

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Rhein und Rheinfluss bei Schaffhausen

Freuler, Hermann

Schaffhausen, 1888

Die Rheinfahrt auf dem niederen Wasser

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

wohl schon um's Jahr tausend und vielleicht schon früher ein Mühlenrad, vielleicht sogar zwei, von denen eins nachher eine Schleife und eine Eisenschmitte bewegte, aber das war alles so unbedeutend, daß noch im 18. Jahrhundert nur ein schmaler, steiler Treppenweg vom Dorfe hinunterführte.

Noch im dreizehnten und vierzehnten Jahrhundert sah daher der Rheinfall nichts von dem ganzen gewaltigen Verkehr von Schaffhausen rheinabwärts; ja bis in die Mitte unseres Jahrhunderts rollte immerhin ein wesentlicher Theil desselben auf der Achse vorüber, ohne vielleicht über der Kasse Getrampel und dem Knarren der Räder nur das Getöse des in der Tiefe zerschellenden Rheinstromes zu vernehmen.

Schon lange stand die Insel im Rheine, das natürliche Wehr, das Wert oder Wörd. Von ihrer Hofstatt (Hofstetten) aus hatten die österreichischen Herzoge Fuß auf derselben gefaßt, befestigten sie und beherrschten von dort aus den Rhein bis an's jenseitige Ufer, um so mehr, als noch im vierzehnten Jahrhundert die Besitzer des alten gegenüber gelegenen Schlosses Lauffen Dienstmannen waren der Grafen von Habsburg zu Kyburg⁹²). Vom Wörd, vom rechten Ufer aus wurde also auch hier seit ältester geschichtlicher Zeit die Herrschaft über den Rhein, das „dominium rheni“ ausgeübt. Vom Wörd aus wurde hinübergefahren, das Wörd hatte die Fahr und den Fischfang im ganzen Rhein bis in's Muhl; das Wörd erhob seit dem Anfang des fünfzehnten Jahrhunderts den Wasserzoll, weil offenbar seit damals von dort aus Schifffahrt und Waarentransporte stattfanden⁹³).

Offenbar nämlich erst seit, wie oben angeführt, Anfangs des fünfzehnten Jahrhunderts die Stadt Schaffhausen selbst den Salzhof und seine Rechte an sich gebracht und sie zum Theile wiederum an die Fischerzunft abgetreten hatte, entstand auch

Die Rheinfahrt auf dem niederen Wasser.

So wurde nämlich in den schaffhausenerischen Urkunden fortan diejenige bezeichnet vom Rheinfall abwärts bis Eglisau.

Natürlich nicht die ersten Schiffe fuhren erst jetzt auf jenem Wasser; Fischertähne der Uferbewohner hatten es schon längst belebt. Die Fischer und Schiffer der unterhalb gelegenen Ortschaften von Ellikon, Müdlingen, ja von Eglisau kamen auf ihren Schiffen herauf-

gefahren, wenn sie etwas in Schaffhausen zu verkehren hatten. Sie mögen vielleicht den Anstoß zur Entstehung Neuhausens gegeben und die erste Straße angetrieben haben vom Wörd herauf nach der Höhe und von dort in die Schaffhauserstraße beim Bohnenberg. Wenn sie mit ihren Einkäufen wieder abfuhr: das gab wohl die erste Veranlassung zum Wörd-Zoll. Selbstredend fuhrn auch die Schiffleute vom Nohl und Neuhausen hinunter; dagegen scheinen die von Rheinau nie auf jenen Wassern geduldet worden zu sein.

