

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Rhein und Rheinfluss bei Schaffhausen

Freuler, Hermann

Schaffhausen, 1888

Schiffahrt auf dem "oberen Wasser"

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

reißen und litt nicht, daß der Vogt von Kyburg auf dem dritten Joch der Rheinbrücke zu Gericht sitze, da von einem solchen Zugeständniß von Seite Ulrich Trüllerey's, wie Zürich behauptete, „hierorts sich kein Wort geschrieben vorfinde⁵⁶⁾“. Der hierüber am 4. August 1555 gefällte eidgenössische Schiedsspruch⁵⁷⁾ lautet auch dahin, daß die Rheinbrücke „bis zum Gatter in Feuerthalen“ und dazu noch 22—29 Fuß auf dem linken Strom-Ufer Schaffhausen angehören solle; dagegen müsse die Stadt den gegen das Züricher Gebiet springenden Wider auslöschten und das außerhalb der angegebenen 22 Fuß erbaute Thorhüterhäuschen abbrechen; auch dürfe sie keine neuen Festungswerke bei Feuerthalen in den Rhein bauen. Oberhalb und unterhalb der Brücke solle der Rhein, soweit er die Grafschaft Kyburg bespüle, Eigenthum Schaffhausens sein⁵⁸⁾. Zu Kyburg gehörte aber damals alles heutige zürcherische Gebiet, welches am Rheine dem Kanton Schaffhausen gegenüber liegt: Feuerthalen, Langwießen, Flurlingen, Lauffen. Daran hielt man aber auch fest. Als im Juni 1640 ein Hochwasser die Brücke bedrohte, erklärten die herbei citirten und geeilten Gesandten Zürichs⁵⁹⁾, daß in Feuerthalen „des Amtschreibers Mauer an dem Rhein, der Catherine Fehrkin angefangene Trotte“ und andere wider den Vertrag von 1555 errichtete Gebäude sofort auf den Grund abzubringen seien⁶⁰⁾.

Im Jahr 1655 wurde der Vertrag von 1555 erneuert und weiter vereinbart: „Sollen beide Theil dem Rhein seinen ordentlichen Fluß und Gang lassen, und was derselbe jedem Theil gibt oder nimmt, dabei soll es bleiben, und daß kein Theil nichts Gefährliches darein einschütten solle, dadurch der Rhein dem andern Theile zugerichtet werden möchte“.

Das Hoheitsrecht des Staates beziehungsweise der Stadt Schaffhausen über den ganzen Rhein wurde so heilig und unanfechtbar betrachtet, wie ein Eigenthumsrecht, und daher mit aller Energie überall vertheidigt, bis in dieses Jahrhundert^{60a)}.

Schiffahrt auf dem „oberen Wasser“.

Die Staatshoheit Schaffhausens über den Rhein äußerte sich aber, wie eben dargethan, seit uralter Zeit nicht bloß auf der Brücke und im Brückenzoll, sondern in seiner Schiffahrts- und Fischerei-Gerechtigkeit.

Zwar sind die Urkunden noch da, nach welchen Eberhard III. von Nellenburg im elften Jahrhundert diese Rechte an das Kloster und diejenigen mit welchen sie dieses bald nachher an angesehene Private Schaffhausens verlieh; allein es ist nicht zu zweifeln, daß die Belehnung hier später kam als die thatsächliche Ausübung des Rechtes und daß sie diese nur noch bestätigte.

Die besondere Gestaltung des Rheinbettes von Stein bis Basel hatte längs desselben auf ganz natürlichem Wege seit ältester Zeit besonderen, von den niederrheinischen ganz verschiedenen Schifffahrtsrechten gerufen. Die Stromschnellen zwischen Coblenz und Waldshut, der Wasserfall bei Lauffenburg, die Platte bei Säckingen, die Rothe Fluh bei Brennet; das Gewild bei Beuggen, der Höllhafen bei Rheinfelden verlangen theils ganz besondere Orts- und Schiffskunde, welche nur der von Jugend an auf den betreffenden Wassern eingelernte Schiffer haben kann, theils verbieten sie sogar die Schifffahrt und machen ein Anlanden, eine Schiffländi, einen Stappelpfah, ein Staad nöthig. Jenen natürlichen Fahrhindernissen verdanken die Genossenschaften der „Ständeler“ in Coblenz, der „Lauffentnechte“ in Lauffenburg und die große „Rheingenossenschaft“ in Rheinfelden mit ihren Rheingrafen, Rheinrügen, Maitagen und Maibriefen ihre Entstehung; ihnen auch die „Schiffmeister“ von Schaffhausen.

