettingen dem Werk zu.

Auf der Staumauer haben sich die Kinder der Schule von Neuenhof, teilweise mit niedlichen Trachten bekleidet, eingefunden und singen mit ihrem Lehrer Lieder, die zu Herzen gehen. Die Schifffahrtsgesellschaft mit unserem Stadtpräsidenten an der Spitze hört die Rezitation der Hirsebreifahrtsgeschichte anno 1456. Der Behördevertreter von Wettingen bietet einen Willkommgruss, und dieser wird in launiger Weise von Dr. Landolt erwidert.

Inzwischen sind die beiden Schiffe 18 m tiefer in den Unterwasserkanal transportiert worden. Es steht eine der schönsten Wehrdurchfahrten, diejenige des Unterwettingerwuhrs, bevor. Leider lässt uns der Wehrwächter über eine halbe Stunde warten, bis er seine Falle gesenkt hat.

Nun aber heisst es in die Ruder liegen. Mit äusserster Kraftanstrengung rudert die Mannschaft auf den grossen Ueberfall zu. Die Schiffe werden nun durch zwei Steuerruder gelenkt, um eine sichere Ueberwindung des Wassergewildes zu gewährleisten. Wunderschön taucht der Vordergransen in die Wellenberge. Die ersten Wellenspritzer schlagen über Bord. Man weiss nicht mehr ganz sicher, wie die mitfahrenden "Landratten" reagierten, als sich der Weidling nach vorne neigte, der Stadtpräsident jedenfalls bewahrt Haltung und kühles Blut. Die Leute an den Ufern klatschen Beifall, der wohl in erster Linie der Fahr-Technik der Mannschaft gelten dürfte.

Der Fluss schlängelt sich durch die tiefbewaldete Schlucht oberhalb Baden. Das Wasser gurgelt, und die Strömung ist gut. Es folgt die verspätete Ankunft in Baden, oberhalb des Elektrizitätswerkes. Eine Schullehrerin mit ihren Kindern steht am Ufer. Sie winken mit ihren Fähnchen zum Willkomm.

Der Stadtmann ist mit Gefolge zum Empfang der Zürcher-gäste da. Er kredenzt einen goldenen Tropfen (Spitalwein, der auch in gesunden Tagen Wunder wirken soll) und lässt spanische Brötli auftischen, die sich eines guten Zuspruchs erfreuen. Wohl des etwas unfreundlichen Wetters wegen wird den Stadtschützen eine Flasche Cognac überreicht. Rede und Gegenrede folgen sich.

Das "schweizerische Seeschiffahrtsamt" sendet dem Limmat Club ein Glückwunsch-Telegramm. Sie wissen wohl aus erster Hand, dass der auf dem Wasser Fahrende auch auf sein Glück vertrauen muss.

Unterhalb des Turbinenhauses werden die Schiffe wieder bestiegen. Der Badener Stadtmann gibt uns von Baden bis zum Stropfelwuhr die Ehre seiner Anwesenheit auf dem Schiff.

Ein äusserst starker Regen setzt ein, als das alte Baden-Städtchen auf der wilden Limmat passiert wird. Der Segen von oben ist derart intensiv, dass sich innert kürzester Zeit im steifen Hutrand des Stadtpräsidenten das Wasser in übelster Form ansammelt. Das Niveau im Hutrand schwankt von Welle zu Welle, die das Schiff erschüttert.

Nichtsdestoweniger muss nun die ganze Aufmerksamkeit nicht nur dem Wasser, das den Rudrern den Aermeln entlang nach hinten läuft, sondern dem sich hier wild gebärdenden Fahrwasser geschenkt werden. Die sehr variablen Strömungspartien stellen an die Fahrmannschaft eine grosse Anforderung.

Die Flussperre des BBC-Werkes kommt in Sicht. Die mittlere Falle ist gezogen. Ueblicherweise wird die rechte geöffnet. Dieses Wuhr ist eines der gefährlichsten auf der Limmat, der Ueberfall ist hoch, und die Wellenausläufe sind mit grossen Steinen gut versorgt. Auf Grund der mutmasslichen Strömung wird korrekt eingesteuert. Aber allzubald erkennen die Steuerleute, dass die Strömung infolge einer grossen "Waage" plötzlich nach rechts treibt. Mit der nötigen Umsicht muss die Laufrichtung des Schiffes korrigiert werden. Kurz vor und während der Durchfahrt eines Wuhrs müssen die vier Ruderleute vorne im Weidling ihr Aeusserstes hergeben, um den Steuerleuten eine möglichst gute Manövrierfähigkeit des Schiffes zu erhalten.