Auch das Wasser unterhalb des Rheinfalls bis nach Eglisau, so ruhig und sanft es dahinzufließen scheint, ist vielorts reißend und bietet eine Anzahl nicht ungefährlicher Stellen, namentlich Strudel, die gekannt sein müssen. Es ist wieder ein ganz anderes Wasser, als das obere — oberhalb der Rheinbrücke von Schaffhausen, das schon andere Fahrzeuge bedingt. Die schweren Lädinen und Halblädinen waren hier nicht verwendbar sondern nur schmale Waidlinge⁹⁴⁾ von 36—48 Schuh Länge, von denen 2—4, gewöhnlich 3, durch Ketten zu einem „Gfähr“ neben einander gebunden und darüber die an den Enden mit Hacken versehenen Lagerhölzer oder „Leitern“ gelegt wurden. Ein solches „Gfähr“ war für 18 Faß Salz oder 42 Säcke Kernen à $\frac{1}{4}$ oder 100 à 110 Zentner Kaufmannsgut bestimmt. Zu seiner Bedienung bedurfte es per Waidling einen Mann, zu welchem gewöhnlich noch ein „Schiffmeister“ hinzutrat. Es hatte diese Fahrart den Vortheil, daß auch minder geübte Schiffleute daran Theil nehmen konnten, wenn nur bei jedem Gefährte ein ganz guter Schiffer am Steuerruder war. Das konnten die Schiffmeister zu Schaffhausen, welche das „obere Wasser“ befuhren, selbst am besten beurtheilen; sie sahen daher wohl am ersten es selber ein, daß wenn die bei Schaffhausen unterbrochene Schiffahrt des „oberen Wassers“ auf dem „niederen Wasser“ beim Lauffen fortgesetzt werden wolle, dies nur durch die dort mit jenem Stromtheil bekannten Schiffer von Neuhausen, Nohl, Rüdlingen und Eglisau geschehen könne, ganz abgesehen davon, daß nur auf diese Weise einem argen, störenden und fortwährenden Konflikt mit jenen vorgebeugt werden konnte. Sie nahmen deshalb gleich von Anfang an, als sie einen Theil der Güter des Salzhofes per Achse durch „Narrer“ nach dem Schlößchen Wörd in den Lauffen führen und von dort per Schiff rheinabwärts spediren ließen, dazu die Schiffer der genannten Orte am niedern Wasser in Anspruch. Die-

selben bildeten Genossenschaften und hafteten solidarisch für die übernommene Fracht. Ihrerseits hafteten dem Frachtgeber die ursprünglich drei später vier für das niedere Wasser besonders bestellten Schiffmeister ebenfalls solidarisch.

War indessen noch im 15. Jahrhundert der Landtransport von Schaffhausen nach Lottstetten durch Räuber gefährdet, so war es nicht minder der auf dem niedern Wasser. Diese Räuber waren die Grafen von Sulz, die Grafen des Klettgau.

Dieses damals herrschende Raubsystem eines Theils des Adels bewog die schwäbischen und fränkischen Städte, eine neue Vereinigung zu schließen. Die vornehmsten Bundesmitglieder waren Nürnberg, Augsburg, Ulm, Schaffhausen und Eßlingen. Mit dem Willen dieser Städte rüstete Schaffhausen. Die Zünfte wurden in Rotten getheilt und jeder Rotte ein Führer gegeben; auch Eidgenössische Söldner nahm die Stadt in Dienst, auch Hans Heggenzi mit 6 Pferden. Graf Alwig von Balm aber hatte als Gehülfe der Grafen von Württemberg Eßlingen Fehde erklärt. Da kam Befehl der Städte an Schaffhausen, ihn hier zu schädigen. Er erhielt auch sofort den Abjagebrief und am 23. September 1449 wurde nach tapferer Gegenwehr das Schloß genommen, von der Besatzung drei getödtet, die übrige gefangen, auch die schöne Gräfin mit ihren Jungfrauen. Aber nicht nur wurde sie selbst und ihre Damen, sondern all ihr persönliches Gut, Kleider, Kostbarkeiten, u. s. w. geschont; ja eher wie eine Siegerin denn wie eine Besiegte wurde sie nach Schaffhausen geführt und dort behandelt.

So haben die Gewalt, welcher Graben und Wälle, Mauern und Thürme und eine zahlreiche, verwegene und wohlbewaffnete Besatzung nicht Stand zu halten vermochte, ein paar schöne Frauenaugen leicht besiegt, und beinahe um ihre Errungenschaft gebracht. Fürstlich behandelte man die Gräfin in der Stadt. Der Bürgermeister und ein Edelmann wurden ihr entgegengeandt, sie konnte wohnen, wo sie wollte und zwar auf Rechnung der Stadt. Es gefiel ihr auch; sie blieb bis Neujahr und zeigte sich oft und viel in Gesellschaft, auf den Straßen und in der Kirche. Sie hielt auch fortwährend offenes Haus und Besuche.

