

**Zeitschrift:** Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte  
**Herausgeber:** Historischer Verein des Kantons Schaffhausen  
**Band:** 39 (1962)

**Artikel:** Schaffhausens Handel und Verkehr nach der Westschweiz und Lyon  
**Autor:** Steinegger, Albert  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-841250>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 17.01.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# **Schaffhausens Handel und Verkehr nach der Westschweiz und Lyon**

**Von Albert Steinegger**

## *Vorwort*

Der Verfasser stellte sich die Aufgabe, den Verkehr von Schaffhausen nach Lyon und der Westschweiz nach den Quellen darzustellen. Da aber besonders zu gewisser Zeit eine Reihe Mitglieder der Familie Peyer sowohl den Transport als auch den Handel betrieben, musste beides notwendigerweise zusammen genommen werden. Die Grundlage für den schweizerischen Handel nach Frankreich und die dortigen Privilegien der schweizerischen Kaufleute bildet noch immer die Arbeit von Ella Wild, ergänzt durch diejenigen von Lüthy und Schindler. Der nachfolgende Aufsatz will einfach einen weiteren Beitrag zu dem so interessanten Kapitel schweizerischer Wirtschaftsgeschichte bieten, da die erwähnten Verfasser die schaffhauserischen Quellen gar nicht oder sehr ungenügend erfassten.

Die römischen Zahlen hinter den Namen der wichtigsten Persönlichkeiten weisen auf die Angaben im Anhang hin, die arabischen dagegen auf die Geschichte der Familie Peyer mit den Wecken von Reinhard Frauenfelder oder auf das historisch-biographische Lexikon. Wo die Identität eindeutig war, wurde die Beifügung weggelassen.

In früheren Jahrhunderten entwickelte sich der Verkehr in der Richtung der günstigsten geographischen Verhältnisse. Eine Haupthandelsroute erstreckte sich im späten Mittelalter von dem süddeutschen Einzugsgebiet durch das schweizerische Mittelland nach

den grossen Messeplätzen der Champagne, ebenso nach Genf und Lyon. Auch die Kaufleute, die rheinaufwärts kamen, zogen gern, wenn sie nicht durch Burgund reisten, dem Jurafuss entlang. Als die Messen in der Champagne sich zurückbildeten und an ihre Stelle diejenigen von Genf und Lyon traten, erhielt der genannte Weg eine erhöhte Bedeutung.

Sicher spielte Schaffhausen schon früh als Umschlagsplatz der Waren vom Bodensee her eine nicht unbedeutende Rolle, wenn auch die diesbezüglichen Quellen nur dürftig fliessen. Die besten Auskünfte geben die Zollrödel des Salzhofs, die von Hektor Ammann publiziert und kommentiert worden sind. Auch Orte wie Bern trafen schon früh Verkehrssicherungen. Im Jahre 1314 schrieb dieses nach Nürnberg, dessen Waren oft vom Bodensee über Schaffhausen kamen, dass es die Bürger der berühmten Handelsstadt in den Mauern von allen Zollabgaben befreie; ebenso schloss es zur Sicherung des Verkehrs Landfriedensbündnisse mit seinen Nachbarn ab, so 1364 mit Freiburg. Im Tarif von 1442 werden solche nach Bern und Baden erwähnt. Der Zollrodel des Salzhofs vom Jahre 1363 erwähnt Güter, die nach «Munbalier» bestimmt waren.

Im Jahre 1388 treffen wir bereits die ersten Deutschen vor Genf. Das etwas unruhige 15. Jahrhundert hemmte die Entwicklung, besonders in der Zeit der Burgunderkriege; um so mehr versuchte Bern im Friedensschluss von Freiburg den freien Handel und Wandel wieder herzustellen, und Ludwig XI. gewährte freien Durchpass ohne Erhöhung des Zolls für alle oberdeutschen und schwäbischen Kaufleute, wie er vor dem Kriege bestanden hatte. Da die Kaufleute ihre Waren oft nicht selber begleiteten, sondern in den verschiedenen Städten ihre Faktoren besassen, so ist der Schluss auf die Tätigkeit der Schaffhauser Fuhrleute durchaus nicht abwegig. So fand schon Hektor Ammann aus dem 14. Jahrhundert innert drei Jahrzehnten allein 15 Karrer mit Namen, denen wir auf allen Strassen, die nach dem Westen führten, begegnen. 1418 hatte ein Karrer Ueli eine Schuld nach Freiburg im Uechtland und 1488 erklärte Heini Müller von Schaffhausen, dass er mit seinem Wagen über Solothurn und Aarberg nach Genf<sup>1</sup> gefahren sei. Conrad Lang berichtete, dass er über 30 Jahre das Fuhrwerk nach Genf betrieben hatte. Schliesslich beklagten sich die Nürnberger, dass die Schaffhauser Fuhrleute ihr Gut auf dem ungebräuchlichen Weg über Mümpelgard (Montbéliard) nach Westen gefahren hatten.

---

<sup>1</sup> Baumann S. 41 ff., Schulte I 494, Ammann, Zolltarife Zeitschrift 16 S. 133 ff.

Welches waren die Haupttrouten, auf denen sich der lebhafte Verkehr abwickelte? Am belebtesten war die Strasse, die über den Hauenstein führte und sich dann über Solothurn-Aarberg-Murten hinzog. Auf dem Mont Jorat gabelte sich die Strasse nach Lausanne-Morges-Genf-Lyon und eine andere nach dem Grossen St. Bernhard. Auf der Strecke Murten-Solothurn benutzte man gewöhnlich den Wasserweg. Eine andere Route ging von Zürich über Brugg-Aarau-Olten-Bützberg-Bern-Freiburg nach dem Genfersee. Von Deutschland her nahmen zunächst Stein am Rhein und Diessenhofen den Verkehr auf und leiteten ihn über Kloten nach Baden in die bereits erwähnte Route<sup>1</sup>. Von Schaffhausen führte eine Strasse nach Eglisau-Kaiserstuhl-Baden. Gegen Ende des 15. Jahrhunderts trat die Strasse über Schaffhausen mehr und mehr in Konkurrenz zur Klotemer Route, was einen langen Streit zwischen Zürich und unserer Stadt zur Folge hatte, der bereits von Werner Schnyder ausführlich erforscht worden ist. Es waren in erster Linie die deutschen Handelsstädte, die den sogenannten untern Weg über Schaffhausen propagierten, ebenso die benachbarten Herren und Grafen. Von Pfullendorf führte der genannte Weg im Geleit der Grafschaft Nellenburg über Stockach am Fusse des Hohentwels vorbei<sup>2</sup>. Zur Sicherung der Reichsstrasse schlossen im Jahre 1476 der Bischof von Konstanz, zwei Grafen von Sulz, die Grafen von Lupfen und Fürstenberg, der Abt von St. Blasien und Schaffhausen ein Abkommen auf ein Jahr mit vierteljährlicher Kündigung, in dem sie überein kamen, die Grenzbefestigungen in ihren Gebieten gut im Stand zu halten, bei Raubangriffen Sturm zu läuten, Boten zu senden, Verdächtige aufzutreiben und den Wirten deren Aufnahme zu verbieten<sup>3</sup>. Drei Jahre später forderten die Eidgenossen auf einer Tagsatzung die Schaffhauser auf, die Strasse um die Stadt in Ordnung zu halten, um den schwäbischen Kaufleuten den Durchpass auf jede Weise zu erleichtern. Man wollte sie «in ansehung des gemeinen nutzes und geniesses unser zöllen und gleitten mit ihrem lib und güte vor mutwilliger und gewaltiger ungerechtigkeit» beschirmen und beschützen. Es wurde geklagt, wie viele Kaufleute in Gefängnissen Ungemach zu erleiden hätten, sogar rings um die Stadt und betrachtete es als eine dringende Aufgabe, diesem Bubenvolke nachzusetzen<sup>4</sup>. Es mag mit der Sicherheit zeitweise ziemlich schlimm gestanden haben. Hektor Ammann

---

<sup>2</sup> Schnyder S. 84 ff.

<sup>3</sup> UR Nachtrag 6, II 1476.

<sup>4</sup> Schulte I 494.

verzeichnet von 1409 an eine Reihe von Beispielen aus den Stadtrechnungen, da die Stadt besondere Patrouillen ausschickte, und zwar ging die Gefährdung bis nahe an die Mauern, so wenn sie 1453 neun städtischen Reisigen Auslagen vergütete, die sie zu Merishausen hatten, als sie die «watt» (Kleidung) von Frankfurt einholten. Im Jahre 1519 ersuchte Nürnberg die Stadt Schaffhausen, die Waren ihrer Kaufleute vor dem Herzog von Württemberg zu beschützen und sie zu begleiten<sup>5</sup>.

Um den Verkehr zu sichern, errichteten eine Reihe von Territorialherren einen Geleitschutz; einige Reisige begleiteten jeweils die Warenzüge gegen ein besonderes Entgelt. Das Recht zum Geleit wurde ursprünglich vom König verliehen. Die Abgabe wurde oft bis in die neuere Zeit erhoben, da das eigentliche Geleit schon längst weggefallen war. Häufig überreichte man dem Kaufmann oder Fuhrmann eine Quittung, die ihm allerdings keine Sicherheit bot. Bei der Eroberung des Aargaus hatten die Eidgenossen auch die bestehenden Geleitgelder übernommen und sie besonders in Baden Jahrhunderte weiter eingezogen.

Die Strasse von Schaffhausen nach Kaiserstuhl führte durch das Hoheitsgebiet der Grafen von Sulz und des Bischofs von Konstanz. Im Jahre 1497 schlossen die beiden einen Vertrag, nach dem die Grafen zu ewigen Zeiten bei dem Geleit, das sie bisher in den Zwingen und Bänden von Neunkirch und Hallau ausgeübt hatten, bleiben sollten, doch durften sie keinem Feinde des Bischofs das Geleit geben. Noch im Abtretungsvertrag der hohen Gerichtsbarkeit über den Klettgau vom Jahre 1657 wird das Recht «zue glaiten» besonders erwähnt<sup>6</sup>.

Auf diesen Strassen entwickelte sich seit der Mitte des 15. Jahrhunderts ein intensiver Verkehr, der durch die eidgenössischen Handelsprivilegien in Frankreich besonders gefördert wurde. Im Jahre 1463 verlegte Ludwig XI. die Termine der vier Lyoner Messen genau auf diejenigen der Genfer. Dadurch waren die Kaufleute der deutschen Reichsstädte und der Schweiz genötigt, dorthin zu ziehen, wenn sie nicht den aufnahmefähigen französischen Markt verlieren wollten. Neben der Befreiung von Abgaben aller Art erlangten die schweizerischen Kaufleute von Ludwig XI. und Karl VIII. noch eine Verlängerung der Messefreiheit um 10 Tage. Der ewige Friede mit Frankreich vom Jahre 1516 garantierte den XII alten Orten und

---

<sup>5</sup> Ammann, Wirtschaft S. 183.

<sup>6</sup> UR 3581.

ihren Zugewandten ausser ihren Messprivilegien freien Handel und Wandel und freie Ausübung aller Gewerbe innerhalb des ganzen Königreichs. Allfällige neue Zölle und Abgaben sollten auf die schweizerischen Kaufleute keine Anwendung finden. Ausser für die Lyoner Messen kamen die Privilegien noch für den Transitverkehr mit Spanien in Betracht, der über Toulouse und später zu Schiff von Marseille aus ging. Schon im Jahre 1525 treffen wir den berühmten deutschen Kaufmann Hans Kleberg in Lyon, zunächst als Bürger von Bern. Bald nach ihm waren es die grossen Handelshäuser von St. Gallen und auch Schaffhausen, die besonders den Handel mit Textilprodukten betrieben<sup>7</sup>.

Um die Mitte des 16. Jahrhunderts ragt aus der Reihe der Schaffhauser vor allem Benedikt Stokar (I) der ältere hervor; er lebte von 1516—1579 und war der Neffe des bekannten Jerusalempilgers Hans Stokar. Als Bankier und Handelsherr spielte er eine nicht unbedeutende Rolle. Seine Heirat mit der Berner Aristokratin Dorothea Mey von Rued öffnete ihm natürlich manche sonst verschlossenen Türen. Seit dem Jahre 1538 bewohnte er das ehemalige Landhaus zum Stokarberg; der Chronist J. J. Rüege bezeichnet ihn, eigentlich bescheiden, als einen Gewerbsmann<sup>8</sup>. Seine Haupttätigkeit erfolgte auf dem Gebiete des Münzwesens, wie dies Wielandt ausführlich schildert<sup>9</sup>. Diese Beschäftigung führte ihn natürlich auch auf das Gebiet des Darlehensgeschäftes. Um die Mitte des 16. Jahrhunderts waren die französischen Könige infolge der innern Wirren stets in Geldnöten. Zu ihren Geldgebern zählten neben einigen St. Galler Grosskaufleuten verschiedene Schaffhauser. Schon 1553 schuldeten sie Stokar 16 900 Ecus. Als die Verhältnisse immer schlimmer wurden, schlossen sie sich, wahrscheinlich auf dessen Initiative, zur sogenannten Grand Parti zusammen; zu dieser Gläubigergemeinschaft gehörten auch von Schaffhausen Rudolf Huber, Hans (II) und Heinrich (III) Peyer und Seckelmeister Christoffel Waldkirch (IV). Ob die beiden Peyer sich auch mit Handelsgeschäften befassten, ist nicht sicher, aber wohl möglich. Als ihre Forderungen aus dem Darlehensgeschäft immer mehr davonzuschwimmen drohten, reisten sie selber nach Paris an den königlichen Hof, wo man sie nur mit schönen Worten abspeiste<sup>10</sup>.

---

<sup>7</sup> Wild S. 6 ff.

<sup>8</sup> Rüege S. 971.

<sup>9</sup> Wielandt S. 76 f.

<sup>10</sup> Frauenfelder S. 19, Usteri S. 94, Miss. 26. VIII. 1562.

Stokar und seine Gesellschafter Bonenberg und Spleiss handelten mit den verschiedensten Waren, vor allem mit Leinwand, Wolltüchern, Lederwaren, aber auch Käse. Im Jahre 1545 beschwerte sich Freiburg, weil er französische Lederwaren in Zurzach auf den Markt brachte. Vorzüglich scheint aber Stokar neben dem Münzgeschäft den Salzhandel betrieben zu haben. Im Jahre 1571 bat er die Tagsatzung, sich beim französischen König dafür einzusetzen, damit er billiges Meersalz in die Schweiz einführen durfte, weil das deutsche in jener Zeit sehr teuer war. Seine Finanzgeschäfte mit der Krone verschafften ihm bekanntlich den Adelstitel. Neben einem Spiegelberg und Dr. Martin Peyer (V) musste er sich verantworten, weil er trotz des Verbots von Frankreich Dienstgeld, Pensionen angenommen hatte<sup>11</sup>.