Das Wasser schäumt und tobt zu beiden Seiten. Herrlicher Genuss. Vielleicht denken die Herren im Schiff anders!

Es folgen sich nun Wuhr an Wuhr. Das Wetter hellt auf. Nass wird man höchstens noch von unten.

Beim letzten Werk auf der Limmat, dem Stoppel, muss ein Landtransport bewerkstelligt werden. Die Motoren kommen auf die Schiffe. Langsam schälen sich die Bootfahrer aus ihren Regemänteln.

Der Fluss verbreitert sich beim Zusammenfluss von Limmat, Reuss und Aare. Klingnau wird erreicht. In den Stausee ragt eine Brücke hinaus. Der Pontonierfahrverein Klingnau hat die Brückendurchfahrt sehr schön dekoriert. Ein Blumenstrauss mit



inem Glückwunschbrief wird herabgelassen. Wir danken herzlich.

Die Schiffe werden mittels Rollwagen über die Staustufe gefahren. Beim Werk Klingnau steht eine Ueberraschung in Form von Wein, Henniez und Weggen, die vom Stadttammann offeriert wird, bereit. Mit gutem Appetit wird das Dargebotene vertilgt. Rede und Gegenrede können nicht allzuweit ausgedehnt werden, da wir beinahe eine Stunde Rückstand auf die Marschtabelle haben. (Die geht auf das Konto unteres Wetzingerwuhr.)

Bei Koblenz gelangen wir in den Rhein. Die ersten Sonnenstrahlen leuchten doppelt schön nach so viel ausgestandener Feuchtigkeit. Ein starker Gegenwind bläst vom Westen her, doch unsere 25 PS-Motoren treiben die  $2\frac{1}{2}$  Tonnen schweren Weidlinge müdelos durch die Wellen dem Werk Albruck-Dogern zu. Die Schiffsfahne hinten und die seitlich angeordneten kleinen Kantonsfähnchen flattern lustig im Fahrwind. Vorne auf dem Wellenbrecher ist die Messing-Lärmkanone montiert, deren Aufgabe es ist, zu grüssen oder als Signal für die Werke zu dienen, um unser Kommen im voraus zu melden. Ferner haben die Schiffsinassen nach jedem Schuss das Vergnügen, die Kartonteilchen, welche u.a. die Ladung ausmachen, aus den Augen zu klauben.

Gegen 1 Uhr nachmittags kommt das Städtchen Laufenburg in Sicht. Der Magen knurrt schon bedenklich. Als Apéritif steht ein guter Tropfen Johannisberger bereit, welcher auf einer eigens für uns vom Pontonierfahrverein gebauten Landungsbrücke gereicht wird. Trachtenmädchen schenken unermüdet ein. Ansprache hin, Ansprache her. Der vom Fernsehdienst beauftragte Filmreporter funktioniert mit seinem Apparat. Er ist sogar so eifrig, dass er die Leute am Mittagessen, das nun endlich erfolgt, filmt. Schade um den Filmstreifen, denn er hätte doch die interessanten Wuhrdurchfahrten aufnehmen sollen.

Die mit dem Wagen mitfahrenden Schützen sind natürlich schon längst da. Vorne auf dem offiziellen Auto prangt eine schön gemalte Tafel mit dem Strassburger- und dem Zürcherwappen und der Aufschrift "Hie Strassburg - Hie Zürich".

Zum Mittagessen singen die Kinder der Bezirksschule Laufenburg unermüdlich Lieder, so z.B. "Laufenburg am Rhein" oder "Mein Schatz ist in der Ferne". Beim letzteren Lied schlagen die Mädchen verschämt die Augen nieder oder erröten leicht. Ein Lachen muss man mit Mühe verbeissen und mit dem panierten Schnitzel hinunterschlucken. Anschliessend rezitiert eine schon seit 38 Jahren in Laufenburg wohnende Zürcherin ein eigens für uns geschriebenes Gedicht, wobei ihre Stimme vor Rührung und Trauer an die verlorene Heimat fibriert.

