

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Rhein und Rheinfluss bei Schaffhausen

Freuler, Hermann

Schaffhausen, 1888

Die Flößerei

[urn:nbn:de:bsz:31-244447](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-244447)

tirten von fl. 485,136. — oder ca. eine Million Franken¹⁰⁷). Von Kaufmannsgütern wurden noch in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts durchschnittlich 2500 Centner im Jahr auf dem Wasser weiterpedirt.

Per Achse mögen per Jahr mindestens 50 à 60,000 Centner Kaufmannsgüter durch- und wegpedirt worden sein^{107a}).

Warum bei diesem für frühere Zeit so gewaltigen Verkehr — denn derselbe hat jedenfalls schon hundert und zweihundert Jahre früher mindestens im gleichen Umfange bestanden — Schaffhausen nicht mehr zu einer Handelsstadt emporblühte, daran war wohl wieder zunächst seine natürliche Lage schuld, die es den Gütern leicht machte, wegzukommen, aber ein Anfahren vom Niederrhein per Wasser verunmöglichte; die leichte Art des Gelderwerbes durch den Weinhandel und die Expedition der Frachtgüter; die vielen Aemter und Aemtlein mochten auch träge gemacht haben; aber die Hauptursache war dieselbe wie bei Konstanz. Fast gleichzeitig nämlich mit der Entdeckung Amerika's war auch die Gotthardstraße eröffnet worden. Da gelang es Zürich, den Austausch der Waaren des Südens und des Nordens an sich zu ziehen und sich zur Handelsempore der Schweiz und des benachbarten Schwabens aufzuschwingen, die alle andern in der Nähe liegenden Handelsstädte weit überstrahlte und mit Recht an ihre Thore schreiben konnte: „Nobile Turegum multarum copia rerum“¹⁰⁸).

Die Entdeckung Amerika's hatte aber auch eine auf dem Ober-Rhein und speziell in Schaffhausen auf dem obern und niedern Wasser sehr spürbare Folge; natürlich nicht sofort, aber schon nach einem Jahrhundert.

Der gewaltige Aufschwung nämlich des Schiffsbaues in Holland hatte zur Folge

Die Flößerei

vom Bodensee bis nach Holland. Wenn man die Zahl der Flöße liest, welche nur auf der Strecke Konstanz-Basel durch Jahrhunderte bis heute herunter schwammen, so sollte man glauben, der Bregenzer Wald wäre schon längst entholzt. Allerdings für „Schnittwaaren“ hatte die Flößerei auf dem oberen Wasser schon längst bestanden; aber daß ganz rohe Baumstämme herunterkamen, das geschah in Schaff-

hausen erst seit dem 15. und 16. Jahrhundert, erst seit die Schiffbarkeit des niederen Wassers kundig wurde. So bedeutend wurde aber diese Flößerei, daß schon im Jahr 1609 eine Gesellschaft belgischer Handelsleute sich anbot, die Rheinfälle bei Schaffhausen, Lauffenburg und Weuggen auf eigene Kosten zu sprengen, um vom Bodensee bis zum Meere eine ungehemmte Schifffahrt herzustellen. Bezüglich der beiden letzteren Stromschnellen tauchte das Projekt im Jahre 1827 durch die Holzhändler Groß in Säckingen und 1833 durch eine Holzhandlungsgesellschaft in Schiltach wieder auf. 1839 veröffentlichte ein schaffhausener Ingenieur, Meyer in St. Gallen, ein natürlicher Neffe J. v. Müller's, Pläne, um durch Anlegung eines Tunnels mit 10 Schluüßen und einem Kostenaufwand von fl. 817,000 unter dem Schloß Lauffen hindurch den Rheinfall schiffbar zu machen. Allein keines der Projekte erhielt je irgend eine greifbare Gestalt. Immerhin gelang es 1850, den Bundesrath und die großherzoglich badische Regierung für das erstere so weit zu interessiren, daß er eine Untersuchung des Rheinbettes von Konstanz bis Basel anstellen ließ, deren Ergebnis war, daß der Rhein auf dieser Strecke allerdings flogbar gemacht werden könnte. Allein auf die Vorstellungen der Lauffenburger Knechte und der Rheingenoßenschaft wurde gefunden, daß gegenüber ihren Berechtigungen, die gegenüberstehenden unbedeutenden volkswirtschaftlichen Interessen „die mit unverhältnißmäßigem Kostenaufwand verbundene Beseitigung der Hindernisse der Schifffahrt und Flößerei nicht rechtfertigen“. Dazu bemerkt der Registrator der Direction der badischen Verkehrsanstalt, Herr J. Wetter in Karlsruhe, in seinem 1864, also lange vor der heutigen Rheinfallfrage, erschienenen Buche über Schifffahrt, Flößerei und Schiffferei auf dem Oberrhein: „In neuerer Zeit giebt sich das löbliche Bestreben — unterstützt von Fürst und Regierung — kund, die noch vorhandenen Denkmale unserer Vorfahren, oft mit bedeutendem Kostenaufwand zu erhalten, während hier eine der erhabensten Naturschönheiten, die Fremde aus fernsten Gegenden anzieht, der Zerstörung anheim, dem Materialismus zum Opfer fallen soll! Dieser Umstand allein sollte den Gedanken an Verwirklichung ferne halten“¹⁰⁹⁾.