Von besonderem Interesse ist aber der Streit um die Salz- und Erzwerke von Tarentaise und Moutiers. Seit etwa 1560 betrieb Stokar mit andern Teilhabern die Ausbeutung des Salzbrunnens zu Moutiers und der Erzgruben von Tarentaise als Lehen der savoyischen Herzöge, mit denen er am 1. Jan. 1569 einen Vertrag abschloss. Nach seinem Tode gingen die Werke an seinen gleichnamigen Sohn und seine Töchter Margaretha und Ursula über, die mit zwei Gliedern der Familie Im Thurn verheiratet waren. Zu den Teilhabern zählten auch die Brüder David (VI) und Heinrich Peyer (III). Der Herzog hatte es aber darauf abgesehen, den Lehensleuten möglichst viele Schwierigkeiten zu bereiten, so dass sie sich schon im Jahre 1586 bei der Tagsatzung beschwerten. Der eigentliche Streit ging aber erst drei Jahre später los, als 10 000 Eidgenossen, unter denen sich auch drei Fähnlein Schaffhauser befanden, in französischen Diensten gegen den Herzog zogen. Fähnrich war Beat Wilhelm Im Thurn (VII), ein Teilhaber des erwähnten Salzbrunnens. Sein erst 18 jähriger Bruder verwaltete den Salzbrunnen und wurde mehrere Monate in harte Gefangenschaft gelegt; schliesslich konnte er gegen einen savoyischen Adeligen ausgetauscht werden. Auch andere Angestellte wurden in jeder Weise belästigt. Am 26. November 1589 wandten sich David Peyer (VI), Josua Baumann (VIII) und Dr. Heinrich Schwarz (IX) im Auftrage der Gesellschaft an Genf, um einen Diener, wohl einen Angestellten, der ebenfalls gefangen gesetzt worden war, gegen einen Savoyer in Genf auszutauschen. Der Herzog zwang die Besitzer, die Werke an einen Katholiken abzutreten, zunächst ohne jede Entschädigung. Doch so rasch liessen unsere Schaff-

---

<sup>11</sup> Abschiede 4 b S. 462, Harder Auszüge III S. 309.

hauser die Betriebe nicht fahren. Im Jahre 1594 wandten sich Hans Im Thurn (X), Benedikt Stokar (XI), David (VI) und Heinrich (XII) Peyer samt andern Gesellschaftern an den französischen Gesandten zu Solothurn, als sie erfahren hatten, dass Friedensverhandlungen in Aussicht standen und baten um hilfreiche Unterstützung zur Restitution der Werke und zur Entrichtung einer entsprechenden Entschädigung, doch ohne jeden Erfolg. Im folgenden Jahr ersuchten sie die Gesandten, die zum König nach Paris ritten, um Anbringung ihrer Begehren. Die eigentlichen Friedensverhandlungen begannen aber erst 1598, und wieder waren es die beiden Peyer, die sich an Zürich wandten, ihre Begehren zu unterstützen; doch weil die Verhandlungen noch keinen Frieden brachten, hatte auch die Demarche der Peyer keinen Erfolg. Mit Aufmerksamkeit verfolgten sie die politischen Ereignisse, und als sie zwei Jahre später erfuhren, dass die beiden kriegführenden Parteien «etwas handlung oder vergleichung» beabsichtigten, wandten sie sich direkt an den französischen König. Ein Schreiben ähnlichen Inhalts ging an Herrn von Sancy, unter dem die Eidgenossen ausgezogen waren. Alle diese Demarchen kosteten natürlich eine schöne Summe Geld, und die Ausdauer der Besitzer beweist wohl, dass grosse Kapitalien in den Betrieben investiert waren<sup>12</sup>.

Die Im Thurn wandten sich schliesslich mit ihren Forderungen an das Reichskammergericht zu Speyer. Im Jahre 1602 beschwerte sich der Herzog von Savoyen, weil sie durch einen Spruch des genannten Gerichtes seinem Vasallen, dem Markgrafen von Lullin, seine Herrschaft verarrestieren liessen und verlangte, dass solche Streitigkeiten vor ihn gebracht würden; die betreffenden Gebiete lagen im Herrschaftsbereich der Stadt Bern. Dieser Streit hatte zunächst zur Folge, dass Schaffhauser Fuhr- und Kaufleute, die durch Savoyen zogen, schwer belästigt wurden. Der Schaffhauser Rat sah den Prozess sehr ungern und entschuldigte sich beim Herzog. Man habe Im Thurn (X) davon abgeraten; «so haben wier gedachtem dem Im Thurn die notturft diser sachen halben ernstlichen fürgehalten und von söllich diser landen ungewohnten process und anderem zu höchstem nachtheil und beschwährden gereichenden mittlen abzustechn», und empfahl deshalb dem Herzog die Schaffhauser, die durch sein Land reisten. Als Im Thurn auf Güter, die in der Herrschaft Vulliens im Bezirk Oron Arrest legte, wandte sich der Rat

---

<sup>12</sup> Dierauer III S. 406, Miss. 26. VIII. 1562; 26. XI. 1589; 3. IV. 1594; 14. I. 1598; 20. II. 1600.

an Bern. Es ist durchaus verständlich, dass der Schaffhauser Rat über das Vorgehen Im Thurns entrüstet war und diesen ersuchte, den Arrest aufzuheben, denn Bern hatte bereits Gegenmassnahmen ergriffen<sup>13</sup>.

Noch im Jahre 1607 war der Handel nicht erledigt. Walter am Rhyn von Luzern (XIII), Oberst in savoyischen Diensten, hatte Im Thurn Hoffnung gemacht, durch eine gütliche Einigung zum Ziele zu gelangen, doch der Erfolg blieb aus. Schliesslich trat Hans Im Thurn (X), Gerichtsherr zu Thayngen und Altikon, den halben Teil des Salzbrunnens zu Moutiers mit allen Ansprachen an den genannten am Rhyn ab. Ob und wie die Peyer zu einer Verständigung gelangten, ist leider nicht ersichtlich<sup>14</sup>.

Auf den Bankrott der Grand Parti und die vielen Unterhandlungen in Peterlingen kann hier nicht eingegangen werden. Wenden wir uns vielmehr dem eigentlichen Handelsgeschäft zu. Die Zollplakereien setzen etwa um die Mitte des 16. Jahrhunderts ein und hören eigentlich nie auf. Immerhin erhielten die Schweizer im Jahre 1552 eine Verlängerung der freien Nachtage nach der Messe auf fünfzehn, während die Zollangelegenheiten meist auf die lange Bank geschoben wurden. Als sich die Tagsatzung vom Juni 1552 mit der Frage beschäftigte, orientierte sie der St. Galler Gesandte, unterstützt durch die Eingabe dreier in Lyon niedergelassener Schweizer, unter denen auch Benedikt Stokar (XI) war. Die Lyoner Schweizer schickten Jakob Rainsberg (XIV) nach Paris, um dort ihre Beschwerden anzubringen, und seine Mission war von einem Erfolg begleitet. Den ersten Angriff, den er zu parieren hatte, galt dem Recht der freien Ausfuhr der Edelmetalle. Nun hatte schon am 21. August 1548 Heinrich II. die freie Ausfuhr von Gold und Silber in Lyon verboten; nur die Schweizer blieben zunächst gemäss den Bestimmungen des ewigen Friedens von der Neuerung ausgenommen. Bald aber wurden Versuche unternommen, das Verbot auch auf sie auszudehnen, was wieder neue Demarchen zur Folge hatte, die zum allergrössten Teil die St. Galler Kaufleute besorgten<sup>15</sup>.

Die Peyer griffen aber mit ihren Handelsbeziehungen über Lyon hinaus. Heinrich Peyer (III) hatte 1567 zu Grenoble Lamm- und Gitzifelle gekauft, um sie an der Oster- und Augustmesse in Lyon wieder abzusetzen. Der Zollbeamte vermutete, dass er die Felle im Auftrage anderer Firmen gekauft hatte und verlangte daher den

---

<sup>13</sup> Miss. 3. III. 1602, Korr. Nr. 27, 28 1602.

<sup>14</sup> Miss. 9. X. 1607.

<sup>15</sup> Wild S. 43.

Zoll, worauf sich der Rat von Schaffhausen an das Parlament zu Chambéry wandte. Gegen eine Bürgschaft von 100 Kronen wurden ihm die Waren schliesslich wieder ausgehändigt<sup>16</sup>. Südfrankreich scheint für die Peyer einen besondern Anziehungspunkt gebildet zu haben. Im Jahre 1575 bat Hans Ludwig Keller, der die Provence und benachbarte Gebiete bereiste, um ein sicheres Geleit, weil in jenen Gebieten Fehden herrschten, die wahrscheinlich mit den Hugenottenkämpfen zusammenhangen<sup>17</sup>. Zwei Jahre später erfahren wir, dass Heinrich (III) und Hans Andreas Peyer (XV) im Languedoc einen Vertreter hatten, der ihnen mitteilte, dass ihre Kaufmannswaren zu St. Esperit, bei «50000 bux, zehen carga öl» mit Beschlag belegt worden waren<sup>18</sup>. 1593 wollten die Brüder David (VI) und Heinrich Peyer (XII) ihren Bruder Hans Ludwig (XVI) ebenfalls in die schon erwähnten Gebiete Südfrankreichs schicken und baten daher durch den Gesandten zu Solothurn um sicheres Geleite und freien Pass<sup>19</sup>. Die Firma befasste sich neben dem Handel auch mit dem Transport. So heisst es in einem Schreiben an Bern vom Jahre 1577, dass sie «mit und neben andern iren koufmanswahren und güettern sich och nun mehr bei anderthalb jaren in Francreich des buchs-kouffs, verfüerens und verfertigens nach Deutschland» angenommen hätte. Um diese Artikel bequem nach Schaffhausen führen zu können, benützten die Inhaber so viel als möglich den Wasserweg und baten daher um die Erlaubnis, in Thun Schiffe kaufen zu dürfen, was ihnen aber zunächst verweigert wurde. Heinrich Peyer (XII) und Jakob Dornhan stellten im Jahre 1579 ein ähnliches Gesuch. Auch sie verwiesen auf ihre Spedition und den alten Brauch in deutschen und welschen Landen, dass Kaufleute zu Wasser und zu Land frei passieren durften und Wagen und Schiffe nach Belieben erwerben konnten<sup>20</sup>.

Die Erneuerung des französischen Bündnisses mit Heinrich III. vom 22. Juli 1582 brachte eine Bestätigung der alten Privilegien in sehr allgemeiner Form, allein es gelang den Kaufleuten im gleichen Jahr, ein königliches Patent zu erwirken, das die Freiheiten ausdrücklich erwähnt. Schwierigkeiten veranlassten die Bestimmungen über das schon erwähnte Ausfuhrverbot von Geld. Am 24. Juni 1571 beschwerte sich Benedikt Stokar (XI) und der St. Galler Zily (XVII),

<sup>16</sup> Miss. 6. IX. 1567.

<sup>17</sup> Miss. 11. IV. 1575.

<sup>18</sup> Miss. 1. III. 1577.

<sup>19</sup> Miss. 7. XI. 1593.

<sup>20</sup> Miss. 11. XI. 1577; 24. VII. 1579.

weil man ihnen auf offener Strasse, als sie mit einer grössern Summe Geldes durch Savoyen nach Lyon reisten, dieses unter dem Vorwand wegnahm, sie hätten das Geld nicht richtig deklariert. Jahrzehnte blieb der Fall unerledigt, so dass sich Stokar im Jahre 1594 an die 13 Orte mit der Bitte wandte, ihm behilflich zu sein. Da das Geld auf savoyischem Boden weggenommen worden war, ersuchte die Tagsatzung den Gesandten um Unterstützung, allein dieser erklärte ganz einfach, man könne seinen Herrn nicht verpflichten, zurückzuerstatten, was einzelne weggenommen hätten<sup>21</sup>.

Die Schwierigkeiten wollten auch unter Heinrich IV. nicht aufhören. Da es um die französischen Finanzen schlimm stand, verbot er wegen Mangel an Metallgeld den Export von Silber und Gold. Verschiedene Demarchen beim königlichen Statthalter und bei der Tagsatzung hatten gar keinen Erfolg. Zudem erschwerten neue Zollschwierigkeiten, zunächst zu Rochetaillée an der Saône, den Verkehr, ebenso eine Reihe neuer Transitabgaben an verschiedenen Orten der an Frankreich im Frieden von Lyon abgetretenen ehemaligen savoyischen Gebiete. Infolge der Weigerung der Kaufleute, die Zölle zu entrichten, kam es zu zahlreichen Konfiskationen. Ueberdies hinderten die politischen Ereignisse Handel und Verkehr immer wieder. In einem Schreiben vom 16. März 1614 beschwerte sich der Rat auf die Klagen der beiden Peyer beim französischen Gesandten zu Solothurn, weil der König ein Edikt erlassen hatte, nach dem jeder, der Waren aus Frankreich nach einem andern Lande führte, Bürgschaft leisten und ein Ursprungszeugnis bringen musste. Aller Export nach Spanien und den Niederlanden war untersagt. Weil aber die Unsriegen, heisst es in dem erwähnten Schreiben, ihre in Frankreich erkauften Waren nur in deutsche Lande führten, «da sy und ires wüssens nirgend anderwo verschlissen und verbraucht werden», ersuchte der Rat, sie von der Kaution und dem Ursprungszeugnis zu befreien. Da die Erneuerung des französischen Bündnisses in Aussicht stand, versuchten die Kaufleute auf diesem Wege, ihre Forderungen anzubringen, und zu verschiedenen Malen sprachen sie an der Tagsatzung vor, allein die Standesabgeordneten zeigten nicht viel Verständnis. St. Gallen war nicht Bundesglied, Zürich stand abseits, und das kleine Schaffhausen konnte kaum auf grossen Einfluss hoffen. So wurde der Vertrag abgeschlossen, ohne dass die Wünsche der Kaufleute auch nur annähernd befriedigt worden wären. Nach dem Bundesschwur verhandelte der St. Galler Zily (XVII) weiter in

---

<sup>21</sup> Abschiede 5, 1 a S. 348.

Paris; er erhielt wohl ein Patent, das aber nur zum kleinsten Teil den Wünschen entsprach. Immer noch verweigerte der König die Ausfuhrbewilligung für Geld. In der Schweiz zeigte sich bald eine grosse Unzufriedenheit über die Art und Weise, wie Heinrich IV. die Bündnisabmachungen hielt, und im Jahre 1604 beschloss die Tagsatzung die Absendung einer Gesandtschaft, um alle Beschwerden mündlich anzubringen. Als Abgeordneter war u. a. auch Dr. Heinrich Schwarz (IX), damals Schaffhauser Ratsschreiber, vorgesehen. Als die Absendung einigermassen sicher schien, legten sich besonders die St. Galler wieder ins Zeug. Bartholomäus Zollikofer (XVIII) begab sich nach Schaffhausen, um mit David (VI) und Heinrich Peyer (XII) zu verhandeln und unter Umständen auch mit Dr. Schwarz (IX) in Verbindung zu treten. Eine lange Denkschrift legte ihre Auffassung dar, allein die Gesandtschaft wurde mit mündlichen Versprechungen in Paris hingehalten<sup>22</sup>.

Die Kaufleute gaben aber den Kampf noch nicht auf. Als die vier evangelischen Orte kaum ein Jahr nach der erwähnten Gesandtschaft eine neue Delegation nach Paris sandten, benützten die Kaufleute die Gelegenheit, ihre Forderungen anzubringen, allein auch diesmal hatten sie keinen Erfolg.