Ein wunderbares Dessert wartet unser. Doch um unsere Verspätung wieder wettzumachen, wird dieses den Schulkindern geopfert und wieder in See gestochen. Ade Türmestadt am Rhein. Sinnvoll grüsst die uns zu Ehren aufgezogene Fahne auf des Schlossbergs Höhe.

Einfahrt in die Laufenburger Schleuse. Ein strahlender Sonnenschein "setzt ein". Ausfahrt mit Kanonendonner unter dem wassertriefenden Schleusentor. Schroff wird gegen die starke Strömung gestochen, um nicht zu nahe ans gefährliche Ufer abgetrieben zu werden.

In Mumpf fährt uns, wie das schon seit Jahr und Tag üblich, unser Bootsbauer Waldmeier mit einer Flasche Kirschwasser entgegen.

Der Rhein ist hier breit und zieht sich lieblich durch die Landschaft, vorbei an den Dörfern und Städtchen. Das alte Werk von Rheinfeldern kommt in Sicht. Die interessante Flossgasse muss, da die Durchfahrt zu gefährlich erscheint, umfahren werden. Zur Ueberwindung der Stauhöhe dient ein Kran, der das Schiff aus dem Kanal in den Fluss hinunterhebt.

Die Schiffsinsassen begeben sich inzwischen nach dem Schweizerufer und nehmen vor dem Restaurant "Rheinlust" Aufstellung, wo von den Rheinfeldener Behörden ein Empfang organisiert ist. Unsere Trommler und Pfeifer machen den nötigen Krawall dazu.

Wenn man den gegenseitigen, teilweise witzigen Ansprachen sein Ohr leiht, so könnte man manchmal glauben, an einem Zürcher Zunftessen zu sein.

Darf man es uns übelnehmen, wenn wir sagen, dass uns eigentlich nur zwei Punkte der Begrüßungsansprachen geblieben sind, nämlich die Bekanntgabe: das Bier sei ein Geschenk der Feldschlösschenbrauerei und die guten Schinkenbrote habe die Stadtbehörde gespendet ?

Die gute Stimmung erreicht einen Höhepunkt. Der Dümmste unter uns, d.h. derjenige, welcher seit jeher seine Spässe wohlgenut an den Mann brachte, umarmte sogar die über zwei Zentner schwere, schöne Wirtin.

Es wird zum Aufbruch getrommelt. Die 47 Mann Besatzung verteilen sich wieder auf die zwei Weidlinge. Die ersten Rheinkähne liegen schon am deutschen Ufer zum Güterumschlag.

In der Ferne hebt sich das Gebäude des Augster-Elektrizitätswerkes ab. Das grüne Licht vor der Schleuseneinfahrt gestattet uns die sofortige Einfahrt und Schleusung. Kurz darauf folgt die riesige Schleuse des neuen Werkes Birsfelden. Am Einfahrtskanalufer warten unser die Freunde der Schützengesellschaft und des Wasserfahrvereins Birsfelden mit einem Ehrentränk.

In der Schleuse streicht jeder sein 500-jähriges Tenue zu recht, denn nun folgt die triumphale Fahrt durch Basel. Die Wasserfahrvereine von Basel erwarten uns in ihren Langweidlingen, um uns das Geleit zu geben. Mit wehenden Fahnen wird in Begleitung von 20 und mehr Schiffen mit dem Motorboot der Flusspolizei an der Spitze und unter dem Kanonendonner der "Zürich" durch Basel gerudert.

Um 19.10 legen die Schiffe beim Depot des Wasserfahrvereins Rhenania St. Johann programmgemäß an. Eine grosse Menge steht zur Begrüßung auf Basler Boden bereit. Regierungsratspräsident Dr. Schaller begrüsst die Zürcher in netter, humorvoller Art. Im gleichen Ton erwidert schlagfertig unser Stadtpräsident Dr. Landolt. Auch ein Vertreter der Stadtschützen schildert unermüdlich das Erlebte und spricht mit Tränen in den Augen von den lieben Kindern, die uns an den verschiedenen Orten begrüßten.... - .

