

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Rhein und Rheinfluss bei Schaffhausen

Freuler, Hermann

Schaffhausen, 1888

Der Personen-Verkehr

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

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

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

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

Der Personen-Verkehr.

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

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

Die ersten Reisenden in modernem Sinne waren die Pilger nach dem heil. Grabe, die Kreuzfahrer. Es geht den Völkern wie den Menschen: Die Noth lehrt beten. Der sittliche Zerfall Rom's, die Seelennoth, welche daraus folgte, hatte das Christenthum zur Herrschaft gebracht. In Mittel- und Nordeuropa war es jedoch nicht vor den ersten Jahrhunderten des Mittelalters in die großen Massen der Völker eingedrungen; natürlich erst in Gestalt der kirchlichen Legende und Dogmatik. Der „Heiland“, sein Leiden und sein Tod zog die Blicke der Massen auf sich; die Juden und Türken wurden der Gegenstand des Hasses und der Verachtung. Dieser Stimmung bemächtigte sich die Kirche; sie sammelte durch feurige Prediger die frommen Pilger zu gewaltigen Schaaren, mehrte dadurch ihr eigenes Ansehen und ihre Gewalt und durch Erschleichung und Erpressung von Spenden und Vermächtnissen der Wallfahrer und ihrer Angehörigen ihre Kasse. Nicht bloß der fromme Beter, wen sonst sein Gewissen drückte oder Schulden oder Strafurtheile, oder Knechtschaft; wer Ruhm und Abenteuer suchte, wer sein Glück von Asien hoffte, er zog mit; — und last not least — auch viele fromme Frauen und Jungfrauen, ja ganze Familien mit Weib und Kind. Ueber 1 1/2 Millionen Menschen rechnet man seien von 1096—1189 nach dem heil. Lande gewandert.

Wenn irgendwo die religiöse Stimmung im Volke Wurzel gefaßt hatte, so war es am Bodensee und am Oberrhein. Abt Gerhard von Allerheiligen in Schaffhausen trug im ersten Kreuzzug das Banner voran bei der Erstürmung Jerusalems; er wurde der erste Wächter des heiligen Grabes, prior sancti sepulchri, und zählte als solcher zu den Großen des Königreichs. Schaffhausen wurde dadurch ein bekannter Name in Jerusalem¹¹²).

Bernhard von Clairvaux predigte den sogenannten zweiten Kreuzzug Dienstag und Mittwoch den 10. und 11. Dezember 1147 in der Münsterkirche hier, die zum Erdrücken voll war, und that dort Wunder¹¹³).

Schaffhausen sah also sicher auch Kreuzfahrer durch seine Straßen ziehen; ihnen verdankt wohl auch die Elenden-(Fremden-)Herberge und das Sonderfischenhaus seine Entstehung. Aber an den Rheinfall kamen diese Wanderer noch nicht, aus dem oben entwickelten Grunde, weil dort keine Heerstraßen hin und vorüberführten. Erst als im späteren Mittelalter der zunehmende große Verkehr im Salzhaus zur Eröffnung der Schifffahrt auf dem niederen Wasser führte, da wurde dieses auch

von Reisenden belebt; nicht aber von Kreuz- sondern zumeist von „Messfahrern“ der Zurzacher Messe. Zwar verdankt auch diese ihre Entstehung den Wallfahrern, welche zu Pfingsten zum Grabe der heil. Verena dorthin pilgerten, allein zur Zeit als unsere Schifffahrt oben im Lauffen eröffnet wurde, 14. und 15. Jahrhundert, da waren es schon die Kaufleute und Krämer, namentlich die Gerber und Lederhändler, auch die Schaffhausens, welche auf die am Verenatag für 14 Tage eröffnete Zurzacher Messe zogen.

Für den Transport der Personen wurden stets nur zwei Waidlinge zu einem Gefährt zusammengebunden und Sitzbretter querüber gelegt. Ein solches Gefährt faßte 30—40 Personen, von denen jede 24 Kreuzer Fahrgeld für die Strecke Lauffen-Zurzach bezahlte^{113a)}.