Eine eigenartige Rolle spielte in jenen Jahren der aus einem guten Geschlecht stammende Schaffhauser Hünerwadel. Er hatte sich mit einem Heinrich Heening von Augsburg zu einer Firma zusammengeschlossen und auch etliche Angestellte mitgenommen, so einen Johann Unmuth von Konstanz als Kassier. Als dieser den Abschied nahm, fehlten einige hundert Franken in der Kasse, die aber durch Peter Fels von St. Gallen verbürgt waren. Hünerwadel reiste einige Male nach St. Gallen, um sein Geld zu erhalten, allein er wurde mit seiner Forderung abgewiesen und ersuchte daher den Schaffhauser Rat um ein Bittschreiben, um rechtlich vorgehen zu können. Was die nächsten Jahre in dem Handel ging, ist leider unklar. Als der Gläubiger sein Geld nicht erhielt, wandte er sich an das Gericht zu Lyon und liess Waren, die Peter Fels durch Burgund transitierte, mit Arrest belegen. Die Unmuth und Fels wandten sich daher an den Rat von Schaffhausen und ersuchten um ein Urteil; dieser befahl im Februar 1610, die späne Handlung bis Ostern zu einem guten Ende zu führen und für die Aufhebung des Arrestes besorgt zu sein; ja er drohte, falls Hünerwadel nicht vor dem Rat erscheine, ihm das Bürgerrecht auf den Rücken zu binden. Gleichzeitig ging ein Schreiben

---

<sup>22</sup> Wild S. 76 ff.

an das Conservatoire de la Justice zu Lyon, wie es im Briefe bezeichnet wird, mit der Bitte, Hünerwadel kein weiteres Gehör zu schenken, da ja Schaffhausen Recht gesprochen und den Kläger nach St. Gallen gewiesen habe. Allein dieses zog den Fall weiter an das Parlament zu Dijon, worüber sich die Gnädigen Herren nicht wenig erzürnten. Sie wandten sich daher an den französischen Gesandten zu Solothurn und erinnerten ihn daran, dass laut Allianzvertrag solche transitierenden Güter nicht verarrestiert werden durften, sondern dass jeder den Gegenpart vor das ordentliche Gericht zu laden hatte. Gleichzeitig erinnerte der Rat Heinrich IV., an den sich Hünerwadel gewandt hatte, an das Urteil vom 8. September 1607 und bat, ihn abzuweisen. Im April 1610 wandte sich der Rat nochmals an die Richter «della mercantia» zu Lyon und erinnerte daran, dass beide Parteien mit Hand gegebener Treue versprochen hatten, sich dem Urteil zu fügen; dennoch habe Hünerwadel das Urteil spöttisch in den Wind geschlagen. Der Gläubiger verfolgte den ganzen Streit aber unabirrt weiter, und er scheint bei den französischen Behörden Unterstützung gefunden zu haben, so dass der Rat von Schaffhausen sich genötigt sah, bei den Geheimen Räten des Königs zu intervenieren und sie zu ersuchen, den Kläger nach Sankt Gallen zu weisen. Ein gleiches Begehrten ging an Grosskanzler Sillery. Nachdem Schaffhausen seinen Mitbürger dreimal zitiert hatte und er nicht erschienen war, entzog es ihm das Bürgerrecht. Es mag den Zorn der Herren erregt haben, als sie erfuhren, dass Hünerwadel erklärt hatte, dem Schaffhauser Bürgerrecht nichts nachzufragen, im Rate sässen ja nur Schneider und Schuhmacher. Wie der ganze Streit auslief, kann leider nicht festgestellt werden<sup>23</sup>.

In einem Schreiben vom 13. Juli 1601 taucht der Name der Transportfirma Jeremias Peyer (XIV) und Konsorten zum erstenmal auf und zwar im Zusammenhang mit einem erhöhten Zoll zu Roche-taillée.

Das Unternehmen, das sich besonders mit dem Transport deutscher Waren nach Lyon befasste, ersuchte den Gesandten von Solothurn, vorläufig bei den alten Ansätzen zu bleiben, um den Transport nicht zu hindern, denn bereits war eine Menge von Waren nach der Messe unterwegs, so dass zu befürchten war, dass sie bei Zollschikanen ihren Bestimmungsort nicht mehr rechtzeitig erreichen würden. Man könne ja, so schlug es vor, die Angelegenheit später austragen<sup>24</sup>.

<sup>23</sup> Miss. 21. X. 1607; 13. I., 2. II., 23. III., 2. IV., 28. VIII. 1610; RP 69 S. 447.

<sup>24</sup> Miss. 13. VII. 1601.

Wohl um den verschiedenen Schikanen einigermassen aus dem Wege zu gehen, schlug die erwähnte Firma Jeremias Peyer mit ihren Transporten auch den Weg durch Burgund ein, worauf z.B. ein Schreiben an Basel vom 21. August 1601 hinweist. Die Inhaber der Firma schilderten, wie sie «die conduite der wahren, so usser dem Teutschlandt in Franckhreich und bey euch durchgefűert werden, in ire handt gebracht» und stets bemüht gewesen seien, alle Aufträge prompt und gewissenhaft auszuführen. Zur Rentabilität des Transportes war aber auch die Frage der Rückfracht von Bedeutung. Schaffhausen beschwerte sich im genannten Jahr, weil Basel nur den Ankauf von sechs Säcken Getreide gestattete und verlangte, dass diese sofort abgeführt würden<sup>25</sup>.

Auf die gleiche Route durch Burgund verweist auch ein Plan Jeremias und Friedrich Peyers (XX) und Jakob Hubers, der Inhaber der schon erwähnten Speditionsfirma, im Jahre 1612 in Burgund und Frankreich grössere Posten Getreide zu kaufen und sie nach der Schweiz zu spedieren. Nun bereitete man ihnen aber besonders in Dôle Zollschwierigkeiten, obgleich die Erbeinigung mit Oesterreich, dem das Gebiet noch gehörte, für solche Artikel Zollfreiheit garantierte. In der Empfehlung der erwähnten Firma durch den Rat heisst es u.a. «weyl sie nuhn mehr ihn die fünfzechen jahar lanng die conduitte aller wahren, so aus Teutschlandt inn Franckhreich, auch von dannen heraus überfertiget werden und sölliche durch mehr gedachte freye grafschaft Burgundt füehren und ferggen lassen, auch dahero der enden gegen den zollschreybern ein nambhafte und merckhliche summ an gelts zu entheben wie nicht weniger dessen ein ganze landtschaft und consequentia deren inwohnern und underthonnen gemeingklich und sonderlich hoch zuegeniessen haben», geht die Bitte, die Waren der Firma an allen Zollstätten frei passieren zu lassen<sup>26</sup>. Ueberhaupt scheint der Verkehr mit Burgund zeitweise ziemlich rege gewesen zu sein, finden wir in den Akten doch immer wieder Angaben über die Einfuhr burgundischer Schweine. Im Jahre 1610 kaufte ein Hans Rahm von Bargent daselbst Pferde und zwar zu landwirtschaftlichen Zwecken. Da ihm an etlichen Zollstätten wider Brauch und Vertrag ein Zoll abgefördert wurde, berief sich der Rat, bei dem er sich beschwerte, erneut auf die schon erwähnte Erbeinigung<sup>27</sup>.

---

<sup>25</sup> Miss. 21. VIII. 1601.

<sup>26</sup> Copeyen 25. VI. 1612.

<sup>27</sup> Copeyen 3. II. 1610.

Die Peyer besassen als Grossunternehmen auch in Burgund verschiedene Betriebe; so hatte Jeremias Peyer (XIX) die Eisen-schmiede zu Bonnale auf neun Jahre gepachtet und Oefen, Schmiede, Hämmer und Wuhr, die vernachlässigt worden waren, mit bedeuten-den Mitteln wieder instand stellen lassen. Der Sohn von Paulus Peyer beklagte sich 1621 beim Parlamente zu Dôle, weil vornehmlich ein Herr von Breville die Familie von dort zu vertreiben suchte unter dem Vorwand, Peyer sei kein Landsäss und nicht katholisch. Bereits hatte der eigentliche Besitzer befohlen, einen katholischen Admo-diatoren anzustellen. Peyer konnte darauf hinweisen, dass er nur katholische Arbeiter und Angestellte beschäftigte, ebenso erinnerte auch er an die Bestimmungen der Erbeinigung. Da wir später vom Besitz nichts mehr erfahren, müssen wir wohl annehmen, er sei unter dem Druck der Verhältnisse in andere Hände übergegangen<sup>28</sup>.

Doch zurück zu den französischen Verhältnissen. Am 23. Septem-ber 1604 wurden die fünf Hauptzölle der Ein- und Ausfuhr für das ganze Königreich zu einer einzigen Pacht zusammengezogen. Im Ver-trag lautete eine Klausel, dass der König keine neuen Zollbefreiun-gen gewähren dürfe. Die ersten Anstände begannen im Jahre 1607 und zwar zu St.Jean-de-Losne. Die Peyer und Huber protestierten energisch gegen die Anmassungen des Zollpächters, und die andern schweizerischen Firmen unterstützten sie. Besonders die St. Galler Kaufleute auf dem Notenstein verfolgten den Kampf mit aller Auf-mersamkeit und legten in einem umfangreichen Memorial den Schweizer Standpunkt dar. Eine Kopie ging nach Schaffhausen an die beiden Firmen David und Heinrich Peyer (XII) und Jeremias Peyer (XIX) und Jakob Huber. Ebenso befragte man Bürgermeister Dr. Schwarz, der ein grosses Ansehen genoss und bereits einmal in Paris unterhandelt hatte. Die hiesigen Firmen akzeptierten die Ge-denkschrift und berieten zu verschiedenen Malen besonders mit Zily (XVII). Schliesslich reiste Bartholomäus Zollikofer (XVIII), ein gewandter Unterhändler, Ende März 1608 nach Paris über Lyon, wo er sich zunächst mit den dortigen Kaufleuten beriet. Er erreichte auch, dass diese sich durch einen besondern Vertrag zur Wahrung ihrer Interessen enger zusammenschlossen. In Paris versprach man ihm schliesslich, dass die Privilegien für alle Natur- und Gewerbe-produkte der Schweiz Geltung haben sollten, nicht aber für auslän-dische Waren, mit denen die Schweizer Firmen Handel trieben. Da sich aber die Schaffhauser und auch einige Basler Firmen intensiv

---

<sup>28</sup> Miss. 9. II. 1621.

mit dem Zwischenhandel zwischen Deutschland und Frankreich befassten, hätten für sie diese Einschränkungen schwere Folgen gehabt, weshalb Zollikofer alles daran setzte, einen bessern Entscheid zu erzielen. Neben den Anständen zu St-Jean-de-Losne führten David und Heinrich Peyer und Paul Warenberger von Nürnberg seit 1600 einen Prozess wegen eines zu Vienne erhobenen Transitzolls von 2<sup>1/2</sup>%. Wohl entschied das Parlament zu Grenoble zu ihren Gunsten, allein die Zolleinnehmer kümmerten sich nicht darum, weshalb die Kaufleute aufs neue versuchten, durch die Tagsatzung von Baden vom Juni 1609 etwas zu erreichen. Unter ihrer Abordnung befand sich Hans Ludwig Peyer (XVI), allein der französische Gesandte hintertrieb alle Schritte. In der gleichen Zeit hielt ein neuer Zollpächter in Vienne eine David und Heinrich Peyer gehörende Sendung von Buchsbaumholz, die das Rhonetal aufwärts nach Lyon geführt wurde, an und behauptete, der Spruch von Grenoble vom Mai 1608 gelte nur für seinen Vorgänger, nicht aber für ihn selber; trotz einer erneuten Ordonnanz blieben die Waren beschlagnahmt, und wieder war es der französische Gesandte, der alle Demarchen hintertrieb. Da David und Heinrich Peyer glaubten, von den andern Kaufleuten zu Lyon nicht intensiv genug unterstützt zu werden, drohten sie, aus der Vereinigung derselben auszutreten; bereits waren sie in ihren Beitragsleistungen ziemlich rückständig.

Einen unliebsamen Unterbruch bedeuteten jeweils die Zeiten der Pest, so im Jahre 1611. In Lyon machte man Schwierigkeiten, die Waren aus der Schweiz und Deutschland überhaupt in die Stadt hinein zu lassen. Unter den vielen Zollstreitigkeiten litten wohl die Spediteure am meisten, da sie die Zollformalitäten erledigten. Alle diesbezüglichen Anstände gaben schliesslich im Jahre 1614 Anlass, Jakob Huber nach Paris zu schicken, wohl versehen mit Empfehlungsschreiben der Tagsatzung und des Schaffhauser Rates. Sofort setzte er sich mit dem Anwalt Matthieu in Verbindung, da dieser schon früher die schweizerischen Interessen vertreten hatte. Altbewährter Taktik gemäss wurde Huber wochenlang hingehalten, bis schliesslich eine Kommission seine Beschwerden prüfte. Als er alles auf dem besten Wege glaubte, reiste er nach Lyon, um dort unter den Kaufleuten für eine Standesgesandtschaft zu arbeiten. Allein die Verhandlungen in Paris wollten nicht vorwärts gehen und scheiterten schliesslich, so dass die alten Scherereien fortdauerten. Wie ausgedehnt die Firma Peyer und Huber die Spedition betrieb, zeigt auch eine Abmachung vom Jahre 1618, nach der sie sich verpflichtete, einer Anzahl St. Galler Handelshäuser ihre Waren in 24—30 Tagen

von Schaffhausen nach Lyon zu spedieren und zwar gegen eine Busse bei Verspätungen. Ausdrücklich wird in dem für fünf Jahre abgeschlossenen Vertrage erwähnt, dass die Waren auf Wagen transportiert würden<sup>29</sup>.

Bevor wir die Hemmungen und Schwierigkeiten im französischen Handel verfolgen, müssen wir noch einen Blick auf den Transport werfen. Zunächst spidierte man die Waren mit dem Saumpferd, später mit zweirädrigen Karren und dann mit Wagen. Die meisten Anstände brachte überall der Zoll und das Geleitgeld. Da die Wege durch die Schweiz im Gegensatz zu Frankreich und Deutschland schon früh sicher waren, spielte hier das Geleit keine Rolle mehr, allein die Abgabe des Geleitgeldes blieb. Der Engpass von Baden, wo die meisten Strassen durchführten, war wie gemacht für solche Abgaben. Wohl beschwerten sich die Schaffhauser Kaufleute zu verschiedenen Malen gegen Erhöhungen, allein ohne Erfolg. Bern, durch dessen Gebiet der längste Teil der Strassen nach dem Welschland sich hinzog, hatte alles Interesse an guten Zolleinnahmen. Zwischen den beiden Routen Bern-Kirchberg-Aarau und Aarberg-Solothurn-Olten lag das Städtlein Wangen, das uns in Zolldifferenzen immer wieder begegnet. Schon im Jahre 1581 beschwerten sich die Brüder Heinrich (XII) und Hans Andreas Peyer (XV), ebenso Paul Hagenbach und seine Gesellschafter der verschiedenen Zölle wegen. In Busigny bei Morges hatten sie bisher zwei Gulden für ein Buchsfass bezahlt; Buchsholz, das aus Südfrankreich kam, war für die Drechsler sehr gesucht. Vom Wagen entrichteten sie vier Gulden und zu Goumoens einen Gulden. Nun hatte Bern die Ansätze erhöht, wie sie behaupteten, zu Nidau sogar verdoppelt. Hier bezahlten einige Kaufleute den erhöhten Tarif, während andere sich weigerten. Zu Wangen verlangte man einen Batzen vom Zentner, «das ist das glait», wenn nicht ein Schein vorgewiesen werden konnte, dass die Abgabe bereits entrichtet worden war. Im Jahre 1596 weigerten sich David, Heinrich und Martin Peyer, zu Wangen für die Waren, die sie auf dem Wasser führten, den Zoll zu bezahlen, allein sie mussten sich belehren lassen, dass beide Grafschaften vor der Einverleibung in Bern ihre besondern Rechte besessen hatten, die sie auch unter dessen Herrschaft beanspruchten<sup>30</sup>.