Der Befehl der Städte, die Burg zu zerstören, brachte glücklicher Weise die bethörten Herren und Herzen wieder zur Vernunft. Die Burg wurde ausgebrannt und niedgerissen und nach Rheinau

eine Besatzung gelegt. Vorher hatte man jene sorgfältig ausgeräumt. Die Heiligthümer und Kirchenzierden wurden nach Schaffhausen gebracht, so das „Küngeliglöggli“ (Königin = Maria) Glöcklein mit der Aufschrift „Ave Maria gratia plena Dominus † XIV Jor“, das seit damals bis heute auf dem Fronwaagthurm hängt, früher nur bei ganz festlichen Anlässen z. B. der Wahl des Bürgermeisters, oder dem Nichtgang eines zum Tode Verurtheilten, oder bei der Durchreise eines gekrönten Hauptes geläutet wurde und das jetzt noch als Alarmsignal dient bei Feuersausbruch. Bei der Räumung des Schlosses wurden aber auch vorgefunden: unlängbare Zeugnisse dort gemachter Anschläge gegen die Städte, sodann aber auch noch zahlreicher Raub. So Safran, auf dem Rhein weggenommen; Güter, die dem Wirth zum Schlüssel in Schaffhausen gehörten, Waaren von Straßburger und Ulmer Kaufleuten, Eidgenössische Wagen und anderes mehr. Sie wurden ihren Eigenthümern zurückerstattet. Die Gräfin mußte gegen ein Entgelt auf einen Wiederaufbau des Schlosses urkundlich verzichten. Als sie die Stadt verlassen und die ihr erwiesene Freundlichkeit mit üblichem Undank belohnt hatte, wollte einige Jahre später ihr majorenn gewordener Enkel Rudolf das Schloß wieder aufbauen. Schon hatte er die Keller wieder ausgegraben und fundamentirt, da, als er eben mit dem Hochbau begann, ließ ihm nach kurzem Prozeß, gestützt auf gedachten Vergleich, Schaffhausen seinen Bau wieder niederreißen⁹⁵.

Obwohl nun die Schifffahrt frei war, wenigstens vor Räubern gesichert, hatte sie wohl in der allernächsten Zeit sich wenig entwickelt, weil der Verkehr um und mit Schaffhausen überhaupt in's Stocken gerieth durch eine große Anzahl Fehden, deren es in den nächsten Jahrzehnten ausgezekt war und die theilweise gerade auch am Rheinfall, namentlich im und um das Schloß Lauffen sich abspielten.

Indessen finden wir schon 1486 eine Schifferordnung für die „Schiffung das nieder Wasser ab“, welche besagt, daß die Schiffer in Schaffhausen „die Karver, die in den Lauffen karren“ möglichst befördern sollen; daß wenn die zum Transporte übergebenen Waaren 14—15 Gulden Fracht einbringen, die Schiffer ohne Weiteres die Fahrt nach Basel übernehmen sollen. Die anvertrauten Waaren sollen sie auf der Reise vor Nässe schützen und die Zölle richtig entrichten⁹⁶.

Diese Zölle waren denn von Anfang an bis zum Jahre 1839 die stete Plage der Schifffahrt und sie sind es wohl auch gewesen, die

den Landtransport neben der Schifffahrt nicht eingehen ließen, abgesehen von der größeren natürlichen Gefahr, welcher das Gut auf der Wasserstraße ausgesetzt war. Zu den Zöllen traten die Gebühren für Umladung und Begleitung der Fracht oder bei der Bergfahrt des Reckens der leeren oder beladenen Schiffe.

Schon in Rheinau begegnen wir einem Zoll für ein geladenes Schiff, „mit welcherlei Gut's oder Leuten es sei, es gehe unter der Brücke auf- oder abwärts“⁹⁷⁾. Ein noch im Kantons-Archiv Schaffhausen vorhandener Rodel vom 17. März 1670, für einen Transport von 100 Fässern Salz vom Lauffen nach Basel weist für Hin- und Rückfahrt außer den Zöllen zu Rheinau, Eglisau, Kaiserstuhl, Coblenz, Waldshut, Säkingen, Rheinfelden, Hauenstein noch 40 weitere Ausgabeposten aus, worunter namentlich die Löhne an die Schifflente zu Coblenz, vor Allem aber an die Lauffenknechte und Karrer zu Lauffenburg eine große Rolle spielen.