Man darf es nun schon bald nicht mehr sagen, aber wir werden wieder mit Flüssigkeit und Sandwich gesegnet. Und nun kommt der Clou des Tages. Die Besatzungen in ihren schönen Kostümen, voran die Spielleute mit Trommeln und Pfeifen, marschieren in Dreierreihen durch ganz Basel, d.h. es kam einem vor wie wenn als ob. Auf jeden Fall haben die Basler Freude an uns, denn die Zürcher kommen mit Trommeln und Pfeifen, um in Basel keine neue Art von Musik einzuführen. Ein Bild ergibt das! Beim näheren Hinsehen stellt der aufmerksame Betrachter fest, dass diese "alten Schweizer" schon recht beträchtliche Strapazen hinter sich gebracht haben. Der schöne blaue Hut mit Kartonrand und Straussenfeder gleicht einem Wellblech, der Wams und die "Knickerbockerhosen" dagegen sind noch in leidlichem Zustand. Jedoch die Strümpfe, ehemals weiss, lassen den ausgestandenen Regen nur ahnen, denn sie sind bräunlich meliert und verraten bis über die Knöchel das braune Leder der Sandalen. Einzelne haben Schwierigkeiten mit dem Befestigen der Strümpfe, denn allzuvielen Rümpfe sind zu sehen. Es erinnert einen an einen Blasbalg. Bei einer internen Untersuchung bezüglich Aufhängung der Strümpfe ergibt sich folgendes: Die einen nehmen ein Elastikband, was das Blut über dem Knie staut, andere haben überhaupt nichts zum Aufhängen, was den Knieschlotter resultiert. Eine weitere Variante ist ein alter Strumpfgürtel der Frau, und ein ganz Raffinierter nimmt eine Schnur, befestigt die Strümpfe daran und zieht dieselbe über die Schultern. Ja, das sind Probleme! Einer hatte zu kurze Sandalen erwischt. Der muss im Schuh eine Faust machen. Nach einem Kilometer Umzug zieht der seine Finken aus und marschiert auf den Strümpfen ins Touringhotel, das nach einer halben Stunde erreicht wird.

Das wäre es nun. Die grössten Strapazen des Tages liegen hinter uns. Ein gutes Nachtessen wird offeriert. Suppe, Piccata aux chanterelles, Risotto, Salat und Diplomat à l'ananas, ferner ein guter Tropfen Weisswein. Unsere Musikanten dreschten ihre Felle und piffen dazu, bis einem (wir sind in einem Speiselokal) das Trommelfell beinahe platzt.

Frühzeitig wird ins Bett gestiegen, und bald schläft jeder den Schlaf des Gerechten.

Am folgenden Morgen stellt man allerdings fest, dass im Hotelgang eine Feuerwehrrübung stattgefunden hatte. Die Schlauchleitung ist gelegt worden. Einer bemerkt am Morgen auf seinem Haupt an Stelle der Schlafmütze den Nachttopf, den ihm ein Spassvogel in der Nacht aufgesetzt hatte.

Strahlender Sonnenschein begrüsst die Frühaufsteher. Nach einer nachahmenswerten prompten Zollkontrolle wird um halb 7 Uhr unter kräftigen Ruderschlägen in den Rhein ausgefahren. Vorbei am Rheinhafen gelangen wir in den Kemsberstausee; die ersten Rheinkähne kreuzen. Herr Welti von Radio Zürich nimmt eine Reportage über den Schiffsbetrieb auf. Wir fahren auf Frankreichs Wassern. Die riesigen Schleusenanlagen von Kems kommen in Sicht.

Auf Grund einer grösseren Spende Parisiennes wird die Schleuse rascher als üblich geleert. Die Ausfahrt geht nun nicht mehr wie früher in den offenen Rhein hinaus, sondern mündet in den neuen Kanal, der bis nach Othmarsheim führt. Der Kanal hat eine derart grosse Breite, dass sogar Ozeandampfer darin kreuzen könnten. Das Aushubmaterial liegt beidseitig aufgehäuft am Ufer und verhindert die Sicht ins Land hinaus. Die eintönige Gegend wird natürlich mit unseren Motoren durchmessen.