Im Jahre 1608 beschwerten sich David und Heinrich Peyer; sie hatten bis jetzt zu Busigny in der Landvogtei Lausanne von einem

---

<sup>29</sup> Wild S. 130 f.

<sup>30</sup> Korr. Nr. 23, 1581; Nr. 22, 1596.

mit Gütern beladenen Wagen von Morges nach Yverdon zwei Schilling bezahlt. Nun verlangte man plötzlich den Zoll nicht mehr vom Wagen, sondern vom Wert der durchgeföhrten Wagen. Dazu forderte der Landvogt von ihrem Faktoren zu Morges, dass er alle seit drei Jahren durchgegangenen Waren angab, um sie auf den neuen Tarif umzurechnen. Der Rat von Schaffhausen ersuchte daher Bern dringend, beim alten Modus zu bleiben<sup>31</sup>.

Auch in den nächsten Jahren wollen die Anstände wegen des Zolls zu Wangen nicht aufhören. Im September 1613 verwandte sich der hiesige Rat für die Peyer, erhielt aber die Auskunft, dass Zoll und Geleite alte Abgaben seien, von denen auch die Bürger nicht befreit würden. Im folgenden Jahre belegten die dortigen Zöllner einige Ballen Spanggrün, die den Peyer gehörten, mit Arrest<sup>32</sup>. Auf eine Beschwerde lautete die einfache Antwort, man werde sie ausliefern, sobald der Zoll bezahlt sei.

Mit welchen Hindernissen man früher reiste, zeigt ein Beispiel aus dem Jahre 1610. Ein Bote David und Heinrich Peyers geriet im Dezember auf seinem Ritt nach Hause bei Attiswil in einen Sumpf. Als er schliesslich nach mancherlei Mühen seinen Weg in das dortige Wirtshaus gefunden hatte, bemühte er sich, die nass gewordene Korrespondenz wieder zu trocknen und die bei sich führenden Kostbarkeiten zu kontrollieren, wobei ihm zwei Wirtshausgäste behilflich sein wollten. Bei der Ankunft in Schaffhausen stellte sich heraus, dass Briefe für die Firma selbst als auch für die Fugger zu Augsburg fehlten. Die geschädigte Firma forschte fleissig nach und sandte auch einen besondern Boten nach der Ortschaft, und nach längern Anstrengungen ergab es sich schliesslich, dass die beiden untreuen Helfer zwei Prädikantensöhne gewesen waren, die natürlich eingesperrt wurden. Die Fugger verlangten für die Briefe und Kleinodien Entschädigung<sup>33</sup>.

Selbstverständlich ging der Handel und Transport Schaffhausens nicht nur nach Lyon, sondern auch nach den bedeutendsten Zwischenstationen, allerdings sind die Nachrichten darüber sehr mager. 1477 kaufte Schaffhausen in Freiburg grössere Mengen Getreide, umgekehrt suchte sich Bern 1478 in Schaffhausen etwas einzudecken. Grosshändler Spleiss wollte 1564 in Bern einige Zentner Schmalz kaufen, wofür er aber bei der damaligen Knappheit eine obrigkeitliche Empfehlung brauchte. Martin und Hans Heinrich

<sup>31</sup> Miss. 2. III. 1608.

<sup>32</sup> Korr. Nr. 32, 1613 ; Nr. 22, 1614.

<sup>33</sup> Miss. 23. I. 1611.

Feerlin trieben zu Ende des 16. Jahrhunderts besonders mit Bern einen ausgedehnten Handel, namentlich mit Salz. Als im Jahre 1591 der Stand Bern in Münzsachen verschiedene Manipulationen vornahm, hatten die hiesigen Händler mehrere 1000 Kronen ausstehend, weshalb sich der Rat für den Schutz ihrer Interessen einsetzte. Weil in Genf ein Produzent war, der die «Zündschmieri» besonders gut machte, wollte Schaffhausen solche von dort beziehen. Es zeigte sich bereit, als die Glaubensgenossen in Genf in Gefahr standen, 15 Zentner Pulver dorthin zu schicken. Genfer Firmen handelten auch mit hiesigen Geschäften. Im Jahre 1609 hatten David und Peter Galiart von ihrem Vater Geld und Waren erhalten, um damit, wie es heisst, in fernen Landen Handel zu treiben. Als zwischen den beiden Brüdern Streit entstand, liess David in Schaffhausen Waren verarrestieren, doch unter der Leitung von Dr. Martin Oschwald (XXI) gelang eine gütliche Verständigung. Im Jahre 1615 entstand ein längerer Streit wegen des Transports von Zürcher Seidenwaren nach Morges<sup>34</sup>.

Wie ging nun der Verkehr der nordostschweizerischen Handelsstädte nach Lyon? Zunächst besorgte die Lyoner Ordinari, an der sich u. a. 18 Nürnberger, 11 St. Galler und 3 Schaffhauser Häuser beteiligten, den Postverkehr zwischen den Städten.

Im Jahre 1585 richteten die Gebrüder Peyer eine neue Verbindung ein und zwar von Nürnberg über Schaffhausen nach Lyon, die das alte Lyoner Ordinari konkurrenierte. Dank der günstigen Lage Schaffhausens und der guten Strassenverbindungen konnten die Peyer den süddeutschen Handelsstädten vorteilhaftere Bedingungen stellen als die St. Galler. So entstand ein beständiges Rivalisieren der beiden Betriebe, das nahezu 100 Jahre später mit der Aufhebung des alten Nürnberger Ordinari seinen Abschluss fand. Vom Jahre 1611 an organisierten die St. Galler neuerdings, nachdem 1589 eine zeitweilige Vereinigung beider Betriebe stattgefunden hatte, eine selbständige Verbindung mit Genf. Eine Einigung zwischen beiden Unternehmen wurde dadurch erzielt, dass das Ordinari in wöchentlichem Wechsel von Schaffhausen oder St. Gallen abgefertigt wurde. Hatten die Schaffhauser die Beförderung nach Lyon zu besorgen, musste die St. Galler Post hieher gebracht werden, im umgekehrten Falle erfolgte die Uebergabe in Bülach.

Doch kam es im Jahre 1623 neuerdings zu Streitigkeiten über diese Abmachungen, die sich auch in das folgende Jahr hineinzogen,

---

<sup>34</sup> Miss. 15. II. 1591; 8. I. 1611; RP 74 S. 397.

so dass die Regierungen sich ins Mittel legen mussten, weil die Kaufleute nicht einig wurden. Unsere Kaufleute, so schrieb Schaffhausen nach St. Gallen, behaupten, an der vorgenommenen Veränderung keine Schuld zu tragen, weshalb das letztere gebeten wurde, die Abfertigung der Ordinariboten in den alten Stand zu setzen. Solches wäre den Kaufleuten erspriesslich, indem sie wöchentlich schreiben und auch ihre Avis aus Frankreich wöchentlich empfangen könnten. Im Jahre 1645 planten die nach Lyon handelnden St. Galler einen Ausbau, indem sie über ihre eigentlichen Lyoner Boten neue einstellen wollten, die wöchentlich hin und her reisen sollten. Diese Aenderung hätte aber das Schaffhauser Ordinari wesentlich konkurreniert, weshalb sich der Rat für seine Institution einsetzte. Weil über Menschengedenken, so schrieb er nach St. Gallen, das Ordinariwesen bei der Stadt Schaffhausen gestanden, auch die Boten von Ulm und Nürnberg bei wenig Jahren «nächsten wegs uff alhero geloffen und in kurzem meniglich von unsren burgern und commer-cien etwas komligkeit dahero zu geniessen, wir uns auch zu erinneren wüssen, das vormahlen etwas aus missverständ oder zweytracht ewer kaufleut vermeindt enderung mit dem ordinari anzustellen, und aber uff bescheinnes errinneren ihr selbige vorgehabte neuwerung fürzunemmen verbotten», so ersuchte er, die Boten wie bisher hin und her reisen zu lassen und keine Neuerung einzuführen<sup>35</sup>.

Die Verhältnisse während des 30jährigen Kriegs erschwerten Handel und Verkehr der Länder in starkem Masse, ebenso änderten sich auch die Routen je nach den Umständen. Dass Friedrich (XX) und Jeremias Peyer (XIX) noch 1618 den Weg über das Elsass nahmen, zeigen die Streitigkeiten beim Zoll zu Sennheim. Der vorder-österreichische Zoll hatte ihnen eine Kiste und ein Fass mit Waren mit Arrest belegt und als der Schaffhauser Rat um Aufhebung desselben ersuchte, lautete die Antwort sehr freundlich, man würde gern dem Gesuch entsprechen, allein es handle sich um Contrebande, da die Waren falsch deklariert gewesen seien. Doch schon im nächsten Jahr machte die Firma, die jährlich etwa 1000 Wagen französische Waren meist durch Burgund spedierte, Anstrengungen, den Transit durch die Schweiz zu fördern, weshalb Bern, Freiburg und Solothurn ersucht wurden, sie mit dem Geleitgeld ordentlich zu halten. Schliesslich einigte man sich auf eine halbe Krone pro Wagen, ohne dass ein wirkliches Geleit gestellt wurde<sup>36</sup>. Die Strassen waren

---

<sup>35</sup> Hanselmann S. 104 ff. ; Miss. 17. VII. 1624 ; 1. II. 1645.

<sup>36</sup> Abschiede 5, 2 b S. 1671.

aber in einem miserablen Zustande, «und dass auch das die weg an etlichen orten inmassen zergengt, also das selbige geschier nit zu wandlen». Die erwähnte Firma beschwerte sich auch über die grossen Forderungen der Wirte an der Strasse. Aehnliche Klagen wiederholen sich in den nächsten Jahren, und die Peyer drohten, einen andern Weg einzuschlagen, falls sich die Verhältnisse nicht besserten<sup>37</sup>.

Schwierigkeiten bereiteten dem freien Verkehr immer und immer wieder die Zollpächter. Aus diesem Grunde beschwerte sich Schaffhausen im Jahre 1619 beim französischen Gesandten zu Solothurn, weil seinen nach Lyon fahrenden Kaufleuten bei Nantua immer neue Hindernisse in den Weg gelegt würden, indem sie alle Güter, die sie führten, genau vorweisen müssten, obgleich dies wider die eidgenössischen Privilegien geschehe<sup>38</sup>. Zwei Jahre später wurden von der gleichen Zollstätte Schaffhauser und St. Galler Kaufleuten ihre Ballen geöffnet und was an Waren und Geld darin war, konfisziert, was wieder Anlass zu einem neuen Prozess vor dem königlichen Rate gab. Immerhin fand die Frage der Münzausfuhr gerade damals eine befriedigende Lösung durch einen Vertrag, der den Kaufleuten den Edelmetallexport gestattete. Nach der Messe des Jahres 1621 zogen acht schweizerische Firmen zusammen 183 960 Livres aus Frankreich zurück; daran waren u. a. beteiligt Ludwig (XVI) und Hans (XXIII) Peyer mit 17 220 Livres und Lorenz (XXIV) Peyer mit 11 540 Livres<sup>39</sup>.

Das Projekt einer Gesandtschaft an den französischen Hof zur Erneuerung der Patente wurde im Frühjahr 1622 wieder aufgenommen. Als sich aber die katholischen Orte weigerten, mitzumachen, wollten die Reformierten den Versuch auf eigene Faust wagen. Zürich, Bern, Glarus, Basel und Schaffhausen stellten je einen Gesandten. Der Schaffhauser Abgeordnete war Stadtschreiber Hans Conrad Peyer (XXII). Die Delegation fand den König nicht wie erwartet in Lyon und musste ihm daher ins Feldlager nachreisen; die Lyoner Schweizer gaben ihnen Heinrich Zollikofer von St. Gallen und Friedrich Peyer (XX) von Schaffhausen als Berater mit. Nach einer fünfwochigen mühsamen Reise fanden sie den König in Sainte, und sie erreichten soviel, dass der junge Ludwig XIII. am 4. Mai 1622 die von den Schweizern geforderte Urkunde unterzeichnete.

---

<sup>37</sup> Miss. 10. VII. 1619; 14. V. 1623.

<sup>38</sup> Miss. 19. VI. 1619.

<sup>39</sup> Wild S. 143.

nete, in der die alten Privilegien in ihrer Gesamtheit unter Berufung auf das erste Patent von Heinrich IV. erneuert wurde. Friedrich Peyer (XX) kehrte darauf nach Lyon zurück. Günstig war für die Kaufleute die Tatsache, dass die wichtigsten Grenzzölle bis zum Jahre 1632 unverändert bezogen wurden, wenn auch die Erhebung der Binnenzölle zu Valence und Lyon immer wieder Anlass zu Beschwerden gaben. Unter den Kaufleuten des letztgenannten Ortes gab die Deckung der Auslagen für die verschiedenen Gesandtschaften immer wieder zu unliebsamen Auseinandersetzungen Anlass. Schliesslich schlossen sie am 14. April 1622 einen entsprechenden Vertrag, nach dem vom Umsatz ein verhältnismässiger Betrag entrichtet werden musste; an demselben waren die folgenden Schaffhauser Firmen beteiligt: Jeremias und Friedrich Peyer, Hans Ludwig (XVI) und Hans (XXIII) Peyer und Lorenz Peyer (XXIV) und Konsorten. Als im folgenden Jahre die erste Kontribution erhoben wurde, weigerte sich Lorenz Peyer (XXIV), seine Ballenzahl anzugeben mit der Behauptung, durch ein Ehrengeschenk an den Gesandten Hans Conrad Peyer (XXII) seiner Pflicht Genüge getan zu haben. St. Gallen war entrüstet und gelangte schliesslich an den Rat, der am 12. Juli ein Urteil des Inhalts fällte, dass der Angeschuldigte die Hälfte der Kontribution der Firma Hans Ludwig und Hans Peyer zahlen sollte, allerdings unter Abzug der erwähnten Ehrengabe von 80 Gulden<sup>40</sup>.