Die Fahrt nämlich von hier bis zum Einfluß der Aare, welcher entlang man hinauf nach Brugg und von dort weiter in die Schweiz per Schiff gelangte, führte etwa eine halbe Stunde oberhalb des Zusammenflusses, bei Coblenz (Confluenz) eine kleine Viertelstunde oberhalb des Einflusses der Wutach durch den Coblenzer-Lauffen.

Es ist dies eine Stromschnelle von etwa 3—400 Meter Länge mit einem Gefälle von 6 Schuh. Das auf dieser Strecke sehr felsige, zerklüftete Flußbett wirbelt die durch Aufnahme der Thur und Glatt und einer Anzahl anderer kleinerer Flüschen und Bäche schon ganz bedeutende Wassermasse des Rheins⁹⁸⁾ zu einer großen Zahl wildschäumender Strudel auf, ähnlich wie die Lächen bei Schaffhausen, so daß es auch hier besonderer Kunde des Wassers bedarf, um durchzukommen. In den Stauden und Gestrüppe oberhalb dieses Lauffens, wo heute noch gegenüber dem Altikerhof das Schifferhaus steht, erwarteten daher die Coblenzer „Ständeler“, eine ebenfalls in solidum haftende Gesellschaft von ca. 50 Schifflenten, die ankommenden Schiffe, um sie entweder in ihre ganz schmalen Waidlinge umzuladen, oder wenigstens die fremden Waidlinge hindurch zu steuern.

Auch diese Coblenzer Schifflente standen seit alter Zeit in Vertragsverhältnissen mit den Schiffmeistern von Schaffhausen, nach welchen sie von diesen jeweils durch einen vorausgeschickten Waidling von der bevorstehenden Ankunft von „Gefährten“ prevenirt werden mußten,

damit sie mit ihren Waidlingen bereit seien, das Gut umzuladen und es bis Coblenz oder weiter zu führen; oder aber gegen 12 Kreuzer Entschädigung per Fahrzeug einen Steuermann für den gefährlichen Durchpaß zu stellen. Wurden die Schiffe umgeladen, so hatten die Coblenzer die weitere Pflicht, die „leeren“ Schiffe mit ihren Kossen den Schaffhäufern auf Verlangen bis in den Schaffhauer Lauffen zu führen, sofern der Wasserstand es erlaubte; sonst bis nach Zurzach; in jedem Falle den Coblenzer Lauffen hinauf⁹⁹).

Die nach Basel bestimmten „Gefährte“ mit sammt den Schiffen mußten unter allen Umständen aus- und eingeladen werden bei dem großen Lauffen in Lauffenburg, der zwar nicht ein eigentlicher Wasserfall, wohl aber eine Stromschnelle bildet, die der Stromverengung und des heftigen Anpralles des Wassers auf die großen Felsen wegen unschiffbar ist¹⁰⁰). Deshalb bestand in Lauffenburg seit alter Zeit die Zünfte der „Karrer“ und „Löffen-“ oder „Lauffen-Knechte“, die das Anfahren am „Giesen“, das Umladen, das Herablassen der leeren Schiffe, so wie deren Weiterführung besorgten¹⁰¹). Auch mit diesen sowie mit der großen „Rheingenossenschaft“ in Rheinfelden¹⁰²) standen die Schiffmeister Schaffhausens in Vertragsverhältnis und zwar ganz ähnlich demjenigen der Coblenzer Ständelern.

Auf diese Weise war es den Schaffhauer Schiffmeistern möglich nach Belieben mit eigenem Gefähr und eigenen Leuten die Waaren vom Rheinfall bis Basel zu führen oder aber nur bis Coblenz und Lauffenburg.

Die Gebühren und Zölle blieben Jahrhunderte lang fast dieselben. Wurde irgend eine Anstrengung zu deren Erhöhung gemacht, so gab es sofort diplomatische Unterhandlungen, Vorstellungen, Vergleiche, wie denn die Archive von solchen angefüllt sind. Immerhin ganz allmählig stiegen sämtliche Gebühren¹⁰³).