Wiederum werden wir geschleust. Nach dem neuen Elektrizitätswerk von Othmarsheim gelangen wir in den Rhein zurück. Die Strömung ist gut. Links und rechts buschiges Ufer mit Pappeln und zerstörten Brücken. Im 15-km Tempo geht's rheinabwärts. Der Rhein ist in seiner ganzen Länge beidseitig mit Kilometertafeln versehen, die die Distanz von Konstanz her angeben. Z.B. bei der Bahnbrücke von Chalampé befindet sich die Kilometertafel 199. Um 9 Uhr 17 passieren wir die Fähre von "Neuenburg". Um halb 11 Uhr grüsst das Münster von Breisach auf deutschem Gebiet. Unterhalb der Fähre wird angelegt und auf Neuf-Breisacher-Boden ausgestiegen. Im nahen Restaurant erwartet uns das Mittagessen.

Wir sitzen mit unserem Stadtpräsidenten am gleichen Tisch und stellen fest, dass auch er die Suppe mit dem

Löffel und die Kirschen von Hand isst. Uebrigens wegen den Kirschen. Die hat ein Gärtner, als er hörte, dass das Stadtoberhaupt von Zürich anwesend sei, eigens für ihn gepflückt, denn es sind die allerersten in der Gegend.

Um halb 2 Uhr Weiterfahrt. Der Schiffsverkehr nimmt ständig zu. Schleppzüge fahren mit drei bis vier Kähnen aufwärts, grosse Wellen nach sich ziehend. Die Bootsinsassen werden schläfrig. Der Radioreporter und der Stadtpräsident gehen in die Kajüte, um ein Nickerchen zu absolvieren.

In Rhinau folgt ein Trunkhalt. Mit einer Verspätung, die ein Rechtsanwalt und ein Grosswäschereibesitzer verschulden, wird unter den vernichtenden Blicken des verantwortlichen Kapitäns wieder in See gestochen.

Um 14 Uhr 15 kommt die Strassburger-Münsterspitze in Sicht.

Vor der Strassburger Südschleuse werden wir von einem deutschen Schiff per Lautsprecher angerufen, dass wir sofort landen sollen, da die Fahrrinne unpassierbar sei. Doch der französische Kontrollposten winkt uns, weiterzufahren. Das hat nun seine Gründe, wie sich bald herausstellt. Kurz vor der Südschleuse, die einige Kilometer weiter unten sich befindet, ist ein grosser Motorkahn gesunken. Nur sein Heck ragt noch aus den Fluten. Das Schiff liegt in der ausgebaggerten Fahrrinne des Rheins. Eine riesige Sandbank zieht sich ca. einen halben Meter tief über den ganzen Fluss. Kaum sind wir auf der Höhe des gekenterten Kahns, so gräbt sich schon der Motorenpropeller ins Kies. Augenblicklich wird auf Handbetrieb umgeschaltet. Der Abscherbolzen muss gewechselt werden, und innert kürzester Zeit kann wieder motorisiert weitergefahren werden.

In der Nordschleuse von Strassburg werden wir von einer grossen Menschenmenge erwartet. Die Schiffe werden abgesehen, da der Ill tiefer liegt. Währenddessen müssen die Zollformalitäten erledigt werden. Mit einem Paket Parisiennes will man gute Voraussetzungen für eine speditive

Erledigung schaffen. Doch zum Schluss fragt der Oberzollmeister, ob wir noch weitere solche Pakete mitführen. Dies ist ja gar nicht der Fall.-

Ueber eine halbe Stunde wird im Gefolge von Schiffen der wassersporttreibenden Strassburger durch Strassburg illaufwärts gefahren. Die Ufer sind gesäumt mit Menschen. Die Leute klatschen Beifall. Jede Brücke ist schwarz gesäumt. Wir werfen Schokoladen und Zigaretten an die Ufer. Der Kanonier arbeitet wie noch nie. Auf den Brücken vor dem Landeplatz wehen die Trikolore, die Strassburgerfahnen und die Schweizerflaggen.

Kurz vor sieben Uhr landen die beiden Schiffe des Limmat Club mit der Schützengesellschaft der Stadt Zürich am Fischmarkt im Zentrum der Stadt Strassburg. Eine riesige Menschenmenge an beiden Ufern klatscht zur Begrüssung der von Zürich herkommenden Boote, die als symbolischen Akt die Erinnerung an die vor 500 Jahren stattgefundene Strassburgerfahrt wachrufen.