Wohl die meisten Schwierigkeiten hatte die Transportfirma Jeremias Peyer; ihre Transporte schwiebten fast immer in Gefahr. So überfielen im Elsass Ende 1622 Soldaten einen Zug Schaffhauser Wagen, nahmen den Fuhrleuten das Geld und die Pferde weg und prügelten sie<sup>41</sup>. Was den Transport ebenfalls erschwerte, waren die Ueberforderungen der Wirte «und wollen auch das zergelt von ihnen nicht ihn dem preys und währung nemmen», wie es Landesbrauch war, was bei der herrschenden Münzverwirrung leicht verständlich ist<sup>42</sup>. Die Firma drohte, zum Schaden der dortigen Zölle andere Wege einzuschlagen, und so trat die Route durch das schweizerische Mittelland neuerdings in den Vordergrund. Als 1624 viel Militär im Elsass lag, verlangten Friedrich Peyer und Jakob Huber eine Saufecouduite, weil sie, wie es heisst, viele Güter aus dem Reich nach Lyon führten<sup>43</sup>.

<sup>40</sup> Wild S. 144 ff.

<sup>41</sup> Miss. 30. X. 1622.

<sup>42</sup> Ebenda.

<sup>43</sup> Miss. 25. X. 1624.

Die Firma gab sich alle Mühe, ihre Kunden zu befriedigen, begnigte aber von Seiten Genfer Fuhrleute einer scharfen Konkurrenz. «Obwol sy die conduite nun mehr in die 25 jahr lanng mit groser mühe, gefahr und mercklichen costen, sonnderlich aber die fuorleuth by diser leidigen und unerhörten thüren zeit mit irem grossen schaden erhalten, werden sy doch mit sonnderm befrömbden berichtet, wie dass etliche euwerer burgern inen eben starckh dar- nach stellind und sy darvon zetriben begerindt mit vermelden, wöl- len sich nit allain einer geringern provision als aber sy die unnseri- gen begnügen. Ja, damit sie darzue gelangen, in die 12 000 franckhen daran zewenden und in die schantz geschlagen, darzue noch inn die hundert dusent franckhen bürgschaft zethun anerpietind, darzue ir nun dern eurer burgern ussgeben nach inen fürschub zegeben, ge- neigt syn söllindt.» Die Schaffhauser hatten sogar die Strasse von Genf nach Lyon an verschiedenen Orten auf eigene Kosten ausbes- sern lassen<sup>44</sup>.

In der Zeit der Teuerung und Knappheit des gleichen Jahres machte die Firma sogar Anstrengungen, Getreide aus Frankreich nach der Schweiz zu führen; wie weit diese Absicht Wirklichkeit wurde, ist natürlich schwer festzustellen. Auf alle Fälle traten Jermias Peyer und Jakob Huber besonders mit Bern in Verbindung, um ein Abkommen über die verschiedenen Zölle zu erreichen<sup>45</sup>.

Die vielen gemeinsamen Geschäftsinteressen der Kaufleute führten auch zu einer Reihe von Familienverbindungen. Hans Ludwig und Lorenz Peyer waren mit Zollikoferinnen vermählt, Friedrich Peyer hatte eine Schlumpfin geheiratet. Ebenso verehelichten sich Peyer-Töchter nach St. Gallen.

Trotz aller Gesandtschaften und sonstigen Bemühungen wurde das Schicksal der Schweizer Kaufleute in Frankreich immer schlimmer, besonders wurden sie und ihre Angestellten trotz der Abmahnungen des Gouvernators vom gemeinen Pöbel der Religion wegen nicht nur schändlich traktiert, «sondern seyen auch jüngsthin ohne angesehen sie sich in religionssachen der evangelischen nicht beladen, nichts weniger als wahn sie absolute unnderthonen wären, byss uff die beymässer desarmiert worden, standen auch nicht in ge- ringen wegen und gefahren, dass ihnnen auch, wie anderen evangeli- schen daselbst mehr beschehen, ebener maassen ihre handelsheuser gestürmt und geplündert werden möchten, maassen dahn einem

---

<sup>44</sup> Miss. 14. V. 1623.

<sup>45</sup> Miss. 7. XI. 1623.

von Losanna alles verbrentd und das haus uff den boden nidergerissen, darzu seye anderen mit betroüwungen und steine wärfen also zugesetzt worden, dass sie sich anderswohin salvieren müssten»<sup>46</sup>. Die Sache kam noch schlimmer, als gar im Jahre 1628 die Pest in Lyon ausbrach. Die Reformierten daselbst wurden verdächtigt, «samm sy die läden und thüren der heusseren mit vergiften salben anstreichen und schmieren und also die contagion inn die statt gebracht» und vermehrt haben sollten. «Dannen häro wider sy der Lyonische pöwel sich empört und nit wenig von ihrer gemeindt auf den gassen nidergeschlagen, erstochen und ins wasser gesprengt» worden. Wohl ersuchte der Markgraf von Villeroy die Kaufleute unserer Nation, in der Stadt zu bleiben und versprach ihnen für ihre Person und ihre Güter alle Sicherheit; dennoch standen sie in beständiger Todesgefahr; so wurde der Zürcher Uehlinger «erstlich beroubt, hernach zum todt gebracht, Caspar Zolligkofers dienner von Sant Gallen mit steinen geworfen und übel misshandlet, ein pündtner sampt seinem sohn iämmerlich erschlagen», weshalb Schaffhausen den Vorort Zürich dringend ermahnte, im Namen der 13 Orte nach Paris zu schreiben und energisch Schutz und Schirm für die Kaufleute zu verlangen<sup>47</sup>.

Trotz aller dieser Schwierigkeiten scheint sich der Handel in Südfrankreich eher ausgedehnt zu haben, auch nach Spanien. Im Jahre 1623 erinnerten Hans Ludwig und Hans Peyer an die erst kürzlich erneuerten Privilegien. Die Stadt Puosin an der Rhone hatte in den Hugenottenkämpfen den Pass gegen die Languedoc eine Zeitlang überhaupt gesperrt und dann den Kaufleuten schliesslich Passzettel ausgestellt, Contrebande und Munition ausgenommen. Nun wurden den Peyer 64<sup>1/2</sup> Zentner Kupfer mit Arrest belegt, obgleich auch andere Firmen die gleichen Waren spedierten. Schaffhausen sah sich daher genötigt, sich für seine Leute beim Vorort einzusetzen<sup>48</sup>. In den Kämpfen Richelieus gegen Spanien wurden Hans Ludwig Peyer und andern Firmen Güter und Waren spanischerseits in den Städten Barcelona, Valencia, Madrid, Taragona, Saragossa und auch Perpignan mit Beschlag belegt, als ob es sich um Eigentum französischer Kaufleute handelte, ebenso konnten sie von ihren dortigen Schuldern kein Geld erhalten. Durch die Intervention des spanischen ausserordentlichen Gesandten in Luzern gelang es, die Anstände

<sup>46</sup> Miss. 8. X. 1622.

<sup>47</sup> Miss. 27. IX. 1628.

<sup>48</sup> Miss. 22. I. 1623.

wenigstens teilweise zu heben. Im gleichen Jahr musste sich der Rat für Lorenz Peyer einsetzen, der verschiedenen Bürgern von Valencia Waren auf Borg geliefert hatte, zahlbar in Lyon, und während vier Jahren noch keine Zahlung erhalten hatte. In diesem Zusammenhang tauchen auch die Ziegler als Grosskaufleute auf<sup>49</sup>.

Es scheint, dass sich Laurenz Peyer und Alexander Ziegler (XXV) verassoziiert hätten. Als der letztere im November 1625 in sein Vaterland, wie es heisst, zurückkehren wollte, führte er in seinem Gepäck ein Paar schwarze Seidenstrümpfe und zwei von Florette seide. In Castillon begegnete er in der Herberge einem Mann, der sich als Aufseher über die Waren ausgab, die aus dem Königreich ausgeführt würden. Ziegler mietete am folgenden Tag ein Pferd und liess das seine nebenher führen. Als er mit seinem Begleiter auf das freie Feld kam, brachen drei Gesellen, unter ihnen der obgenannte Aufseher, aus einem Versteck hervor und bemächtigten sich Zieglers Pferd, der Büchsen und Felleisen. Umsonst suchte Ziegler die Gesellen zu besänftigen; man öffnete ihm das Felleisen, fand aber nichts als die erwähnten Strümpfe, die ihm weggenommen wurden, dazu wurde er vor den Richter zu Beuge zitiert, weil er angeblich kein Zollzeichen für seine Effekten hatte. Sein Anwalt erhielt wohl das Urteil, dass alles wieder restituiert werden sollte, allein der Aufseher appellierte an das Parlament zu Dijon, vor dem Ziegler persönlich erscheinen sollte. Schaffhausen ersuchte daher den französischen Gesandten Myon, beim Gericht oder Parlament zu inhibieren, damit Ziegler seine Effekten wieder erhalte; er sei kaum wegen ein Paar Strümpfen nach Lyon gereist. Das Schreiben verwies auch auf das Abkommen mit Frankreich, nach dem die Kaufleute in beiden Landen sicher reisen sollten. Die Beschwerde hatte zunächst keine Folge, so dass das Gesuch einige Wochen später wiederholt werden musste<sup>50</sup>.

Was alles spiedert wurde, ersehen wir auch aus einem Briefe des Rates an den französischen Gesandten vom Jahre 1626, in dem er sich für Georg (XXVI) und Hans Andreas Peyer (XXVII), Lorenz Peyer und Alexander Ziegler einsetzte, die 28 Ballen Küferwaren und daneben noch zwei Freiburger Käse von Seyssel nach Lyon transportieren liessen und bei Cordun gezwungen wurden, ans Land zu fahren und die ganze Sendung zu verzollen. Als sie sich weigerten, belegten die dortigen Zöllner die ganze Lieferung mit Arrest<sup>51</sup>. Auch

<sup>49</sup> Miss. 29. X. 1625 ; 6. VII. 1627.

<sup>50</sup> Miss. 23. III. 1626.

<sup>51</sup> Miss. 19. XI. 1626.

St. Gallen versuchte, dem Transport der Schaffhauser Hindernisse in den Weg zu legen. Als im Frühjahr 1626 Laurenz Peyer und Alexander Ziegler ihre in St. Gallen gekaufte Leinwand auf ihre Maultiere laden wollten, um sie nach Lyon zu führen, hinderten sie einige St. Galler, die sich mit dem gleichen Geschäft befassten, ja sie liessen sogar ein obrigkeitliches Haftbott ergehen, so dass sich der hiesige Rat für seine Bürger einsetzen musste<sup>52</sup>.

Eine wahre Katastrophe brachte der Konkurs des oft besprochenen Hauses Jeremias Peyer und Jakob Huber im Dezember 1627. Da keine weitern Quellen vorliegen, ist es unmöglich, die Gründe des Fallimentes anzugeben; eine Hauptschuld waren sicher die unsicheren Zeitverhältnisse. Dazu mögen familiäre Verhältnisse noch eine Rolle gespielt haben. Schaffhausen erlebte damals traurige Weihnachtstage. Jeremias Peyer der Alte, wie er bezeichnet wird, verschwand nach Deutschland. Sein gleichnamiger Sohn und Georg Huber — der Sohn Jakobs — wurden sofort auf dem Rathaus eingesperrt. Alle ihre Habe kam zunächst unter die städtische Kontrolle... «War ein schrecklicher jammer», schreibt ein Chronist. Im Februar des nächsten Jahres fand der erste Rechtstag statt, an dem die verschiedenen Kreditoren ihre Forderungen zu beweisen hatten. Auf Bitte der grossen Verwandtschaft wurden Peyer und Huber im Juni nach 26 wöchiger Gefangenschaft wieder frei gelassen und unter Eid verpflichtet, sich nicht aus der Stadt zu entfernen. Da besonders die Familie Peyer mit den Angehörigen der grossen St. Galler Häuser eng verwandt waren, erlitten auch diese beträchtliche Verluste. Zollikofer meldete eine Forderung von 64 000 Gulden an, die durch Verschreibung liegender und fahrender Habe mehr oder weniger gesichert waren. Schliesslich kam mit den andern Gläubigern eine gütliche Einigung zustande, nach der sie den Zollikofer das Gut Jeremias Peyers im Rammersbühl mit allen darauf haftenden Schulden überliessen. Jeremias Peyer junior wurde ehr- und wehrlos und sollte 10 000 Gulden in die Konkursmasse legen. Die Gläubiger versuchten auch, von Jakob Hubers Frau möglichst viel zu ergattern; sie warfen ihr vor, viel Gut «aus der Schreibstube» bezogen und es zum Teil mit den Kindern unnütz verschwendet zu haben, allein sie stützte sich auf die städtische Auffallsordnung, und es gelang ihr, wenigstens einen Teil des Vermögens zu retten.

Als der plötzliche Konkurs hereinbrach, lagen da und dort noch zu spedierende Waren, die nun nicht weiter geliefert werden konn-

---

<sup>52</sup> Miss. 12. IV. 1626.

ten. Im Januar 1628 lagen für die Firma Ramsauer 14 Stück Güter in 67 und 21 Fässlein verpackt und mit ihrem Zeichen versehen, an verschiedenen Orten, und Hans Ramsauer erhielt von seinem Bruder die unangenehme Aufgabe, diese zusammenzusuchen. Um besser zu seinem Ziele zu gelangen, übergab ihm der Rat ein besonderes Empfehlungsschreiben.

Anfangs des Jahres 1629 stand eine Forderung von 6000 Gulden von Hieronymus Müller von Basel zur Diskussion, die durch «lid-lohn» für die fallite Firma entstanden war. Dieser verlangte eine Vorzugsbehandlung seines Guthabens, erhielt auch schliesslich durch ein Schiedsgericht 4000 Gulden zugesichert, allein die hiesigen Gläubiger, etwa 30 an der Zahl, wehrten sich und wollten Müller nur 2700 Gulden zuhalten. Da sie sich etwas zu rebellisch aufführten, verurteilte sie der Rat zu einer Busse von je 50 Gulden und drei Tage und Nächte Gefangenschaft, da er ihnen vorwarf, sie hätten ein fremdes Gericht gesucht. Da sie sich aber von diesem Verdacht entlasten konnten, schenkte er ihnen die Strafe. Im allgemeinen mag vom Rate aus die Tendenz vorgeherrscht haben, die auswärtigen Gläubiger zu bevorzugen, was den Unwillen der Bürger erregte, so dass die Behörde einige Male ersetzt werden musste, bis der Handel nach zwei Jahren schliesslich sein Ende fand<sup>53</sup>. Schliesslich zeigten sich 400 000 Gulden Passiven, denen 200 000 Gulden Aktiven gegenüber standen. Es scheint, dass auch französische Gläubiger in Mitleidenschaft gezogen worden seien, wenigstens wurde in Lyon ein Urteil gefällt, dass die Schuldigen in effigie an den Galgen geschlagen werden sollten, was dann aber auf Bitten der deutschen Kaufleute unterblieb. Auffällig ist, dass Alexander Peyer 1628 im Gefängnis zu Lyon starb.

Der junge Jeremias Peyer (XXVIII) wurde jedenfalls wieder rehabilitiert; wenigstens treffen wir ihn auch später wieder im Lyoner Geschäft. So befahl ihm der Rat im Jahre 1640, alle Handelswaren und Güter, die unter der Firmabezeichnung Bartholome Verru von Lyon eingingen, beim Eingang und nicht erst beim Versand zu verzollen, und zwei Jahre später wollte der Rat wissen, ob er für die genannte Firma als Faktor oder Teilhaber tätig sei<sup>54</sup>.