Am unerbittlichsten nämlich verlangte auf der bezeichneten Strecke ein Staad der kleine Lächen) und der große Lauffen bei Schaffhausen. Hier war seit uralter Zeit oben am Einfluß der Durach, oberhalb des Fahrs, der Brücke, die natürliche Schiffländi, das Staad. Hier konnte man nicht weiter fahren. Man brauchte nicht Schifflente zur Weiterfahrt aber zur Anfahrt, zum Ausladen, zum Recken auf den Neckwegen bergaufwärts. Nicht das Recht machten daher die Schifflente in Schaffhausen geltend, die Schiffe weiter zu begleiten, wie die von Eglisau, Coblenz, Lauffenburg, Rheinfelden, Basel, aber das, sie anzubinden, auszuladen, sie bergaufwärts zu führen. Dies und die Fracht bergaufwärts betrachteten sie als ihre Domäne. Davon erhoben sie Gebühren, Zölle: Wasserzoll, Hofzoll (vom Hof, wo die Güter ausgeschifft wurden⁶⁸). Darauf war daher Schaffhausens Augenmerk von Anfang an gerichtet, die Schiffe zu zwingen, hier und nur hier zu landen und daß es dieses Recht erwirkte und wiederholt bestätigt er hielt und es ausübte bis 1837, dadurch hat es sich als die

Herrin des gesammten Rheines längs seines Gebietes bekundet, so weit die Geschichte zurückreicht. — Daher das oben erwähnte, schon anno 1259 gefällte Urtheil, daß bis zum Plumpen — zwei Stunden oberhalb Schaffhausens — Niemand auf dem jenseitigen Ufer etwas ein- oder ausschiffen dürfe, daher die Bestätigung dessen anno 1385 von Herzog Leopold von Oesterreich, der damals Herr war beider Ufer. Daher die oben schon erwähnten Urtheile der Züricher und Eidgenossen; daher erklärten die sechs Schirmorte des Klosters Paradies (Luzern, Uri, Schwyz, Unterwalden, Zug und Glarus) im Jahre 1578, „es sei irrig, daß was für das Kloster erkauft sei und den Rhein hinauf geführt werde, zollfrei sei; denn, so viel den Rhein belangt, daran habend Unsere Herren und Oberen (der 6 Orte, beziehungsweise von Paradies) ganz und gar kein Anspruch und werden sie (die zu Schaffhausen) dabei ruhig verbleiben lassen.“ Deßhalb mußte 1601 Niklaus Koch, Bürger und Wirth zum Engel in Feuerthalen — nach ihm noch viele Andere — als er Bauholz zur Auf- führung seines Hauses den Rhein hinabführen ließ, bei Schaffhausen um die Erlaubniß anhalten, es an dem jenseitigen Ufer ausladen zu dürfen und dafür einen von dem Obervogt der Kyburgischen Vogtei Lauffen, zu der Feuerthalen gehörte, besiegelten Revers ausstellen, daß drüben keine Landungsstelle gestattet sei und „solch gnädige Verwilligung für keine Gerechtigkeit zu halten, zu achten oder anzuerkennen⁶⁹⁾.“

Auch gegenüber dem österreichischen Dorfe Büsingen wurde 1751, als dort eine Ablade und Zollstätte errichtet werden wollte, energisch reclamirt und — Oesterreich anerkannte das Schiffahrts- und Stappelrecht der Stadt Schaffhausen⁷⁰⁾.

Die ganze Schiffahrtsgerechtigkeit hatte 1404 die Stadt Schaffhausen von dem Kloster und den Berechtigten an sich gebracht, sie aber ihrerseits wieder an die Fischerzunft, beziehungsweise an die vier und später acht Schiffmeister vergeben, welche auf Vorschlag der Fischerzunft vom Rathe gewählt wurden und welche hernach über die Reihenfolge ihres Dienstes das Loos zogen. Es geschah diese Abtretung unter der Bedingung: 1) Daß nur gelernte Schiffer die Handelschiffahrt trieben, 2) Die ganze Schiffergesellschaft für allfälligen Schaden, der durch ihre mehr oder mindere Schuld entstehen möchte, in solidum hafte.

Eine Abgabe hatten die Schiffer nicht zu zahlen; dagegen wurden ihnen vom Rath, und zwar seit Bildung des Kantons vom Regierungs-

rath Ordnungen gestellt, die Schifflöhne und die Abfuhrلöhne taxirt und die Zahl der Schiffmeister nach Bedürfniß gemindert oder gemehrt.

Als im Jahre 1837 der oben erwähnte Staatsvertrag über freie Schifffahrt mit dem Kanton Zürich zu Stande gekommen war, wurden die damaligen Schiffmeister sowohl des oberen als des „niederen Wassers“ vom kaufmännischen Direktorium abgefunden⁷¹⁾.

Die Schifffahrt nach Schaffhausen war stets ein Zweig derer auf dem Bodensee. Die Flößerei ausgenommen, war sie nie sehr bedeutend und zwar eben aus dem natürlichen Grunde, daß sie hier nothwendigerweise unterbrochen werden mußte und verhältnißmäßig wenig Rückfracht für die Bergfahrt bot.