Die Feuerwehrmusik intoniert die Landeshymne und die Marseillaise. Die uniformierten Elsässer nehmen Haltung an und heben die Hand an die Mütze. Der spontane herzliche Empfang durch die Strassburgerfreunde freut uns Zürcher ganz speziell, da wir doch eher etwas zurückhaltender veranlagt sind. Der Fischmarktplatz wurde reich beflaggt und mit einer Lautsprecheranlage ausgestattet, die die Ansprachen des Maire und unseres Stadtpräsidenten, der "Züridütsch" spricht, überträgt. Der Regierungsrat Dr. König ist ebenfalls als Ehrengast eingetroffen. Nach der Begrüssung formieren wir uns zum Umzug durch die Innenstadt. Voran schreiten die Kinder des Waisenhauses, welche die Quartierfahnen der Stadt Zürich tragen. Allethalben durch die Bevölkerung herzlich begrüsst, die die freundnachbarliche Geste zu schätzen wissen, ziehen wir durch Strassburgs Strassen.

Etwas benommen und müde setzen wir uns so gegen halb 10 Uhr abends an die Bankett-Tafel im Hotel Terminus-Gruber. An der Tafel nehmen teil: der Bürgermeister von Strassburg

mit elf hohen Beamten der Stadt, die Vertreter der Schweizervereine Club Suisse, Schweizerverein Helvetia, der Präsident des Schweiz. Hilfsvereins, der Zürcher Stadtpräsident, der Regierungsrat des Kantons Zürich, vier Vertreter der Schiffleutenzunft, über 50 Mitglieder und Gäste der Schützengesellschaft, 4 Spielleute und 20 Mitglieder des Limmat Club Zürich.

Der illustren Gesellschaft wird aufgetischt. Ein jeder hat übrigens seine Tischkarte mit dem Namen. Die Tischordnung zeugt von der feinfühligem Art des Organisators.

Zuerst kommt "Saumon froid à la Norvégienne" als Hors d'oeuvre. Diese Platte setzt sich aus einem grossen Stück Salm mit allen möglichen Zutaten zusammen. Beherrscht wird der Teller von einem krebseroten Krebs mit Augen-Fühlern. Viele schielen zum Nachbar hinüber, um zu sehen, wie der mit dem Krebsproblem fertig wird. Nach vorsichtigem Betasten wird das Biest auf seinem Standort auf dem Salmrücken belassen. Einige ganz Raffinierte essen die Schwanzpartie, die sehr fein und etwas süsslich schmeckt. Einer soll ihm sogar den Kopf samt Augen abgebissen haben.

Dann folgt Huhn mit Nudeln etc., und als Nachspeise wird eine wunderbare Omelette mit Fruchtsalatfüllung brennend serviert.

Anschliessend werden Ansprachen gehalten und Geschenke überreicht.

Am frühen Morgen des folgenden Tages - es ist Sonntag - erheben sich 12 Leute der Fahrmannschaft, um die "Zürich" und die "Limmat" von ihrer Anlagestelle am Fischmarkt nach dem Hafen hinunter zu fahren, wo sie mittels eines riesigen Verladekrans auf den Lastzug unseres bewährten Camioneurs Fischer, der von Zürich nach Strassburg hinunter gefahren ist, geladen werden.

Ein leichter Regen setzt ein, der zu einem währschaftigen Dauerregen ausartet und den Leuten, die hoch auf dem Schiff mit 60 km/Std. durch das Elsass rasen, leicht zusetzt. Um 6 Uhr abends sind beide Schiffe, die beim Strandbad Tiefenbrunnen wieder ihrem Element zurückgegeben wurden, im Depot Schipfe versorgt.



Inzwischen marschiert in Strassburg unten der Hauptharst der "Hirsebreianer" vom Zürcherbrunnen zum Grabmal der Toten und legt dort einen Kranz nieder. Regierungsrat Dr. König hält eine kurze Ansprache.

Nachher findet im "Hôtel de la Ville" ein grosser Empfang durch die Stadtbehörden statt. Der Stadtpräsident überreicht das Ehrengeschenk der Stadt Zürich an Strassburg.

Der Nachmittag ist der Stadtbesichtigung gewidmet. Um 5 Uhr abends besteigen die Zürcher den Zug und kommen um 9 Uhr 19 in Zürich wohlbehalten an.