Wieder später brachten auch der Post- und Gilwagen Reisende nach Schaffhausen. Es erhielt aber erst in ganz später Zeit dieser Personenverkehr einige Regelmäßigkeit; und erst seit den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts größere Bedeutung. Natürlich. Bis dahin waren Straßen und Fuhrwerke schlecht; mitunter kaum passierbar; zwei bis drei Pferde konnten höchstens 25 Centner weiter schaffen; die Wagen mußten schwer sein und ohne Federn, so daß gewöhnlich nur die Frauen fuhren; die Männer ritten meistens. Auch für die Unterkunft bestanden bis in's siebzehnte und achtzehnte Jahrhundert wenig freundliche Herbergen. „Niemand grüßte den Ankommenden. Die Frage nach dem Stall wurde mit einer Handbewegung beantwortet. Er speiste mit der Wirthsfamilie und deren Gefinde, wann es dieser beliebte und mußte auch um die Zeit zu Bette gehen, wann sie sich zur Ruhe zu legen pflegte. Die Leintücher waren vielleicht vor sechs Monaten zuletzt gewaschen worden“¹¹⁴⁾. In Zürich mußte der Gast sofort nach dem Essen das Messer wieder abgeben!

Noch im vorigen Jahrhundert waren die links- und rechtsrheinischen Straßen zwischen Schaffhausen und Basel sehr schlecht. Von Basel aufwärts war auf dem rechten Rheinufer nur die Straße bis Rheinfelden als Landstraße benüßbar, dagegen gieng eine Hauptstraße auf der linken Seite bis Großlauffenburg. Von da zog der Verkehr ausschließlich auf der rechten Seite bis Coblenz, dann wieder links bis Kaiserstuhl. Auf der rechten Seite war die Straße von Waldshut bis Schaffhausen und Constanz zwar Hauptverbindungsweg, allein zeitweise namentlich die Strecke Oberlauchringen und Schaff-

hausen kaum benützlich, so daß die im Jahre 1780 errichtete Landkutsche, welche alle 14 Tage von Constanz nach Basel und zurückfuhr, oft acht Tage und mehr für Hin- und Rückreise verwenden mußte¹¹⁵).

Im Uebrigen erfreute sich sonst Schaffhausen verhältnißmäßig sehr früh guter Postverbindung, namentlich so weit es die Briefpost betraf. Diese war ursprünglich ebenfalls beritten. Noch lebt in Schaffhausen zur Zeit, wo diese Zeilen niedergeschrieben werden, der letzte reitende Bote, der die Briefpost von Singen nach Schaffhausen brachte und der in des Morgens Frühe beim Schwabenthor durch Läuten den Wächter zum Oeffnen des Thores weckte. Schon im 15. Jahrhundert hatte St. Gallen einen Botenritt über Lindau, Ravensburg, Ulm nach Nürnberg eingerichtet, einen „Ordinari“ im Mantel mit den Stadtfarben und Wappenschild, den auch Schaffhausen benützte.

Im 17. Jahrhundert entwickelte aber der Bürger Klingensfuß von Schaffhausen eine für das ganze schweizerische Postwesen wichtige, sehr bedeutende Thätigkeit. Er besorgte für die Kaufleute von Basel und Schaffhausen einen Botenritt nach St. Gallen; sodann organisirte er auf eigene Kosten eine Fuhrstation, von welcher alle Durchreisenden nach Basel, Solothurn, Bern, Luzern, Lausanne, Genf weiter befördert wurden; er verwandelte dieselbe nach einigen Jahren in ein förmliches Postfuhrwesen, und erhielt endlich letzteres von der Thurn und Taxischen Postverwaltung als Erblehen¹¹⁶). Klingensfuß war aber auch sehr befreundet mit der Familie Fischer, welche 1675 das ganze Postwesen in der Republik Bern von dieser als Erblehen erhalten hatte und die, in Verbindung mit Klingensfuß, einen wöchentlich zweimaligen Postkurs von Genf über Bern, Narau, Lenzburg und Baden nach Schaffhausen leitete und mit Hülfe der Thurn und Taxischen Züricherpostverwaltung das St. Galler-Nürnberger „Ordinari“ schließlich untergrub¹¹⁷).

