

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Rhein und Rheinfluss bei Schaffhausen

Freuler, Hermann

Schaffhausen, 1888

Das Salz

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

ausgetauscht. Die von weiterher: von Bregenz, Lindau, Korsbach trafen natürlich des Wetters wegen nicht regelmäßig ein; sie fuhrten deshalb schon seit alter Zeit direct nach Schaffhausen, oder wenigstens bis Stein, wenn sie Waaren hatten, die rheinabwärts bestimmt waren. Kam ein Schiff von oben auf den Markttag, Dienstag, in Schaffhausen an, so durfte es bis Morgens 10 Uhr an Rückfracht verladen, was es vorfand oder kaufte; an Wein jedoch nur so viel, als etwa die Schifflente für ihre Haushaltung brauchten. Die Weinfrachten schienen nämlich sehr beliebt zu sein; eine Verordnung von 1580 läßt errathen, warum, wenn sie verfügt: „Auch solle das übersüßige Weintrinken ußer den Winfassen verboten sin und nitt wider mit Wassers Zufüllung zu begegnen.“ Die Lindauer und Bregenzer hatten daselbe Recht wie die Andern bis Mittwoch 10 Uhr; doch durfte immer nur ein, nie zwei Schiffe beladen werden. War ein zweites Schiff da, so durfte es die Ueberfracht nicht laden, sondern mußte „leer“ abgehen. So war es auch auswärts ähnlich für die Schaffhauser Schiffer gehalten^{74a)}.

Die Segelschiffe, deren man vor Jahrhunderten auf dem Bodensee sich bediente, hatten denselben Bau und die gleiche Einrichtung wie die heutigen. Sie waren von Eichenholz mit flachem Boden, ohne Verdeck und benützten ein großes viereckiges Segel. Die größten, die jogen. Lädinen, waren 110 Schuh lang, 14' breit, 4—5' tief, und hatten eine Ladfähigkeit von 1500 à 2500 Centner; die sogenannten Halblädinen hatten eine Länge von 60 à 70 Fuß, eine Breite von 8¹/₂, und waren geeignet für eine Ladung von 100 Faß Salz oder 200 Malter Korn, also ein Gewicht von 300—500 Centnern⁷⁷⁾. Nur sie und kleinere gelangten nach Schaffhausen mit einer Bedienung von 3—5 Mann. — Die Ankunft der Schiffe mußte durch den Feuerwächter auf dem Uno:h signalisirt werden. „Dieser Wächter muß auch mit einer Trummeten alle Schiffe, die ein wenig groß sind, mit sammt den Lädinen und Lastschiffen, so us dem Bodensee und Untersee den Rhein ab kommen, vermelden; und ist's ein Lindauer Vedi, einen Fahnen usher strecken“⁷⁸⁾.

Eine der wichtigsten Waaren, welche nach Schaffhausen, zum Theil auch zu Wasser kam, blieb bis jetzt unerwähnt:

das Salz.

„Der Bezug des Salzes, sagt Wone⁷⁹⁾, nöthigte die Menschen

früher zum auswärtigen Handel als die Beschaffung des Weines, weil es für die Nahrung unentbehrlicher ist, als diese“. Diesem Umstand verdankt wohl Schaffhausen nächst der Schifffahrt seine Entstehung. Der ganze Högau, der Klettgau, die Aar, der Wald von Waldshut bis Basel, dieses selber, der ganze Duragau vom Bodensee bis zur Aare, mit Einschluß von Zürich, Zug, Luzern und den Urkantonen, auch der Aargau mit Solothurn und mit Bern — brauchten Salz und dieses Salz kam seit ältester Zeit bis in dieses Jahrhundert alles über Schaffhausen. Es kam entweder von Ulm, aus Oesterreich-Ungarn oder aus Bayern herauf per Achse, oder aber von Hall bei Innsbruck über den Arlberg und Bodensee per Schiff hier an. Da, wo die Straßen zusammen trafen des von den Schiffen auf die Achse umgeladenen und des Land-Transportes, da stand die Fron-Waage — der Waag- oder Salzthurm. Dort und am Staad wurde der erste Zoll erhoben; am Staad und weiter oben bei den Fischbänken bauten die ersten Herren „am Ort“ ihre Thürme. Dort entstand der Marktplatz, dort der „Ort“, das oppidum, mit eigenen Rechsamen, welche man später durch oberherrliche Verleihung sich bestätigen ließ gegen Zusage eines minimen jährlichen Tributes^{79a}).