Es mag tragisch erscheinen, dass auch die Firma Zollikofer bald darauf ebenfalls zusammenkrachte. Allerdings zeugt es von einem eigenartigen Geschäftsgefahren, dass man eine Geheimbuchhaltung

<sup>53</sup> Chronik Georg Michael Wepfer 24. XII. 1627; 18. II., 7. VI., 10. X., 12. XII. 1628; 18. II. 1629; Frauenfelder S. 74; Copeyen 2. I. 1628.

<sup>54</sup> RP 100 S. 123; RP 102 S. 65.

führen musste. Eine genaue Untersuchung ergab eine beträchtliche Schuldenlast, so dass der St. Galler Rat die damaligen vier Gesellschafter einsperren liess und den Konkurs ausschrieb. Unter den Gläubigern in Schaffhausen wurde besonders die Firma Ziegler in Mitleidenschaft gezogen, weshalb sie sich auf alle Art zu decken versuchte. So erhielt Wachter in Memmingen Weisung, für Christoph (XXIX) und Heinrich Ziegler (XXX) alle Güter der falliten Firma daselbst mit Arrest belegen zu lassen. Ebenso gaben sie einem Andreas Bemberger zu Hamburg Gewalt, die dortigen Güter der St. Galler Firma mit Beschlag belegen zu lassen, betrug doch die Forderung der Ziegler nicht weniger als 56691 Gulden. Johann Jakob Ziegler (XXXI) verfasste zuhanden der Tagsatzung ein besonderes Gutachten, da die Zieglerschen Arrestbegehren im Inland über die Ehrengesandten nach St. Gallen weiter geleitet werden mussten. Alle Anstrengungen der Ziegler, ihr Guthaben wieder zu erhalten, könnten Stoff genug zu einer besondern Arbeit geben. Die Stadt Schaffhausen besass eine Forderung von einigen tausend Gulden<sup>55</sup>.

Im Verhältnis zu Frankreich traten seit dem Jahre 1630 die Zollschwierigkeiten wieder in den Vordergrund. Richelieus Politik verlangte vermehrte Mittel, und so wurden durch Tariferhöhungen und andere geschickte Massnahmen die Erträge der Zollpachten gesteigert. In einem Streit um die Douane zu Valence wird auch Bartholomäus Peyer (XXXII) erwähnt. Zu Ende des Jahres 1632 erreichten die Schweizer Kaufleute ein Urteil, das ihre Zollfreiheit nach den Bestimmungen des ewigen Friedens vom Jahre 1516 festlegte und die Freigabe aller verarrestierten Waren verlangte. Der französische Zollpächter führte aber den Kampf weiter, so dass Konfiskationen beinahe an der Tagesordnung standen, ebenso eine Reihe von daraus resultierenden Prozessen. 1633 beklagten sich die Schweizer, wie man ihnen den Zoll abforderte mit Ansetzung der Pistole auf der Brust und Durchsuchung im freien Feld bis aufs Hemd. Ein Interzessionsschreiben der Tagsatzung hatte nicht den geringsten Erfolg. Schliesslich bestimmten die Kaufleute eine neue Delegation unter der Führung des Zürcher Seckelmeisters David Hirzel; ihn begleitete Johann Jakob Ziegler (XXXI), Doktor beider Rechte, Stadtschreiber und später Bürgermeister. Er war der Bruder des mit Lyon in regem Handelsverkehr stehenden Kaufmanns Alexander Ziegler, ein Mann, dessen «Erfahrnus und Capacitet» den Kaufleuten bekannt war. Anfangs Oktober 1634 sprachen sie in

---

<sup>55</sup> Korr. Nr. 50 1645.

Solothurn beim französischen Gesandten Vialards vor, der ihnen aber dringend von dem Vorhaben abriet. Dennoch zogen sie zunächst nach Lyon und dann über Orléans nach Paris, wo sie einige Monate hingehalten wurden. Schliesslich erhielten sie eine Urkunde über die Zollbefreiung von Valence. Neben Hirzel bekam auch Ziegler zu einem Geldgeschenk eine goldene Kette, die er zu behalten wünschte<sup>56</sup>.

Trotz aller schönen Versprechungen gingen die Zollplakereien in den nächsten Jahren weiter. In einer Aufzeichnung vom Jahre 1635 finden wir die folgenden drei Schaffhauser Firmen aufgeführt, nämlich Alexander Ziegler und Co., Laurenz und Bartholomäus Peyer und Co. und schliesslich Kaspar Ramsauer (XXXV). Im Jahre 1639 verlangte Frankreich von den Schweizer Häusern in Lyon eine Art Kriegskontribution von 270 000 Franken, was einer mächtigen Entrüstung rief. Man protestierte beim französischen Gesandten, bei Richelieu und schliesslich auch beim König, aber ohne Erfolg, nur der Betrag wurde etwas reduziert und der Zahlungstermin verlängert. In einem Schreiben Zürichs an Schaffhausen lesen wir den Satz, es zeige sich aus dem ganzen Konflikt, «wie wenig etlich königliche minister unsere schryben und der cron so lange jahr threw geleistete dienst achten thund»<sup>57</sup>.

Aber auch der Handel bis an den Genfersee muss in den Zeiten des 30 jährigen Kriegs oft ziemlich bedeutend gewesen sein, besonders in Zeiten, da die Zufuhr im Norden fast vollständig abgeschnitten war und die Teuerung bedenklich wuchs. Umgekehrt suchte Genf 1631 sich in Schaffhausen einzudecken. So erhielt Laurenz Peyer den Auftrag, 1000 Mutt einzukaufen. Jeremias Peyer hatte zur gleichen Zeit im Schwabenland 800 Mutt, ebenfalls für Genf, eingehandelt. Wie weit Kaspar Ramsauer und Bartholomäus Peyer daran beteiligt waren, zeigt ein Beispiel aus dem Jahre 1636. Die beiden hatten vom französischen Kommissar 1200 Couves Früchte gekauft, die ursprünglich für das Veltlin bestimmt waren, aber dort nicht mehr absolut nötig waren. Wie sie nun 90 Couves nach Solothurn brachten, liess sie der Ambassador dort verarrestieren, aus welchem Grund ist nicht klar. Monate lagen sie dort. Die gleiche Firma hatte in Genf 200 Couves aus Frankreich stammende Früchte, wohl Getreide, eingelagert, allein die Stadt wollte sie nicht mehr herausgeben und es brauchte unendliche Mühen, sie frei zu bekommen. Möglicherweise<sup>58</sup>

<sup>56</sup> Wild S. 185 ff.

<sup>57</sup> Korr. Nr. 2, 3. VI. 1639.

<sup>58</sup> Miss. 16. III. 1636; 13. II., 20. III. 1637.

steht das Vorgehen in Solothurn mit dem folgenden Streit in Verbindung: Der Solothurner Besenval besass in Schaffhausen Getreide, das er wegführen wollte, allein die Stadt zwang ihn, dieses auf ihrem Markt zum Verkauf zu stellen. Er bekam gewissermassen als Strafe dafür das Recht, 500 Mutt Kernen, die für Schaffhausen in Solothurn lagen, zu verarrestieren, um sich «des vermeintlich usgstandnen schadens und umbcostens zu erholen».

Auch an andern Orten suchte Schaffhausen im Jahre 1635 seinen Bedarf an Getreide einigermassen zu decken. Hans und Hans Jakob Wüscher bekamen entsprechende Empfehlungsschreiben, um im Kanton Bern einzukaufen. Auch Jakob Hofmann und Johann Huber erstanden in Genf einen namhaften Posten, der dann aber in Brugg wieder verhaftet wurde. In der gleichen Zeit finden wir auch verschiedene Schaffhauser im Bernbiet auf dem Vieh- und Schmalzkauf. Immerhin gab es auch Zeiten, da die Getreidespedition den umgekehrten Weg einschlug. So bat Laurenz Peyer 1631 um einen Passzettel für 126 Fass, in denen etwa 760 Mutt lagen und nach Genf speditiert werden sollten. Aehnliche Lieferungen wiederholten sich. Im Juni 1646 treffen wir die Firma Christoph (XXIX) und Heinrich Ziegler (XXX), die in Schaffhausen Salpeter erworben hatten, um ihn nach Frankreich zu liefern, woher sie Blei bezogen<sup>59</sup>.

Als die Allianz mit Frankreich erneuert werden sollte, schöpften die Kaufleute neue Hoffnungen, dass auch ihre Begehren berücksichtigt würden, und wie schon früher schlossen sie sich zu einer Interessengemeinschaft zusammen. An den nötigen Fonds zahlten die Schaffhauser 150 Gulden, die St. Galler 1200, was zeigt, dass ihre Interessen immer noch dominierten. Der Erfolg bestand in einigen schönen Versprechen<sup>60</sup>.

Nach den französischen Privilegien für die Schweizer Kaufleute gingen neben der Leinwand auch in der Schweiz verfertigte Produkte wie Eisendraht, Kupferdraht, Zinn und Messing und ähnliche Artikel, mit denen Schaffhauser Firmen einen schwunghaften Handel trieben, zollfrei in Frankreich ein, allein die Zollpächter wehrten sich dagegen, was zu einer Reihe von Kollisionen Anlass gab. So liessen Alexander Ziegler und Co. 1643 Kupfer- und Zinnblech schlagen, jedenfalls in den Werken am Rheinfall, um dieses nach Lyon zu liefern. Da Frankreich einen grossen Bedarf hatte, bevorzugte man die Schweizer, die immerhin einen kleinen Zoll entrichten

<sup>59</sup> Miss. 13. I. 1635; 16. VIII. 1636; Copeyen 3. III., 28. VII. 1635; 16. III., 15. IV. 1631.

<sup>60</sup> Lüthy S. 20.

mussten. Im Oktober 1652 wurden in Seissel der Firma Ziegler neun Fässer Kupferdraht angehalten, ebenso der neu auftauchenden Firma Hans Georg Seiler (XXXIII) sieben Fässer Eisendraht. 1667 figuriert ein Posten von 16 Fass Weissblech, den Jakob Huber lieferte<sup>61</sup>.

In jenen Jahren machen wir nun die interessante Beobachtung, dass sich eine Reihe von Nordschweizern in Genf niederliessen, um von dort aus das Speditions- und Handelsgeschäft zu treiben. So erworb Hans Ludwig von Waldkirch, der mit Elisabeth Peyer verheiratet war, im Jahre 1683 für sich und seine Söhne das Genfer Bürgerrecht. Zu den nach Genf übersiedelten Schaffhausern zählt auch Hans Georg Seiler, von dem im Jahre 1677 im Genfer Grossen Rat festgestellt wurde, dass er viel Geld verdiene; in der gleichen Lage war Jakob Huber, der sogar zum Ratsherrn von Genf vorrückte. Ein Grund dieser Uebersiedelung lag wohl darin, dass im Jahre 1669 Marseille zum Freihafen erklärt wurde, so dass der Verkehr mit Genf frei von statten gehen konnte<sup>62</sup>. Wohl die bekannteste Firma Schaffhausens in der berühmten Hafenstadt war diejenige von Keller. Als die dort etablierten Kaufleute ein Memorial wegen der Forderung des 20. Pfennigs einreichten, schickte Keller in der Angelegenheit eine besondere Eingabe (Korr. 68, 4. VIII. 1753). Noch kurz vor der Revolution spendete ein Inhaber der Firma der Schneiderzunft ein Legat, das zeigt, dass er sich immer noch mit der Heimatstadt verbunden fühlte. Ein Huber wird 1734 als Grundbesitzer in Lyon aufgeführt.

Die Tatsache, dass sich verschiedene Firmen in Genf niederliessen, brachte es mit sich, dass der Schaffhauser Handel nach Lyon stark zurückging. Immerhin existierten noch im Jahre 1721 drei Schaffhauser Häuser in Lyon. 1712 erfahren wir von einem Rudolf Jezler, der in Handelsgeschäften nach Lyon verreist war (Miss. 16. III. 1712). Bei der Schaffung einer neuen gemeinschaftlichen Kasse zur Vertretung der Interessen der Kaufleute in Lyon treffen wir auch Hans Ziegler<sup>63</sup>.

Der Hauptwarentransport von Schaffhausen aus ging mehr und mehr nur bis Morges, weshalb man dieses Fuhrwerk kurz als das Morsefuhrwerk bezeichnete. Es erfuhr auch eine indirekte Förderung durch die Verbesserung der Strassen im Kanton Bern. Ein Erlass vom Jahre 1645 befahl, die Strassenränder frei zu halten und

<sup>61</sup> Lüthy S. 35, 37.

<sup>62</sup> Lüthy S. 43; Korr. Nr. 68, 4. VIII. 1753.

<sup>63</sup> Lüthy S. 183, 195; Schindler S. 130.

die Unebenheiten mit Holz auszugleichen, ein weiterer vom Jahre 1668 bestimmte, dass die Strassen mit Steinbetten und auf beiden Seiten mit Abzugsgräben versehen werden mussten<sup>64</sup>.

Eine besondere Förderung erfuhr das Schaffhauser Fuhrwerk durch die Schaffung der Bestätterei durch das Kaufmännische Directorium, indem das ganze Fernfuhrwerk unter staatliche Aufsicht gestellt wurde. Im Jahre 1706 erhielt Jakob Ludwig Spleiss das sogenannte Morse-Ordinari; als Sicherheit stellte er eine Kautions von nicht weniger als 1000 Gulden, immerhin eine bedeutende Summe<sup>65</sup>. Es mag nun sein, dass er ausserhalb des Kantons sein Monopol etwas zu sehr herausstrich, so dass die Berner Kaufleute ihn verklagten und die Herausgabe seiner Dokumente verlangten. Als er seine Klagen dem hiesigen Rat vorlegte, fragte ihn dieser wohl mit Recht, warum er überhaupt Brief und Siegel gezeigt habe, worauf er antwortete, er sei gleichsam dazu gezwungen worden. Weiter erzählte er, dass die Berner Fuhrleute gespottet hätten, die Gnädigen Herren von Schaffhausen gäben jedem Lumpenhund Brief und Siegel, was diese wohl kaum gerne hörten. Auffällig ist aber, dass die Regierung nachgab, Spleissens Vorrechte wieder aufhob und alles wieder in den alten Stand setzte, was bedeutete, dass das Fuhrwerk wieder frei war und Fremde und Einheimische sich damit befassen konnten<sup>66</sup>.

Auffällig intensiv gestalteten sich die Verhältnisse im Transportverkehr nach der Westschweiz nach dem spanischen Erbfolgekrieg. Schon während des Krieges sollten Blockademassnahmen Frankreichs gegen das Reich jeden Verkehr hindern, allein Generäle und Fürsten in den Grenzgebieten spiederten auf eigene Rechnung besonders Luxuswaren über die Grenze, indem sie mit den Zollkommissären Partikularverträge abschlossen. Den Transport besorgten Firmen wie Peyer und Huber. Als der achtjährige Weltkampf zu Ende war, setzte von Schaffhausen aus ein intensiver Transport ein, besonders mit Getreide. Das Kornhaus von Schaffhausen war voll, und auch in den verschiedenen privaten Schütten lagen etwa 1600 Mutt, weshalb der Rat mit der Bewilligung zur Abfuhr sich sehr weitherzig zeigte. Bern erhielt 200 Mutt, auch die Firma Seiler und Rauschenbach durfte innert 14 Tagen 200 Säcke wegtransportieren. Caspar Peyer zum Pfeil (XXXIV) und Fähnrich Schenkel bekamen die Erlaubnis zum Transit von 400 Säcken für Stadt und Hospital Genf. Gleichzeitig setzten die Siband mit der Abfuhr von

---

<sup>64</sup> Gfeller III, S. 554.