Den eigentlichen Postwagen treffen wir bei uns im 18. Jahrhundert, verhältnißmäßig sehr früh an¹¹⁸). Schon 1706 gieng eine Privat-Landkutsche von Stuttgart über Tübingen, Tuttlingen nach Schaffhausen; 1709 wurde es ein förmlicher Postwagenkurs. Seit 1710 fuhr ein württembergischer Postwagen von Ulm über Stockach und Engen nach Schaffhausen. Doch erst Ende des Jahrhunderts und Anfang des jetzigen bildete sich das eigentliche Postwesen aus. Schon 1775 fuhren auf der eben erwähnten Straße neben den Landkutschen Thurn und Taxische Geschwindkutschen. Auch für die Güter

entstanden Anfangs dieses Jahrhunderts regelmäßige Eilfahrten, namentlich die von Hummel in Diersheim, der mit hunderten von Pferden Tag und Nacht Fuhren zu 100 Centnern von Straßburg nach dem Bodensee und umgekehrt beförderte. Im Postwagen kam 1797 Göthe von Tübingen in Schaffhausen an, wobei er allerdings die Bemerkung machte: „Wo man aus dem Württembergischen kommt, hören die guten Wege auf“. Bei der Wegfahrt gefiel ihm die Straße Schaffhausen-Eglisau freilich schon besser, zumal als an letzterem Orte hübsche kleine Mädchen das Weggeld einzogen. Der helvetische Kalender von 1791 enthält schon ein Verzeichniß von vollen vier Seiten der Posten und Postkurse, welche zu Schaffhausen ankommen und abgehen; einen förmlichen großen Fahrtenplan für Brief- und Personenpost^{118a)}.

Mit Zürich bestand ein sehr lebhafter Verkehr über Eglisau und seit 1840 auch über Andelfingen und Winterthur, Briefboten, Personenwagen, Messagerie, (Packwagen) — Alles war eingerichtet^{120 u. 120a)}.

Auch diesen Verkehr, welcher den hinter den Vorhängen und Jalousien verborgenen schönen Insassen der Erker viel Unterhaltung bot, der mit Posthorn und Pferdegetrappel¹²¹⁾ die Gassen belebte, hat die Eisenbahn bis auf wenige Rudra aufgehoben. Die Züge bringen heute die Menschen; nach dem Bahnhof sind heute die Augen gerichtet der Neugierde wie der „Fremdenindustrie“.

So sehr hat nämlich der Dampf alle Verhältnisse umgewandelt, daß heute der Personenverkehr weit wichtiger für das allgemeine Ganze ist als der Waarenverkehr. Der ganze Transit des letzteren ist vollständig werthlos geworden; er beschäftigt, so gewältig er auch werden mag, keine Hände mehr, vielleicht kaum für ein par Minuten einige Schalter; nur der Zoll vermag noch einen Theil in den Lagerhäusern aufzuhalten; aber einen verschwindend kleinen, der wiederum nur die Bahn beschäftigt. Die „Transit-Expedition“ ist im Wesentlichen ein Austausch von Frachtbriefen und Zollquittungen, sonst giebt sie höchstens Anlaß, „einen langen Zug“ zu bestaunen. Durch die kleinsten und unbedeutendsten Dörfer fährt heute oft Jahr aus und ein der größte Waarenverkehr der Welt, ohne daß dies für dieselben irgend welche Bedeutung hätte, oder sie es nur wüßten. Ihn à tout prix anziehen zu wollen, nur um an der kürzesten Linie zwischen Calcutta und Bülach zu liegen, ist Unverstand. Wohl ist es für den Handel, wohl für die Industrie von einiger Bedeutung,

möglichst direct an den Hauptverkehrsadern zu liegen, aber nicht entscheidend. Börsen, Senjalen und Lagerhäuser, Telegraph und Telephon machen heute möglich, die Waaren weit auswärts zu kaufen, zu beziehen, zu lagern und wieder zu verkaufen. Nur wem es gelingt, Stappel- und Umtauschplatz zu werden, kann sein Augenmerk, seine Hoffnung bezüglich des Verkehrs auch auf Waarentransport richten: die großen Centren Genf, Basel, Zürich; auch die Knotenpunkte, an welchen zwei Weltrichtungen sich begegnen: Luzern, Mailand.