Auch auf dem Bodensee kam die Handelsschifffahrt erst spät zur Entwicklung; d. h. erst im Anfange dieses Jahrtausends. Der Handel des Mittelmeers drang im frühern Mittelalter nach Mittel-Europa von dem Arme, der am weitesten sich in dieses hineinstreckte: vom adriatischen Meere, von Venedig aus. Von da folgte er der Etzsch, drang bei Finstermünz in's Innthal bis Landed; dort schieden sich die Straßen; die eine führte über Reute nach Augsburg und Ulm; die andere über den Arlberg nach Feldkirch und dem Bodensee. Die Bischofsstadt, am einen Ende des letztern, wo er sich trennt in Ueberlinger- und Untersee, wußte diesen Handel rasch an sich zu ziehen; schon im X. Jahrhundert treffen wir Konstanzer Firmen in Venedig. Umgekehrt auch die meisten Frachtgüter, welche vom Kinzig- und Dreißamthale nach Italien wollten, wurden in Konstanz nach Bregenz verladen; darunter befanden sich auch die vom Niederrhein her, die Produkte der großen Wollmanufaktur in Flandern und die schwarzen Tücher für die Klosterleute vom Niederrhein. In Konstanz tauschte ein Theil des Orients, Italiens, Tyrols seine Früchte: Wein, Del, Gewürze aus gegen Produkte des Occidentes: Metallwaaren, Tuch, Leinwand, Papier, welches letzteren Fabrikation namentlich in Konstanz und der Umgebung des Bodensees frühe in Blüthe stand⁷²⁾. Die eingehende Waare vertrieb Konstanz nach der Schweiz, namentlich über Pryn, Winterthur nach Zürich, auch durch dieselbe nach Frankreich; oder über die rauhe Alp nach Württemberg; endlich aber auch den Rhein hinab nach Basel, Straßburg, dem Niederrhein und Belgien.

Von diesem letzteren Exporte nun ging ein Theil per Schiff den Untersee und Rhein hinab nach Schaffhausen und von da per Achse

weiter nach Eglisau oder Basel. Schon aus den Jahren 1390, 1405 1413 finden wir Schifffahrtsordnungen über die Fahrt von Konstanz nach Schaffhausen und zwar wird schon eine Rangschifffahrt eingeführt, damit nicht zu Viele und nicht immer die Gleichen in Konstanz an die für Schaffhausen bestimmte Ladebrücke anstellten⁷³).

Aber auch den Handel der Landesprodukte der Ufer des Bodensees vermittelte Konstanz, den von Wein, Obst, Most, Gemüse, Käse, Vieh. Auch hievon kam ein Theil auf dem Rheine hieher, später auch Rorschacher Sandsteine; noch viel mehr aber, was viel leichter schwamm: Fässer, Zübe, Kübel, Kestdecken aus Bregenz und dem Borarlberg. Natürlich bestand auch ein Lokalverkehr zwischen den Ortschaften am Rhein auf demselben. Schon 1395 erhält Heinrich Lutzer um 4 1/2 fl Pfennige Lehenzins „das Marktschiff gen Stein und Dießenhofen zu führen.“ Später trat auch directer und regelmäßiger Verkehr ein nicht nur in diesem nahen Rayon und mit Konstanz sondern auch mit dem Obersee, mit Buchhorn (Friedrichshafen), Lindau, Bregenz, Rorschach⁷⁴).

Die Schiffer Schaffhausens fuhren seit alter Zeit in regelmäßigen Fahrten nach Konstanz, früher auf den Freitag^s, später den Samstag^s-Markt. Ihr Schiff trug circa 300 Centner. Bei der Bergfahrt waren aber diese Schiffe meistens nur mit 100, selten im Jahr mit 200 Centnern beladen. Ihre Ladfähigkeit wurde durch ein amtlich angebrachtes Zeichen des erlaubten Tiefganges vorgemerkt. Im Jahr 1823 z. B. noch, also vor der Dampfschifffahrt, wurden von hier durch die Schiffmeister nach dem oberen Wasser abgeführt⁷⁵):

Kaufmannsgut	Ctr. 5218
Eisen	„ 705
Wein, Eimer:	1564

Zusammen Ctr. 7487

Es wird in früheren Jahren und Jahrhunderten nie mehr gewesen sein. Die Fahrt nahm mit Einschluß des Schiffmeisters fünf Mann in Anspruch, dazu bis Stein 6, 7 und 8 Pferde, und von Stein nach Stigen 3 Mann Schalter. Sie dauerte 3 1/2 Tag und kostete die Schifflente selbst circa Fr. 120, oder per Ctr. Fr. 1. 20. Zu gleicher Zeit mit dem Schaffhauser Schiff kamen auch gewöhnlich die Schiffe vom Obersee mit ihren Frachten von Ueberlingen, Buchhorn, Arbon u. s. w. in Konstanz an, und wurden die Ladungen

ausgetauscht. Die von weiterher: von Bregenz, Lindau, Korschach 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 jogenannten 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