Im "St. Gotthard" findet ein Abschiedstrunk statt, bei dem die wehrhaften Männer sich mit den Angehörigen wiederfanden.

Unser Vereinsspassmacher liess es sich nicht nehmen, dem Maire von Strassburg einen Kuchen abzuschwatzen, den er nun dem Apoll der Gesellschaft an die zurückgebliebenen Frauen zu verteilen gebot.

Vergessen wir nicht, dass wir eine schöne, genussreiche Fahrt glücklich und ohne jeden störenden Zwischenfall hinter uns gebracht haben. Herr Dr. Menzi als Obmann der Schützengesellschaft und Willi Burkhardt, Ehrenpräsident des Limmat Club, betonen auch in ihren Abschiedsansprachen das gute Verhalten aller an der Fahrt Beteiligten, und Herr Reg.Rat Dr. König würdigt den Zweck und das Gelingen der Hirsebreifahrt 1956.

- Hie Zürich - hie Strassburg ! -

Wir wollen den Bericht nicht abschliessen, ohne den zwei Hauptorganisatoren auf das eindrücklichste unseren Dank und unsere Hochachtung zu zollen, lastete doch auf ihnen eine grosse Verantwortung. Die administrative Leitung lag in den Händen des Gesellschaftsschreibers H. Ungemacht von der Schützengesellschaft, und die fahrtechnische Leitung sowie

die u.U. sehr weitreichende Verantwortung auf den Schiffen oblag dem Ehrenpräsidenten des Limmat Club, Willi Burkhart.

Ferner danken wir dem Stadtrat für sein uns entgegengebrachtes Vertrauen und seine Hilfe. Und zum Schluss sind wir unserem sehr verehrten Stadtpräsidenten, Herrn Dr. E. Landolt, der die ganze Fahrt bei Regen und Sonnenschein mitgemacht hat und dabei sein grosses Einfühlungsvermögen unter Beweis stellte, zu Dank verpflichtet.

Für den Limmat Club Zürich:

Edgar Burkhart

## Teilnehmer-Verzeichnis

Gast: \* Stadtpräsident Dr. E. Landolt

### Schützengesellschaft der Stadt Zürich

enzi Dr. Joh. Jak. \* Müller-Seiler Hans  
agemacht Henri Otter Adolf  
ber Oskar Plüss August  
gst Paul \* Rebsamen Ernst  
lbinot Paul Reutemann Oskar  
hler Armin \* Salzmann Heinrich  
pper Albert \* Savioz G r me  
rkhard Walter Schmid Emil  
ander Eugen Schwager Emil  
net Martin Vago Franz  
iler Dr. Karl v. Wartburg Rudolf  
wyder Jean Wyder Johann  
in Conrad B rli Franz  
ederkehr Dr. Armin Halbheer Jak.  
einer Fritz sen. Huber Fr d.  
ter Jakob M rset Fritz

li Werner  
mer Fritz  
zler Ernst  
ler Stephan sen.  
enberger Robert  
ter Walter  
eder Paul  
seler Heinrich  
ser Eugen  
ler Hans  
benhans Jakob  
lert Jacques \* Häusermann Remy  
er Dr. Ernst Th. \* Welte Arthur  
r Heinrich \* Scartazzini  
Gubler Robert  
Walser J.

### Limmat-Club Zürich

\* Burkhardt Willy  
\* Müller Heinrich  
\* Burkhardt Edgar  
\* Hauenstein Alb.  
\* Nestel Fritz  
\* Germann Alfred  
\* Kamm Fritz  
\* Lüchinger Emil  
\* Galimberti Emil  
\* Wohlgemuth Max  
\* Thut Willy sen.  
\* Thut Willy jun.  
\* Illi Georg  
\* Seglias Werner  
\* Sterchi Fritz  
\* Wittwer Rudolf  
\* Mainetti Claudio  
\* Baumann Hugo  
\* Wolf Jakob  
Schatz Franz

### Spielleute

\* Bochsler Frid.  
\* Enz Eduard  
\* Lüthi Ernst  
\* Stoksa Karl

Journalist  
Rundspruchges. Zürich  
Kunstmaler  
Gast  
Gast

mit \* bezeichneten Mitglieder und Gäste haben an der Wasserfahrt  
genommen.