Der gewaltige Salzverkehr rief sehr bald, namentlich bezüglich des per Schiff anlangenden Salzes Lagerplätzen, Lagerhäusern; diese waren natürlicher Weise am Stadel gelegen. Deshalb heißt auch schon in ältester Zeit der Stadel dort „Salzstadel“, das Lagerhaus „Salzhoj“⁸¹). Dort sammelten sich auch die übrigen Güter, dort entstand ein förmlicher „Güterhoj“. Das Salz war und blieb indessen so dominirend, daß die ganze Gerechtsame der Schifffahrt, des Landens, des Zolls wesentlich auf das Salz bezogen wurde; ja mit der Zeit dehnten die österreichischen Herzoge, denen auch die Salzwerke Tyrols gehörten, als die Reichsstadt Schaffhausen in ihrer Pfandschaft lag, (1330—1415) und sie vorübergehend selbst den Salzhoj und Salzstadel an sich gebracht und wieder verpfändet hatten, dieses Recht dahin aus, daß alles Salz es komme zu Wasser oder zu Land, in den Salzhoj zu Schaffhausen niedergelegt und nur mit der Einwilligung des dortigen Lehensinhabers weiter geführt und von den Bürgern und Landleuten nur dort gekauft werden dürfe; „daß also kein Salz, noch Hsen, das den Ryn abkommiet, auslende, wen dez das ze Schaffhausen“⁸²). Die Bürger und Bauern, welche damals unter Oesterreich standen,

waren aber die fast der ganzen deutschen Schweiz, eines Theiles des Högauens, der Vaar, des Klettgauens, die Städte von Waldshut ab bis Basel und des dortigen Schwarzwaldes. Für sie alle war nunmehr verordnet, das Salz von oder wenigstens über Schaffhausen zu beziehen.

Die „Wiechjer“, die bedeutendsten Kaufleute Schaffhausens, gewaltige Spediteure, borgten den Herzogen Geld auf den Salzhof und dessen Gerechtsame; erwarben nachher beides von ihnen. Sie wußten dagegen die Herzoge zu bewegen, den Salzhof Schaffhausen auch für die übrigen Kaufmannsgüter mit Privilegien zu versehen, welche ihn zu einem Stappelpfah für weitherum geeignet machten. So verfügte denn schon Leopold im Jahre 1385⁸³⁾,

„1) Daß Niemand des andern Kaufmannsgut oder Habe im „Salzhof mit Beschlag belegen oder mit derselben einen Gerichtsstand für eine Klage begründen dürfe, er sei Einheimischer oder „Fremder, und der Betreffende in Acht oder Bann, ausgestellt oder „nicht; so weit der Salzhof reicht und das Jar und das Schifflendi“.

„2) Item, was auch an Gut oder Kaufmannswaare den Rhein „ab geht und kommt, das soll nirgends ausgeladen werden denn „im Salzhof⁸⁴⁾, und soll auch Niemand ein Schiff laden, denn mit „unserer Getreuen, der Wiechjer, Willen, oder dessen der den Salzhof „mit unserer Zustimmung inne hat“.

„3) Item, es sollen auch die Lader, Spanner, Winder und „Träger, welche im Salzhof Knechte und darin seßhaft sind, keine „Steuer geben, weder Wach- noch Kriegsdienste thun müssen“.

Unter solcher Protection und mit solchen Rechten begabt mußte der „Salzhof“, der „Hof“ Schaffhausen bald ein gewaltiger Stappelpfah für Waaren werden und das um so mehr als seit 1404 er von den Wiechjern und den österreichischen Herzogen an die Stadt selbst übergegangen war⁸⁴⁾.

Nicht zumeist auf der Wasserstraße, sondern, wie wir oben gesehen, auf den Landstraßen kamen die Frachten an; aus Schwaben rollten die Fuhren daher. Bei dreihundert Pferden vermochten die Klosterstallungen zu fassen; die im „Schwert“ beim Hofmarkt fast zweihundert; solche beim „Schiff“ und draußen in Fischerhäusern und in der Vorstadt nicht viel weniger; sie waren offenbar alle oft und viel in Anspruch genommen.

Ab Schaffhausen führte die Straße über Zestetten, Lottstetten, durch das Rafzerfeld nach Eglisau und von da nach Zürich und in die Schweiz; oder nach Zurzach und von dort zu Wasser oder zu Land nach Basel, dessen Handel indessen erst am Ende des 17. Jahrhunderts nach dem Nienmeweger Frieden recht empor blühte.