Als Anfangs des 17. Jahrhunderts der Handel von Schaffhausen rheinabwärts rasch einen nicht geahnten Aufschwung nahm, verlangten die Schiffer von Eglisau, ihre und die nach Zürich bestimmten Waaren frei abführen zu dürfen, d. h. ohne Entgelt an die Schiffmeister zu Schaffhausen, welches Begehren die Regierung von Zürich unterstützte mit dem Androhen, daß man sonst den Stappelpfad Schaffhausen umgehen und die nach Zürich bestimmte Waare von der zürcherischen Stadt Stein direct per Achse nach Ellikon am Thuraufluß und von

dort per Rhein weiterführen werde. Wiederholt wurde später von Zürich diese Drohung gebraucht, ja auch zeitweise verwirklicht und Schaffhausen stets damit nachgiebig gemacht. Anno 1702 kam zwar in Marthalen ein förmlicher Vertrag hiewegen zu Stande zwischen Schaffhausen und Zürich, wornach letzteres versprach, Anstalt zu treffen, „daß mit aller fremden und für Fremde bestimmten Waare und Gütern der Elliker-Weg nicht mehr gebraucht werden soll und ferner zu wirklicher Bescheinigung freundnachbarlichen Benehmens mit ihren eigenen Gütern und Salzfuhrn, diesen Ellikerweg auf das allerbescheidentlichste und so sparsam zu brauchen, daß ein löbl. Stand Schaffhausen daran jederzeit alles sattsame Vergnügen haben möge“.

Mit dem Vergnügen war es jedoch nicht weit her. Von 1710 ab fortwährend bis in dieses Jahrhundert mußten jedes Jahr fast neue Vorstellungen und Reklamationen gemacht werden. So schreiben 1714 Klein- und Grobträthe „sehr beweglich an Zürich“ wegen der Steiner Niederlag und des Ellikerweges; und dies noch oft in späteren Jahren. Dem bösen Schweizer in Stein „zuwider“, „der aus lauter Eigennutz die Waaren über Ellikon spedire“, anerbote der schaffhausenerische „Höfzolls-Administrator“ den Kaufleuten in Zürich, die Waare so billig über Schaffhausen dorthin zu spediren, wie Schweizer über Ellikon; aber ohne durchschlagenden Erfolg. Namentlich während der Zurzacher Messe blieb die Konkurrenz dieses Ellikerweges verspürbar, so daß die Schiffmeister stets ein Lamento erhoben und den Rath in Aufregung verletzten. „Es hat aber Zürich bald das Quantum der Waare gering gemacht, bald anderer Entschuldigung sich bedient; wenigstens hat Schaffhausen zu der zum Besteren versprochenen Remedur niemalen gelangen können“¹⁰⁴).

Wie oben erwähnt, übte Zürich mit seiner Drohung bezüglich des Ellikerweges stets einen Druck auf Schaffhausen aus zu Gunsten der Eglisauer Schifflente, welcher schließlich zu dem Resultate führte, daß ein Vertrag vereinbart wurde, wonach die Schifffahrt auf dem niedern Wasser nur ausgeübt werden dürfe von den Neuhausern, Rohlern, Rüdlingern und Eglisauern und zwar in einer Reihenfolge, nach welcher die Neuhauser 5 (später 2), die Rohler 5 (später 4), die Rüdlinger 2 und die Eglisauer 16 „Gefährte“ zu stellen berechtigt und verpflichtet waren. Jede Gesellschaft haftete solidarisch für das anvertraute Gut und hatte überdies den Schiffmeistern Bürgschaft zu

stellen; auch wenn sie eigene Waare und für eigene Leute (Züricherbürger abführten, eine kleine, vom Rathe festgestellte Gebühr an die Schiffermeister zu entrichten.

Viel Hader verursachten die Schiffslöhne. Wegen der Konkurrenz des Landtransportes mußten trotz der vielen Zölle und Gebühren die Frachtsätze nieder gehalten werden und damit die Schiffslöhne. Von 1601 ab bis 1837 erhoben die Eglisauer Schiffleute stets Reklamationen, bald wegen der Höhe des Lohnes, bald wegen der Münze, in der sie ausbezahlt wurden, bald wegen der Rehrordnung u. j. w. und mehrmals benützten sie geeignete Momente zu einem förmlichen Streik. So 1763, 1767, 1793. Jedesmal erreichten sie etwas. So 1793, wo enorm viel Korn zu transportiren war, eine Erhöhung des Lohnes um 2, 3 und 4 Kr. für ein Sack Frucht nach beziehungsweise Eglisau, Kaiserstuhl, Koblenz¹⁰⁵).