Auf Wagen wurde das Floßholz vom Steckenplatz oberhalb des

Salzhofes, wo es aufgelöst wurde, nach dem Wörd geführt und dort wieder zusammengebunden. Das Führen der Flöße von Schaffhausen bis Lauffenburg stand Jedermann frei; so auch das Abbinden und Wiederzusammenfügen und die Fuhr derselben von Fischerhäusern nach dem Lauffen. Es scheint auch keine Flößerordnung bestanden zu haben; vielleicht wurde wohl stillschweigend die „Allgemeine Floßkehrordnung der Rheingenossenschaft“ beobachtet und als Regel anerkannt. Dieselbe unterschied und unterscheidet heute noch: Bauholz-, Dielen-, Brennholz-, Eichen-Flöße.

Bauholz-Flöße sollen 18—22 Fuß breit sein und ein Stück Bauholz nicht über 60—70 Fuß in die Länge und nicht über 14 Zoll im Durchschnitt messen; Diele Flöße sollen 28—34 Dielenbäume halten; Brennholz soll im Wasser nicht tiefer als zwei Schuh gehen; Eichenflöße stehen außerhalb der Regeln, weil sie derart gefährlich sind, „daß so wie so Jeder auf seine eigene Lebenssicherheit bei denselben Bedacht nehmen wird.“ —

Mit der Flößerei war meist Holzhandel verbunden; die Schiffsmeister wurden Holzhändler. Es läßt sich deshalb nicht ermitteln, wie viele Flöße ab Schaffhausen, beziehungsweise Lauffen per Jahr abgingen; allein es ist anzunehmen, daß beispielsweise von den 20,618 Schweizerischen Flößen, welche in den Jahren 1852—1859 bei Lauffenburg passirten, ein guter Theil von Schaffhausen hergekommen sei. Es wurden Lieferungsverträge mit verschiedenen Häusern abgeschlossen, worunter solche, die einzeln die Lieferung von 120 und mehr Flößen ausbedungen; oder die von 20,000 Stück Bretter; 11,000 Cubikfuß Langholz; 5000 Brettern u. s. w. alles im selben Jahre¹¹⁰⁾. Es müssen also verschiedene Hundert Flöße im Jahr das Wasser ab gegangen sein, zumal als wegen des Fischfanges nur Dienstag und Mittwoch Holz durch den Lauffenburger Lauffen gelassen wurde. —

Nehmen wir also die vielen Salz- und Fruchtschiffe, die Flöße, die Rähne der Fischer, die Frachten mit Kaufmannswaaren, die vielen dazu nöthigen Fuhrwerke, die alle im Lauffen beim Schlößchen Wörd an- und abfuhrten zusammen in Betracht, so sehen wir dort den Rhein hinunter ein reiches, reges Leben; wir fühlen dort den Puls schlagen des ganzen Schaffhausenerischen Waarenverkehrs.

Da tönten auf einmal schrille Piffe oben auf der Höhe drüben bei Dachsen und hüben bei Neuhausen und der ganze große, gewaltige Verkehr im Lauffen war wie weggeblasen. Der Locomotivführer sah spottend auf die leer abziehenden Schiffmeister und Karrer herunter.

Schon seit April 1825 hatte das Dampfboot die übrige Schifffahrt auf dem oberen Wasser allmählig verdrängt¹¹¹); seit 1857 hatte die „Rheinfallbahn“ Schaffhausen-Winterthur und seit 1863 die badische Bahn Konstanz-Schaffhausen-Basel die Schifffahrt und Flößerei auf dem niederen Wasser völlig aufgehoben und mit ihr das Salzhaus, den Güterhof, den Bretterhof, das Kornhaus und die großen Ulmer-Güterwagen.

Stille war's geworden in den einst belebten Straßen der Stadt, stille am Gestade des donnernden „Lauffen“.

Der Personen-Verkehr.

Aber stille ist es glücklicherweise nicht geblieben; nein viel lebendiger ist es geworden. Statt Haufen todter Waare brachte und bringt das Dampfroß tausende von lebenden Menschen aller Länder, Sprachen und Ragen; an die Stelle des Waarenverkehrs ist ein großer Personenverkehr getreten. Und wieder fühlt man dessen Pulsschlag drunten am Lauffen; wieder drängt es dorthin; aber glücklicherweise nicht um sofort weiter zu eilen, sondern um betrachtend, ruhend und staunend stille zu stehen!

Nicht daß Schaffhausen in früherer Zeit ohne allen Fremdenverkehr gewesen wäre; es kannte ihn wie das übrige Deutschland. Bekanntlich reisten Griechen und Römer nicht, außer Feldherren, Soldaten, Forscher, vornehme und reiche Verbannte, die weit herum Bekannte hatten, und Potentaten. Ganz natürlich; den Anderen fehlte die Verkehrsgelegenheit, Kenntniß von Ländern, Völkern und Sprachen. Auch war es in Griechenland und Italien, in Athen und Rom zur Zeit der Blüthe dieser Völker schöner als wo anders; es ist deßhalb erklärlich, daß kein besonderer Drang sich kund gab, von der griechischen und italienischen Küste nach Spanien, Gallien und Germanien zu reisen, ohne daß man durchaus den Mangel an Schönheitssinn hiesür verantwortlich machen mußte.