<sup>65</sup> Pr KD 1. III. 1706.

<sup>66</sup> Pr KD 20. V. 1706; RP 165, S. 483.

1000 Mutt ein. Einem Meier gestattete der Rat den Wegtransport von 400 Mutt nach Landeron; ein Pichard von Yverdon erhielt die Transitbewilligung für 2000 Mutt, die er im Reiche kaufen sollte und die für Welschbern bestimmt waren. Nach der Ernte schickten Schenkel und Siband zu verschiedenen Malen 1000 Mutt an einen Dunant in Genf. Auch in den folgenden Jahren war der Transit nach dem Welschland ziemlich bedeutend, und man kann sich leicht vorstellen, welcher Betrieb auf den Hauptstrassen damals herrschte<sup>67</sup>.

Selbstverständlich befuhren auch deutsche Fuhrwerke die ganze Strecke bis zum Genfersee. So erfahren wir 1734 von einem Frank von Schwabach, der aus dem Reiche Waren nach Morges und Genf führte und auch Retourfracht mitnahm. Das Kaufmännische Direktorium der Stadt hielt streng darauf, dass er alle Gebühren bei der Durchfuhr entrichtete<sup>68</sup>. Als im 18. Jahrhundert Bern begann, seine Strassen in einen mustergültigen Zustand zu setzen, häuften sich auch die Vorschriften. So musste das Gabelfuhrwerk abgeschafft und das Deichselfuhrwerk eingeführt werden, wodurch die Strassen wesentlich geschont wurden, da die Pferde nicht mehr hinter-, sondern nebeneinander gespannt wurden. Ebenso ergingen genaue Bestimmungen über das Gewicht der Ladungen, und zwar begann eine regelrechte Markterei ein.

Im Jahre 1729 setzte Bern ein Maximalgewicht von 50 Zentnern Zurzacher oder 55 Zentner Berner Gewicht, Tara inbegriffen, fest und drohte den Fuhrleuten, bei verdächtigen Ladungen das Gewicht zu verifizieren. Neun Jahre später reduzierte es das Maximalgewicht sogar auf 30 Zentner, wobei ein solcher Wagen auf gewöhnlichen Strassen mit vier, auf bösen dagegen mit fünf Pferden bespannt werden sollte.

Das Kaufmännische Direktorium Schaffhausen bezeichnete diesen Beschluss als undurchführbar, weil das Deichselfuhrwerk bei den vielen von hier ins Bernerland führenden Strassen unmöglich sei, da nicht zwei Pferde nebeneinander gespannt werden konnten, «dahero filleicht ein mittel und hernach wohl gar das weite leis eingeführet werden dörfti, wordurch das land so geöffnet wurde, dass ein solches mit der zeit unserer niderlag einen nicht geringen schaden causieren könnte».

Die Berner Vorschriften brachten natürlich auch vermehrte Spesen, weil dadurch zwei Wagen zu 30 statt wie bisher ein solcher mit 50—60 Zentnern geführt werden musste. Zudem erhab man an

<sup>67</sup> Steinegger, Getreidehandel; Lüthy S. 68.

<sup>68</sup> Pr KD 9. VIII. 1734.

manchen Zollstellen die Abgaben pro Wagen. Die Vorstellungen der Städte Zürich, Basel, Luzern hatten in Bern insofern Erfolg, als im Juni 1739 das Maximalgewicht auf 40 Zentner festgelegt wurde, und zudem durften die Fuhrleute die Gabel noch bis Ende des Jahres brauchen. Zürich hatte ein Gewicht von 50 Zentnern gefordert. Die Weinfuhrleute durften auf einem Wagen nicht mehr als zwei «tannige ryff oder La Côte fass» oder ein «eichenes» führen. Spannten die Fuhrleute auf steilen Strassen, mussten sie die Räder mit Radschuhen unterlegen<sup>69</sup>.

Ein besonderes Kapitel bedeutet der sogenannte Coche- oder Messagerieverkehr auf der ganzen Strecke Frankreich-Deutschland, der im 18. Jahrhundert in Schwung kam und durch den speziell Pakete und kleinere Quanten Waren befördert wurden und zwar in einer wesentlich kürzeren Zeit als durch den gewöhnlichen Fuhrverkehr. Als Transportmittel dienten in erster Linie Pferde und Maulesel. Im Jahre 1711 richtete der bekannte Berner Postfischer einen Messagerie-Botenritt auf der Strecke Genf-Bern-Aarau-Zürich-Schaffhausen ein, und die Regierung unterstützte seine Bestrebungen durch den Beschluss, dass alle Pakete und WarenSendungen bis zu 50 Pfund Gewicht ausschliesslich ihm zum Transport übergeben werden mussten, was natürlich auch für das Schaffhauser Morsefuhrwerk einen Schaden bedeutete, da dieses immer auch Unterwegsgut spedierte.

Zu welchen Auseinandersetzungen diese Fischersche Einrichtung führte, zeigte ein Brief von Johannes Ziegler, Kaufmann in Lyon, den er im Jahre 1714 an seinen Vetter Stadtschreiber schickte. Vor etlichen Wochen, so berichtete er, schickten die Gebrüder Mayer, St. Gallen, die in Lyon ihr Geschäft trieben, eine grössere Barschaft, die auf Maultieren verladen war, nach ihrer Heimatstadt, um dort Leinwand einzukaufen. Weil aber die Treiber lohnsweise den Transport führten, liess Postdirektor Fischer die ganze Sendung mit Beschlag belegen, als sie in Bern durchgeführt wurde, da er die Eigentümer zwingen wollte, den Transport ihm zu übergeben. Nun konnten aber seine Pferde keine Maultierlast tragen, weswegen er einfach die Geldkisten aufschlagen und sie in kleinere Lasten umpacken liess. Entrüstet schreibt Ziegler: In Frankreich, da man Untertan und nur ein Haupt hat, kann man mit solchen Lasten zu Wasser und zu Land durchreisen, ohne belästigt zu werden, «in der Schweiz aber, da ein freyes volckh, solln man sich in einer solchen

---

<sup>69</sup> Ha-Fuhrleute.

ohngebührlichen sach von einer particular person bezwungen sehen», die ganze schweizerische Kolonie in Lyon sei über dieses Vorgehen entrüstet<sup>70</sup>.

Der ganze Betrieb scheint aber sehr schlecht rentiert zu haben, und im Jahre 1739 erhob sich die Frage, ob er überhaupt weiter geführt werden könnte. Fischer unternahm alle Anstrengungen, um durch eine Reorganisation den ganzen Betrieb wieder flott zu machen. Sein Ziel war eine direkte Verbindung von Lyon über Bern-Zürich-Schaffhausen-Ulm; Zürich sowohl wie Schaffhausen begrüßten diese Anregung, und nach verschiedenen Verschiebungen trafen sich die Vertreter der in Frage kommenden Kantone am 5. Mai 1740 in Langental, wo sie mit Fischer und einer Delegation der Coche- und Messagerie de France unterhandelten. Man studierte zunächst die Tarife der Genfer Landkutsche Genf-Lyon für Seide, Halbseide, Coton, Fleurets und verglich ihn mit der ganzen Strecke, um so einen Maßstab für einen einheitlichen Tarif zu erhalten. Längere Beratungen verursachte die Festsetzung eines einheitlichen Gewichts, und man einigte sich schliesslich auf das Poid de Marc. Schaffhausen und Zürich betonten die Dringlichkeit einer raschen Spedition, sei es durch die Ordinari-Landkutsche oder durch besondere Wagen. Als aber Fischer seine Berechnungen vorlegte, erschrocken die Teilnehmer der Konferenz, denn diese sahen nicht etwa eine Reduktion, sondern eine Erhöhung der Frachtkosten vor. Schliesslich setzte man die Transportspesen von Lyon nach Nürnberg auf 18 Gulden 36 Kreuzer für den Zentner fest, wobei die droit de France en foire und der Zoll zu Valence inbegriffen waren. Der Rat erteilte dem Abkommen die Genehmigung in der Voraussetzung, dass die vom Kaiser auf ein Jahr bewilligte Reduktion des Stockacher Zolls verlängert werde. Zürich gegenüber sprach er die Hoffnung aus, dass in Zukunft der Ellikerweg gemieden werde. «Und gleichwie U. Gn HH und Obern dem werk zu algemeinem besten seinen gesegneten fortgang wünschen, also wollen Hochdieselbe sichs verstehen, dass keiner der allhiesigen kaufleuthen in oder aussert dem directorio durch widrige correspondenz solchem hinderlich zu sein sich unterstehen werde, massen man sonst die behörige mesures gegen einen solchen zu nehmen nicht würde ermangeln können.» Es scheinen also dem Abkommen gegenüber Widerstände geherrscht zu haben<sup>71</sup>. Ueber den Betrieb scheint kein glücklicher Stern gewaltet zu haben, denn schon im Dezember des folgenden Jahres trat Schaff-

<sup>70</sup> Korr. Nr. 16 b, 14. II. 1714.

<sup>71</sup> RP 197, S. 645; Ha-Fuhrleute.

hausen von dem Abkommen zurück, angeblich weil der Betrieb ihm mehr Schaden als Nutzen brachte.

Den Personenverkehr besorgte in erster Linie die eigentliche Post. Im Jahre 1736 klagten die hiesigen Pferdehändler, die Pferde zu Reisen ausliehen, weil nach dem Kundschaftsblättchen ein Deutscher von Schwabach ein Ordinari bis Genf einrichtete und die Leute aufforderte, sich ihm anzuvertrauen. Das Inserat musste daher widerrufen werden<sup>72</sup>.

Sporadisch treffen wir hin und wieder Nachrichten über den internationalen Transit, so wurden im Jahre 1739 Waren aus Salzburg nach Lyon geliefert, die durch Schaffhauser transportiert wurden. Als in Brugg Stahlsensen und andere Eisenwaren konfisziert wurden, weil sie von keinen Primordialscheinen begleitet waren, drohten die Spediteure, den Weg über Strassburg zu nehmen<sup>73</sup>.

Den ordentlichen Morseverkehr besorgte das ganze Jahrhundert die Familie Bäschlin. Dass immer wieder Unregelmässigkeiten vorkamen, ist menschlich. So beriet im Jahre 1759 eine Kommission über die Reorganisation des genannten Fuhrwerks, da die Fuhrleute die Wagen einfach stehen liessen, wenn zu wenig Frachtgut vorhanden war<sup>74</sup>. Dies hatte zur Folge, dass sich die Kaufleute anderer Speditionsmöglichkeiten bedienten, wodurch das Ordinarifuhrwerk in Zerfall zu geraten drohte. Ein Beispiel mag das Gesagte illustrieren. Im bereits genannten Jahr erhielt Heinrich Michael Rauschenbach von einem Ulmer Kaufmann sechs Fässlein ungarischen Wein. Er übergab sie dem Ordinarifuhrmann Bäschlin zum Weitertransport an eine Genfer Firma, allein dieser übertrug die Sendung in Aarau dem dortigen Wirt zum Wilden Mann. Als dieser in Aarberg durchfuhr, wurde der erwähnte Wein auf Weisung des Landvogtes mit Beschlag belegt, weil das vorgeschriebene Transitpatent nicht vorlag. Schaffhausen ersuchte um Aufhebung des Arrestes und entschuldigte sich mit der Unkenntnis der Berner Vorschriften. Als Bern mit immer neuen Vorschriften aufrückte, drohte Schaffhausen im Jahre 1759, die kostbaren französischen und italienischen Waren auf einer andern Route zu spiedieren. Verschiedene Nachrichten zeigen, dass damals die Route Bodensee-Genfersee etwas in Verfall geriet und dass mit Vorliebe die sogenannte untere Strasse über Basel-Strassburg benutzt wurde, besonders für die erwähnten Waren<sup>75</sup>.

<sup>72</sup> RP 193, S. 314.

<sup>73</sup> Schaffhauserbuch D, Staatsarchiv Bern.

<sup>74</sup> Pr KD 15. II. 1759.

<sup>75</sup> Miss. 31. I., 12. XI. 1759.

Immerhin scheint das Morsefuhrwerk rentiert zu haben. Im Jahre 1768 verkaufte Bäschlin dem Schmid zum Rappen einen Wagen mit fünf Pferden, womit der Genannte ebenfalls Gesellschafter wurde. Noch im Jahre 1780 zählte das genannte Fuhrwerk sechs Fuhrleute<sup>76</sup>. Um den Transit und den inländischen Handel zu fördern, lockerte Bern 1788 seine Gewichtsvorschriften. Die Intensität des Verkehrs hing natürlich stark von den jeweiligen politischen und wirtschaftlichen Verhältnissen ab<sup>77</sup>. Als im Jahre 1771 Oesterreich eine vollständige Kornsperre erliess, belebte sich der Verkehr vom Genfersee her, indem es gelang, italienisches und afrikanisches Getreide zu erhandeln. Sehr rege mag der Verkehr in der Zeit des ersten Koalitionskrieges gewesen sein, da französische Unterhändler besonders in Schaffhausen Lebensmittel aufkauften, die, aus dem Reich geschmuggelt, dann nach Frankreich geliefert wurden.

Die helvetische Aufhebung aller Vorrechte und Monopole brachte auch im Verkehr eine vermehrte Konkurrenz, was die Kaufleute für die Reduktion der Taxen nutzbar zu machen suchten. Im Jahre 1804 waren es besonders die Kaufleute Hans Peyer und Mandach, die in dieser Hinsicht die verschiedensten Schritte unternahmen. Ein Brugger Fuhrmann offerierte, alle Waren im Berner Gebiet zu einer reduzierten Taxe zum Transport zu übernehmen, ja, er reiste sogar nach Lindau, um mit den dortigen Kaufleuten Abkommen zu treffen, wollte er doch schon dort die Waren durch seine Leute abholen lassen. Dieser Konkurrenzkampf hatte zur Folge, dass die Bäschlin ihre Ansätze im Morsefuhrwerk reduzierten. Sie berechneten bis Morges 64 Batzen, bis Murten 50, Bern 42, Aarau 26, Brugg 24 für den Zentner, wobei nicht über 60 Zentner geladen werden durften<sup>78</sup>.

Der neue Kanton Waadt kontrollierte, was die Ladung anbetrifft, die Fuhrleute sehr scharf und versuchte, sie durch hohe Bussen an seine Vorschriften zu gewöhnen. Selbstverständlich spielte in der Renditeberechnung die Rückfracht eine sehr grosse Rolle, weshalb sich Schaffhausen im Jahre 1816 in einem freundlichen Schreiben an die Lausanner Handelskammer wandte. Nach einer Beschwerde über die Kursberechnung für die Fuhrleute heisst es : *Nous profitons de cette occasion pour vous informer que nous avons pris de nouvelles mesures pour engager nos voituriers à ne remettre en route leur chargement pour votre ville ou Ouchy même à s'y rendre eux-*

<sup>76</sup> Pr KD 27. XII. 1768 ; 10. VI. 1780.