Armelig genug war freilich ihr Lohn; er kam auf etwa 2 fl. bis Eglisau und auf 3 à 4 fl. bis beziehungsweise Kaiserstuhl und Koblenz. Die Eglisauer fuhren gewöhnlich des Morgens um 2 oder 3 Uhr von Hause ab und kamen etwa 8—9 Uhr in Börd an, wo sie luden und Mittags zurückfuhren, um Nachts zu Hause zu übernachten. Den folgenden Morgen auch wieder vor Tag setzten sie die Fahrt fort auf den Koblenzer Lauffen, wo sie gewöhnlich um 8 Uhr des Morgens ankamen, dort ausluden: und gleichen Tages wieder nach Hause zurückkehrten. Die oberen Schiffleute fuhren ebenfalls etwa 8 Uhr früh auf dem Koblenzer Lauffen an, konnten aber gleichen Tages nur bis Kaiserstuhl und Eglisau zurück, mußten also dort übernachten. Gleichwohl scheinen sie nie die Unzufriedenheit der Eglisauer getheilt zu haben.

In den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts fingen auch die Schiffermeister an zu klagen. Ihre Sinecure fing an etwas magerer zu werden. Die Post und die Eilfuhren hatten den unzuverlässigen und unregelmäßigen Fahrten auf dem Niederwasser, wo man nicht einmal ein Wochenstschiff kannte, die Kaufmannswaare und die Kaufmannsleute entzogen. Nur 96 Centner solcher Güter wurden im Jahr 1822, anno 1824 nur 36 Centner auf dem niedern Wasser hinabspedit. Aber Salz und Frucht, das waren noch bedeutende Frachten, sie hatten stets alles andere Gut so sehr überwogen, daß

man die Schaffhauser Schiffer gewöhnlich nur als Salz- oder Frucht-
schiffe kannte.

Um davon einen Begriff zu haben müssen wir einen Blick werfen
und zurückkommen auf den Güterverkehr Schaffhausens überhaupt. Auf
den gewaltigen Salzverkehr Schaffhausens ist oben schon hinge-
wiesen worden und auf die Verträge Schaffhausens mit den Chur-
bayerischen Salinen zu Hall, nach welchen diese alles Salz für die
deutsche Schweiz und die Baar nach Schaffhausen lieferten und die
Lieferungsverträge nur mit diesem abschloß. Von diesem Salz kam
ein großer Theil zu Wasser hier an, ein anderer per Achse. Ein Salz-
wagen hatte gewöhnlich 18 Fässer à $5\frac{1}{2}$ —6 Ctr. geladen; sechs in
der Länge, sechs in die Quere und auf die Trennungseinschnitte in
der Längeladung waren wieder vier und auf diese vier die letzten zwei ge-
beigt; alles mit einer Kette überspannen. — Gerade eine solche Ladung
machte aber auch die Ladung eines „Gefährtes“ in Lauffen aus. Des-
halb war es vor Allem das Salz, welches auf den Schaffhauser
Schiffen seit dem 16. und 17. Jahrhundert von Schaffhausen nach
Eglisau, auch nach Koblenz, Lauffenburg und bis Basel auf dem
Rhein hinunter schwamm. Um einen Begriff des Umfangs dieser
Expedition zu geben, sei hier erwähnt, daß beispielsweise auf dem
Niederwasser nach Eglisau und Koblenz befördert wurden:

anno 1763: Nach Eglisau 2634	} 5355 Fässer Salz.
„ Koblenz 2721	
anno 1777: Nach Eglisau 3653	} 12,813 Fässer Salz.
„ Koblenz 9160	
anno 1786: Nach Eglisau 4363	} 28,706 Fässer Salz, das
„ Koblenz 24343	

Faß zu $5\frac{1}{2}$ bis 6 Centner.

Aber auch der Kornhandel Schaffhausens war ein bedeutender
geworden; auch er benützte das „niedere Wasser“, zumal er die Ver-
günstigung hatte, selbst die Schifflente bestellen zu können gegen eine
Gebühr an den Schiffmeister. Wir finden z. B. 1811 noch verzeichnet
als ab Lauffen spedirt: 25,808 Säcke Korn, dazu 12,000 Fässer Salz
und 415 Fässer Reis¹⁰⁶⁾. Noch in den Jahren 1836—45 giengen im
Kornhaus der Stadt Schaffhausen jährlich 17 à 20,000 Malter
deutsche Frucht ein, welche alle wieder per Wasser weiter gieng;
noch 1851 im Ganzen 38,119 Malter, welche einen Erlös repräsen-

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-