Was heute die Verkehrsanstalt uns bringen muß, was wir heute von derselben erhoffen können, sind nicht durchfahrende Salzfüßer, Kornsäcke, Bauhölzer, sondern — aussteigende Menschen, Reisende, Touristen. Die „Fremdenindustrie“ ist heute einer der Hauptfactoren, welche unser ganzes Schweizerland erhält; die ganze gewerbliche und die Landwirthschaft könnten es nicht erhalten. Wenn die Fremdenindustrie nicht mindestens 80—100 Millionen jährlich abwirft, hat die ganze Schweiz nach der Statistik Unterbilanz¹²²). Ihre Bedeutung übersehen, sie gar gegen ein par Duzend oder sogar gegen ein par hundert kärglich bezahlte Fabrikarbeiter opfern zu wollen, weil man selbst kein Wirthshaus hat oder kein Hotel, oder keinen der Besizer zum Kunden, oder weil der Aussteigeort in dem Vorort Neuhausen fast joviel benützt wird wie der der Hauptstadt, heißt eben den Zusammenhang der Dinge nicht begreifen; nicht einsehen, wie jede Einzexistenz nach allen Richtungen bedingt ist durch die des Ganzen. Ob die Verkehrsanstalten prosperiren oder nicht, ist nicht blos für den Aktionär derselben von Bedeutung, wie es für den Finger nicht gleichgültig ist, wenn's am Herzen fehlt, obgleich er mit demselben gar nicht verwachsen ist. Daß die Bahnen möglichst viel Menschen hieher bringen, daß diese hier aussteigen, hier bleiben und Geld zurücklassen, das hebt unsern Platz, unsere Oekonomie, unsern Wohlstand. Es fällt dabei ganz außer Betracht, ob es am Kragen oder am Zipfel, am Herzen oder am Finger geschieht; denn auch das Herz kann verbluten, wenn man den Finger abschneidet.

Daß aber die Fremden, die Touristen in Schaffhausen aussteigen, und zwar zu Tausenden, das verdanken wir dem Rheinfall und einzig dem Rheinfall, und werden es ihm auch ferner so lange zu danken haben, als er uns erhalten bleibt und eine gut ge-

leitete Fremdenindustrie den Zug nicht bloß dorthin zu lenken, sondern auch dort festzuhalten vermag.

Ganz richtig, der Rheinfluss wurde schon besucht, bewundert, besungen und sein Ruhm der Welt verkündet, bevor man in der Schweiz und an seinen Gestaden eine „Fremdenindustrie“ kannte. Warum dies erst sehr spät geschah, ist weitläufig oben erörtert; daß dies auch im Zusammenhang stand mit der Anschauung von den Naturerscheinungen überhaupt, hat unser leider früh verstorbener Dichter F. Zehender in seinem Buche: „Der Rheinfluss im Lichte der Naturerscheinungen verschiedener Zeitalter“ (Zürich 1866) unübertrefflich schön ausgeführt. Doch geht aus dieser Darstellung auch hervor, daß, welcher Fremde auch seit dem Anfang des XV. Jahrhunderts an den Fluss herantrat, — und früher war er ja für solche nicht zugänglich — stets den Eindruck erhielt, eine in ihrer Art einzige Naturerscheinung gesehen zu haben und dies, wenn er überhaupt zur Feder griff, auch vermerkte und vermeldete. So der gelehrte und weitkundige Begleiter Papstes Johann XXIII. beim Concil zu Konstanz (1414); so der Ulmer Prediger-Mönch Felix Faber (1490); Seb. Münster (1550); der englische Gelehrte Hugonius; der französische Gelehrte H. von Montaigne (1580¹²³); Stumpf in seiner Schweizer-Chronik, Krieger in seiner Schaffhauserischen verkünden seinen Ruhm. — Der Prophet gilt indessen nichts in seinem Vaterlande, das Wort findet auch seine Anwendung auf so großartige Natur Schönheiten. Denn als Montags den 11. Februar 1563 Kaiser Ferdinand I. mit seinen 700 Reitern von Waldshut her nach Schaffhausen kommend, statt den nächsten Weg über die Enge nach Schaffhausen einzuschlagen, erst nach dem ihm damals schon rühmlich bekannten Rheinfluss einen Absteher machte „dem Lauffen zu lieb“, wurde dies als eine Eigenheit im Rathsprotokoll vermerkt. Vielleicht haben seit dieser hohen Aufmerksamkeit auch die vornehmen Herren in Schaffhausen den Rheinfluss ebenfalls schön und merkwürdig gefunden; denn am 16. Juli 1624 führten sie den Herzog Achilles von „Württemberg“, nachdem sie ihn im Gasthof zur Krone „tractirt“, selbst nach dem Rheinfluss¹²⁴). Auch die Zuzacher Wallfahrer und Meßbesucher mögen den Ruhm desselben verbreitet haben.