Der Hauptzug all' dieser Fuhrwerke ging also nach dem sehr alten Rheinübergang zu Eglisau. Lottstetten wird schon in Urkunden vom Jahre 827 genannt. Nicht etwa bei Schaffhausen ging der Zug über den Rhein; denn die Straße nach Andelfingen, Winterthur wurde erst in den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts erstellt; dagegen führte eine solche von der Rheinbrücke in das äußere Amt des Kantons Zürich, namentlich aber über Stammheim nach Frauenfeld, Wyl, und von da nach St. Gallen und den beiden Appenzell oder in's Toggenburg und das Rheinthal; auch eine über Dießenhofen nach Kreuzlingen und dem Oberjee. Was nach Schaffhausen kam, wollte also weiter, meistens rheinabwärts. Aber bevor der Salzhof unter der Herrschaft der Stadt Schaffhausen zu einem eigentlichen Güterhof und Stappelplatz herangebildet ward, dachte Niemand daran, daß diese Weiterpedition etwa auch zu Wasser geschehen könne. Natürlich nicht. Die Waare, welche auf der Achse kam, und da war ja weitaus die meiste, wollte auf der Achse weiter und ihr folgte das Gut, welches per Wasser ankam. Zu seiner Expedition mußten die Hemmenthaler fortwährend 18 Fuhren bereit halten⁸⁵⁾.

Seit durch „die Grub“ nach den Mühlen eine Straße gebaut und angelegt war, wurde den Bürgern schon 1379 erlaubt und befohlen, für ihre Bauten die Steine abzubrechen des vom Fäsenstaub bis zum Rhein vorspringenden Kalkfelsens. Dadurch gewann man den Platz für die „Walf“, die innern zwei Mühlen, die Säge und — eine Straße durch das Urwerf nach dem Bohnenberg. Vom Urwerf ging sie, schon frühe gepflästert, sehr steil herauf als „Kägensteig“ unter dem Schwangut (heute Charlottenfels) zum „Wagnerhaus“, das etwa in der Höhe stand des heutigen „Scheidel“ und das sehr nöthig war wegen der vielen fortwährend dort brechenden Deichsel, Räder, Waagscheite u. j. w. Von dort gings über den Bohnenberg nach dem Klettgau oder nach Zestetten und Lottstetten und zwar bis zum Jahr 1840, wo die neue, gegenwärtige Straße erstellt wurde. Vom Bohnenberg, später auch von der Höhe des Wagnerhauses aus

führten Zweigstraßen, ursprünglich mehr Güterwege hinüber nach den „Neuen Häusern“ („Neuenhufen“) und der Mühle in Neuhausen, und wieder später eine von da nach dem Lauffen und zur Ueberfahrt (Urfahrt) im Nohl⁸⁹⁾.

Den „Lauffen“ erwähnt allerdings schon die Rheinauer-Urkunde Ludwig des Deutschen vom Jahre 858; schon 1070 vergab Eberhard von Nellenburg dem Kloster Allerheiligen 15 Hufen⁹⁰⁾ und eine Mühle in Neuhausen, anno 1253 begegnen wir schon den Herren von Urfahrt im Nohl; anno 1345 verkaufte die Aebtissin zu Lindau ihre Mühle im Lauffen — dieselbe, die Eberhard schon vergabte? — sammt Holz, Feld, Acker und Wiesen und aller Zubehörd an den Schaffhauerischen Schultheißen Egbrecht von Randenburg⁹¹⁾. Allein von einem größeren Verkehre im Lauffen, namentlich von einer Schifffahrt von dort den Rhein herab, davon hören wir erst im Anfang des fünfzehnten Jahrhunderts die Urkunden reden. Das ist wohl der Grund,

Warum der Rheinfluss so lange in der Geschichte unbeachtet geblieben ist.

Allerdings, wie oben S. 2 dargethan, waren schon Kelten und Römer am Rheinfluss; aber jedenfalls nur in geringer Zahl. Er hatte für sie keinen Werth. Seine Schönheit zog damals noch keine Touristen an; zur Niederlassung eignete er sich nicht, eben weil er nicht schiffbar war; eine Befestigung war nicht nothwendig, er verwehrete selbst den Paß; überdies war er schwer zugänglich. Seine steilen hohen Ufer waren, wie theilweise heute noch, mit Wald bewachsen, unbewohnbar, unwegsam, ja unzugänglich, z. B. bei der Bruchhalde. Die Gegend war daher wohl bis in's neunte Jahrhundert unbewohnt; auch oben auf der Höhe, wo Landwirthschaft sich treiben ließ; für Handel war sie ebenfalls nicht geeignet. Deshalb suchten auch weder die keltischen, noch die römischen, noch die spätern Verkehrsstraßen jenen Ort auf; sie zogen auf der Höhe an dem Wald und später den Feldern und Höfen vorüber, wie wir sahen über den Bohnenberg nach dem Klettgau oder nach Hoffstetten, Zestetten, Lottstetten, Rafz und Eglisau. Darum blieb der Rheinfluss unbekannt. Weder Fuhrwerk noch Fußvolk traten an ihn heran. Für die nächsten Anwohner selber hatte er auch wenig Werth. Seine Wasserkraft trieb