<sup>77</sup> Korr. Nr. 136, 8. IX. 1788.

<sup>78</sup> Pr KD 10. V. 1802 ; 26. IV. 1804.

mêmes afin d'y chercher les marchandises de retour et comme nous avons tout bien d'espérer, qu'ils ne s'écarteron pas de l'obligation qu'on leur a imposé à cet égard nous vous prions de vouloir bien en faire prévenir vos négociants en les invitant que de se servir que de nos voituriers pour les marchandises déstinées pour ici et de ne plus les remettre à d'autres comme c'était le cas dernièrement, où l'on avait chargé à un voiturier de Bâle ce qui aurait dû être réservé à Adam Bäschlin qui arriva le lendemain ou le surlendemain et de l'arrivée duquel on était prévenu<sup>79</sup>.

Immer noch bildeten die Bäschlin eine Gesellschaft für den Betrieb des Morsefuhrwerks. Im Jahre 1819 traf Johann Georg Bäschlin mit seinem Vater ein entsprechendes Abkommen, 1830 wurde der Adlerwirt Johannes Bäschlin in die Kehr aufgenommen.

Dass die Waren unter Umständen einen bedeutenden Wert repräsentierten, zeigen am besten die zwei folgenden Klagen über Diebstähle. So wurde im Jahre 1803 dem hiesigen Fuhrmann zu Bützberg während der Nacht die Decke des Wagens aufgeschnitten, wobei eine Balle Halstücher und Mousseline im Werte von 756 Gulden verschwand. Den Fuhrmann traf wohl kaum eine Schuld, erklärte er doch, es sei schon lange nicht mehr Brauch, die Wagen bewachen zu lassen. Jakob Bäschlin wurden in Corcelles bei Payerne 327 Pfund Kaffee gestohlen, die einen Wert von 320 Gulden darstellten. Der Fuhrmann versuchte, Regress auf den Wirt zu nehmen, da sich dieser, wie Bäschlin behauptete, einen sträflichen Leichtsinn zu Schulden kommen liess. Wie weit er für den Verlust Entschädigung erhielt, kann nicht festgestellt werden<sup>80</sup>.

Was alles auch sonst bei solchen Fahrten passieren konnte, zeigt ein Beispiel. Als im Jahre 1717 David Hüninger auf der Rückreise mit Pferd und Wagen im Schlüssel zu Wietlisbach einkehrte, nahm ihm der Wirt zwei Pferde vom Zuge weg unter dem Vorwand, sie seien Eigentum von Heinrich Blank, der ihm noch 15 Taler schulde. Tatsache war, dass dieser Hüninger die beiden Pferde so übergeben hatte, dass er sie verwenden konnte, als ob sie sein Eigentum wären<sup>81</sup>.

Als tüchtiger Geschäftsmann schaltete sich im Jahre 1823 ein Fuhrman Halter von Holderbank ein, der das Kehrrecht von Hans Georg Bäschlin zu pachten suchte. Der von Fehraltorf gebürtige Halter betrieb in Lenzburg eine Grossfuhrhalterei. Seine Wagen fuhren bis nach Ulm und Stuttgart und übernahmen auch ganze

<sup>79</sup> Ha-Fuhrleute.

<sup>80</sup> Gutachtenbuch.

<sup>81</sup> Miss. 21. IX. 1717.

Ladungen von Käse aus der Innerschweiz, die sie zum Nachteil Schaffhausens einfach hier durchführten. Oft brachten sie auch nach der Stadt selber bestimmten Käse und berechneten dann eine eventuelle Rückfracht etwas billiger als die hiesigen Kehrfuhrleute. Wohl beschwerten sich diese, allein die hiesige Spedition konnte Halter diese Frachten nicht verweigern, da er auch sonst Güter auf den hiesigen Platz brachte, die sonst vielleicht einen andern Weg eingeschlagen hätten. Er selber schlug vor, ihn in die Kehr aufzunehmen in dem Sinne, dass sein Fuhrwerk abwechselungsweise mit zwei schaffhauserischen alle drei Wochen die vorhandenen Waren an ihren Bestimmungsort bringen sollte<sup>82</sup>.

Mit den Schaffhauser Morsefuhrleuten scheint es in jener Zeit schlimm bestellt gewesen zu sein. Die Zahl hatte sich von sieben auf vier vermindert, und von denen konnte man eigentlich nur auf einen bauen, da die beiden andern ziemlich beschränkte Mittel besassen und der letzte vor dem Konkurs stand. Bereits waren durch verschiedene Unordnungen eine Reihe von Frachten für Schaffhausen verloren gegangen, weshalb man durch die korrekte Wiedereinführung einer geordneten Kehr einiges aufzuholen versuchte. Bern und auch der Aargau führten wöchentliche Ordinarikurse nach Zürich, von wo die Waren leicht durch die dortigen Fuhrleute nach Schaffhausen spesiert werden konnten.

Für die Hin- und Rückreise nach Morges rechnete man drei Wochen. Anlässlich der Besprechung der ganzen Frage herrschte im Schosse des Direktoriums eine gewisse Unsicherheit über die Frage, ob Kehrechte wirklich ein unantastbares Eigentum bedeuteten. Tat-sache war, dass Hans Georg Bäschlin Halter seinen Anteil um 12 Louisd'ors jährlich verpachtete. Im Jahre 1830 übernahm ein Rauchenstein eine Kehr und bald darauf auch eine zweite. Nach einem Vertragsentwurf sollte er jeweils am Donnerstag oder Freitagmorgen laden und die Fahrt so einrichten, dass er immer an den gleichen Tagen in Bern, Kilchberg, Burgdorf, Rothrist und Suhr eintraf, um dort das nach Schaffhausen bestimmte Gut mitzunehmen, damit es rechtzeitig an die Fuhrleute Welti, die die Spedition nach dem Reich besorgten, übergeben werden konnte. Den Frachtsatz bestimmte das Direktorium, immerhin war es den Fuhrleuten gestattet, mit den Kaufleuten für ganze Ladungen oder Güter, die wegen der Konkurrenz eine Vergünstigung benötigten, besondere Abmachungen zu treffen. Im Jahre 1836 hörte das Rauchensteinsche

---

<sup>82</sup> Ha-Fuhrleute.

Fuhrwerk wieder auf, wodurch wieder zwei Kehren frei wurden. Ob und wie sie besetzt wurden, ist nicht ersichtlich. Noch im Jahre 1849 finden wir einen Bäschlin in der Kehr tätig, die wohl infolge der Konkurrenz der Bahn allmählich von selbst einging<sup>83</sup>.

Ein interessantes, von zähem schweizerischem Unternehmergeist getragenes Kapitel Schaffhauser Wirtschaftsgeschichte hat sich vor unsren Augen abgerollt. Es ist vor allem die Familie Peyer, die in Verbindung mit den grossen St. Galler Handelshäusern keine Mühe und Kosten scheute, die Privilegien, wie sie der ewige Friede vom Jahre 1516 festlegte, zu verteidigen und für sich nutzbar zu machen. Der straffe Zentralismus, der im 17. Jahrhundert in Frankreich Eingang fand, machte aber diese Vorrechte langsam illusorisch. Leider erfuhren die Kaufleute durch die Politiker im allgemeinen keine grosse Unterstützung, war es diesen doch hauptsächlich um hohe Pensionen und einträgliche Offiziersstellen zu tun. So reduzierte sich der Verkehr nach Südwesten immer mehr auf die Verbindung mit Morges, der fast ausschliesslich durch die Familie Bäschlin besorgt wurde, bis die neuen Verkehrsmittel auch ihm ein stilles Ende bereiteten.

- |      |   |
|------|---|
| I    | Benedikt Stokar, älter, 1516—1759, Hofrat und Kammerherr am französischen Hof, durch Heinrich II. geadelt                                     |
| II   | Hans Peyer (13 A, † 19. XII. 1572, oder 23 B, † 1583)   |
| III  | Heinrich Peyer (14 A), 1523—1582  |
| IV   | Christoffel Waldkirch, Seckelmeister, Bannerherr, Kleinrat, Mitglied verschiedener eidgenössischer Gesandtschaften, starb 5. Juli 1570        |
| V    | Martin Peyer, Dr. iur. (D 12.) 1515—1582, Erbauer des Schlosschens zu Haslach, Obervogt in Neunkirch  |
| VI   | David Peyer (40)  |
| VII  | Beat Wilhelm Im Thurn, starb 1591, Inhaber verschiedener städtischer Aemter   |
| VIII | Josua Baumann, verheiratet mit Agnes Peyer  |
| IX   | Heinrich Schwarz, Dr. iur, 1562—1629, verdienter Bürgermeister, Gesandter und Schiedsrichter in verschiedenen eidgenössischen Angelegenheiten |

---

<sup>83</sup> Ha-Fuhrleute.

- X Hans Im Thurn, 1535—1611, Inhaber verschiedener Aemter
- XI Benedikt Stokar, jünger, 1545—1597, Stallmeister am französischen Hof
- XII Heinrich Peyer (41 A), 1559—1618
- XIII Walter Am Rhyn, 1569—1635, Oberst in savoyischen Diensten
- XIV Jakob Rainsberg, St. Gallen, gest. 1558 (?), Grosskaufmann
- XV Hans Andreas Peyer (101 A), 1540—1604
- XVI Hans Ludwig Peyer (44, 173 A), 1565—1623, verheiratet mit Katharina Zollikofer St. Gallen
- XVII Jakob Zily, 1537—1609
- XVIII Bartholomäus Zollikofer, 1575—1647
- XIX Jeremias Peyer (58 B), mit Friedrich (59 B) Inhaber der Speditionsfirma
- XX Friedrich Peyer (59 B), gest. 1624
- XXI Hans Martin Oschwald, Dr. iur., 1574—1630
- XXII Hans Conrad Peyer (66 B), 1569—1623, hervorragender Staatsmann, Mitglied verschiedener städtischer und eidgenössischer Gesandtschaften
- XXIII Hans Peyer (45 A), 1569—1624
- XXIV Laurenz Peyer (85 A), 1585—1661
- XXV Alexander Ziegler (von)
- XXVI Georg Peyer (83), 1586—1648
- XXVII Hans Andreas Peyer (101 B)
- XXVIII Jeremias Peyer, jünger, (95 B), 1595—1663
- XXIX Christoph Ziegler, 1623—1682
- XXX Heinrich Ziegler, 1618—1664, starb zu Alicante in Spanien auf einer Geschäftsreise
- XXXI Johann Jakob Ziegler, Dr. iur., 1587—1656, verdienter Staatsmann, Bürgermeister 1645—1656
- XXXII Bartholomäus Peyer (43 A), geb. 1607
- XXXIII Hans Georg Seiler (Seiller), geb. 1616, gest. zu Genf, verheiratet mit Elisabeth Peyer
- XXXIV Kaspar Peyer, z. Pfeil, jedenfalls Hans Kaspar 164 D, 1677—1737
- XXXV Kaspar Ramsauer, 1600 Zunftmeister, 1608 Obervogt zu Merishausen

## Archivalische Quellen aus dem Staatsarchiv Schaffhausen

RP	= Ratsprotokolle
Miss.	= Missivenbücher
Korr.	= Korrespondenzen
UR	= Urkundenregister
Pr KD	= Protokoll des Kaufmännischen Direktoriums
Ha-Fuhrleute	= Akten der Schachtel Fuhrleute

### Literatur:

- Ammann, Schaffhauser Wirtschaft: Hektor Ammann, Schaffhauser Wirtschaft im Mittelalter. Thayngen 1948.
- Ammann, Zolltarife: Hektor Ammann, Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz I—IV, Zeitschrift für Schweizergeschichte, Band 16—18.
- Audéat: Emil Audéat, Verkehrsstrassen und Handelsbeziehungen im Mittelalter, Berner Diss.
- Baumann: Gotthilf Baumann, Das bernische Strassenwesen bis 1798. Sumiswald 1924.
- Dierauer: Johannes Dierauer, Geschichte der Schweizerischen Eidgenossenschaft 3. Band. Gotha 1912.
- Frauenfelder: Reinhard Frauenfelder, Geschichte der Familie Peyer mit den Wecken. Berichthaus Zürich.
- Gfeller: Prof. Dr. Richard Gfeller, Geschichte Berns. 3. Band. Herbert Lange, Bern.
- Hanselmann: Friedolf Hanselmann, Das Post- und Ordinariwesen in Schaffhausen bis 1848. Beiträge zur vaterländischen Geschichte. 9. Heft.
- Lehmann: Eine seltene Holzschüssel mit Zinneinlagen und ihr Besitzer. 40. Jahresbericht des schweizerischen Landesmuseums 1931.
- Lüthy: Dr. Herbert Lüthy, Die Tätigkeit der Schweizer Kaufleute und Gewerbetreibenden unter Ludwig XIV. und der Regentschaft. Heft 6 Schweizer Beiträge zur Sozial- und Wirtschaftsgeschichte.
- Roth: Dr. Walter Roth, Das Kaufmännische Direktorium in Schaffhausen. Beilage zum Jahresbericht der Kantonsschule Schaffhausen auf Frühjahr 1931. Thayngen 1931.
- Rüeger: J. J. Rüeger, Chronik der Stadt und Landschaft Schaffhausen, herausgegeben vom Historisch-antiquarischen Verein des Kantons Schaffhausen. Schaffhausen 1884.

Schindler: Dr. Walter Schindler, Zur Geschichte von Schweizer Handel und Industrie unter besonderer Berücksichtigung der Privilegien der eidgenössischen Kaufleute in Frankreich im 17. und 18. Jahrhundert. 1922.

Schnyder: Dr. Werner Schnyder, Wirtschaftsbeziehungen zwischen Schaffhausen und Zürich im Spätmittelalter. Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte, Heft 14.

Schulte: Prof. Dr. A. Schulte, Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Süddeutschland und Italien. Leipzig 1900.

Steinegger: A. Steinegger, Der Schaffhauser Getreidehandel vom Jahre 1648 bis zum Untergang der alten Eidgenossenschaft. Schaffh. Bauer 1949, Nr. 69—82.

Steinemann: Ernst Steinemann, Schaffhauser Wirtschaftspolitik – Der Kampf um Markt- und Handelsraum im 16. und 17. Jahrhundert. Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte, Heft 24.

Usteri: Dr. Emil Usteri, Die finanziellen Hintergründe der Adelsbriefe für Benedikt Stokar und Caspar Pfyffer. Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte, 16. Heft.

Wielandt: Dr. Friedrich Wielandt, Schaffhauser Münz- und Geldgeschichte, bearbeitet von Friedrich Wielandt. Herausgegeben von der Schaffhauser Kantonalbank aus Anlass ihres 75jährigen Bestehens. Schaffhausen 1959.

Wild: Dr. Ella Wild, Die eidgenössischen Handelsprivilegien in Frankreich 1444—1635. St. Gallen 1935.

Weitere Literaturangaben bei Wild und Lüthy.