Als endlich, wie oben ausgeführt, im letzten und Anfang dieses Jahrhunderts ein geordnetes Post- und Gasthofwesen den Personenverkehr nach Schaffhausen vermehrte, da finden wir auch sofort, daß

2
alle namhaften Reisenden, die nach Schaffhausen kommen, den Rheinfall aufsuchen. Wie Lavater, Lang, Kampe, Stolberg, Hebel, Jean Paul, Rückert, Wessenberg, Schiller, der ihn nicht sah (im Taucher), Göthe, der ihn im September 1795 besuchte, wie Scheffel und eine ungemessene Zahl Neuerer ihn beschrieben und besungen, das berichtet Behender am angeführten Orte und Andere¹²⁵⁾. An ihrer Stelle möge indessen hier ein Prosaiter sprechen, nämlich eines der ältesten jener heute in jedes Reisenden Hand liegenden Bücher, die man seit damals an ihrem rothen Einband erkennt: das „praktische Handbuch für Reisende durch Europa und Asien“ von Beck (Leipzig 1810). Es sagt¹²⁶⁾: „Der Rheinfall, der Natur dauerndes Werk, bezaubert noch wie vor Jahrhunderten das Auge und erhebt die Seele. Jeder sollte diesen Fall dreimal sehen, einmal bei Sonnenaufgang, einmal des Abends und noch einmal bei Mondlicht. Der Regenbogen, vom Wasserstaube gebildet, ist nur um 9 Uhr des Morgens sichtbar. Man kann zweierlei Gesichtspunkte nehmen, entweder a) von einer Gallerie (oder Gerüste), die fast der Wasserfläche gleich steht, oder b) von einer Barke, worauf man unterhalb dem Falle quer über den Rhein fährt.“

Was Beck damals geschrieben, ist heute noch im Princip wahr, Aber es ist freilich eine andere Zahl, welche heute mit dem Baedeker, Berlepich, Tschudi, Meyer und wie sie alle heißen, bewaffnet am Bahnhofe Schaffhausen aussteigt. Das Verzeichniß über Personenverkehr der badischen Bahn weist z. B. für die Station Schaffhausen aus:

1885 Mai—Oktober angekommene Personen	52,331
in den übrigen 6 Monaten	36,157
zusammen im Jahr	88,488

in den Sommermonaten sind also mehr als in den übrigen: 16,174 Personen in Schaffhausen nur mit badischer Bahn angekommen. Diese, und die, welche per Nordostbahn hier über den Winterverkehr hinaus ankamen, die, welche per Dampfboot und die, welche in Neuhausen aussteigen, sie werden im großen Ganzen die Touristen-Masse ausmachen, welche jährlich vom Rheinfall angezogen wird.

Dieser gewaltige Personenverkehr ist in seiner Bedeutung für Schaffhausen an die Stelle getreten des früheren Waarentransportes und wahrhaftig, der Tausch ist kein schlechter. Diesen Verkehr zu fördern, zu er-

halten, anzuziehen, das ist eine der hauptsächlichsten, wirthschaftlichen Aufgaben unseres Gemeinwesens. Aber der mächtigste Hebel, der wirksamste Magnet, die bleibendste Garantie für denselben wird stets der Rheinfall bleiben, so lange Natur und Menschen ihn unverfehrt erhalten; ihn nicht durch Entstellung, Verbauung und Aderlässe, beziehungsweise Wasserentzüge schädigen, verkleinern, verunstalten und ihn damit um seinen alten, wohl begründeten, in der ganzen civilisirten Welt verbreiteten großen Ruhm und Namen bringen. Wohl ist er nicht unser einziger Trost; aber unser zuverlässigster. Wohl hat man die Kräfte des Rheines auch nutzbar gemacht für die Industrie; kein vernünftiger Mensch wird wünschen, daß dies anders wäre oder in Zukunft nicht mehr geschehe. Aber diesen ganz gewaltigen Fremdenverkehr, diese ganze Fremdenindustrie ebenfalls der Turbine zu opfern, sie mit der Gewerbeindustrie umzubringen, statt Beides neben einander und durch einander zu erhalten, zu fördern, zu beleben, das kann nur Unverstand oder Eigennuz wollen, oder wer unserer Stadt eine Zukunft herbeiwünscht, wo sie nur noch erfüllt sein würde vom Rauch der Fabrikamine, von reichen Fabrikherren mit ihrem Troste von Angestellten und armen Fabriklern; daß sie also herabsinke zur reinen und bloßen Fabrikstadt.

Möge Gott und sein einzigartiges Naturgeschenk, das er uns anvertraut — der Rheinfall — in alle Zeit unsere liebe Stadt Schaffhausen vor solchem Schickjal behüten!

