

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Rhein und Rheinflall bei Schaffhausen

Freuler, Hermann

Schaffhausen, 1888

II. Die Stadt am Rheinflall

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

II.

Die Stadt am Rheinflall.

Entstehung der Stadt.

Wasser scheidet die Lande, sie bilden daher die natürlichen Grenzen derselben. Als mit den Alemannen auch die alemannische Gauverfassung in unserer Gegend Platz nahm, trafen die Grenzen der Gaue zusammen am Rheine, ja in der uns beschlagenden Gegend sogar schon in alter Zeit im Rheine. Das linke Ufer des Flusses, von seinem Ausfluß aus dem Bodensee, oder eigentlich schon von der Mündung in denselben bis hinunter zum Einfluß der Aare bildete die Südgrenze des Dura-^{?Murg} (Thur-)gau⁸⁾. Diesem gegenüber lag zu oberst der Högau. „Das Hegow, sagt Müeger⁹⁾, liegt im Schwabenland zwischen dem Zeller- und Untersee. Es hat bei der Konstanzer Brücke angefangen und sich dem Rhein nach erstreckt bis an das Urwerf¹⁰⁾, „Da der Landgrafschaft Kleckgöw hohe Oberkeit anfacht“. Der Klettgau aber zog sich dem Rhein entlang bis zum Einfluß der Wutach¹¹⁾. Dieser Hegau und der Klettgau waren schon Karl dem Großen ganz bekannte Begriffe, so daß er sie in seinem Testament von Diehenhofen (806) erwähnt mit sammt der „Enge“.

Seen und Flüsse scheidet aber nicht bloß die Länder; sie verbinden sie auch. Sie sind die natürlichen und darum die ältesten Verkehrsstraßen. Sie sind es schon darum gewesen, weil in einer Zeit, wo weder Kompaß noch Karte, weder Straße noch Führer existirten, sie auch die natürlichen Wegweiser waren. Als der römische Adler unter Julianus Apostata zum letzten Male das Klettgau hinauf flog (359 nach Chr.), strebte er über den Randen nach den Quellen des Danubius (Donau), um von dort, dem Flusse folgend, in eilenden Märschen Pannonien (Ungarn) zu erreichen¹²⁾. In das Klettgau kamen die römischen Legionen, indem sie von Windisch der Aare folgten bis zum Rheine; nach Windisch gelangten sie, indem sie vom Genfer-

Neuenburger- und Bieler-See herkommend längs der Aare marschirten, bis wo sie in einem Punkte sich vereinigt mit Limmat und Reuß¹³⁾.

Dort zwischen diese drei Flüsse eingekleilt lag das römische Hauptquartier für Helvetien: Vindonissa. Von dort wurden die Posten vorgeschoben bis an den Rhein, ja über denselben hinaus; so der Posten am Küssenberg, so der bei Julio Magus, so der bei Siblingen und der bei Beringen. Auch bei der uralten Fähr- oberhalb des Einlaufes der Durach in den Rhein, dort wo seit dem dreizehnten Jahrhundert bis heute die Rheinbrücke der Stadt Schaffhausen sich hinüberwölbt, stand ebenfalls ein römischer Vorposten und zwar oben auf dem Emmerberge (Marsberge?). Römische Gefäße und Waffen sind auch dort gefunden worden. Das viereckige Thürmchen unterhalb des Anthes¹⁴⁾ soll auch römisch sein. Jedenfalls stand oben ein römisches Castell, ein 40 Schuh hohes Bollwerk von Quadern mit Zinne, welches dort dem Zahne der Zeit über 1000 Jahre getrotzt hat¹⁵⁾.

Wo aber der römische Soldat seinen Fuß bleibend hinsetzte, da trat er nicht als Verwüster auf, sondern als Colonist. Dadurch hat er die Welt nicht für Rom aber bleibend für die Kultur erobert. Die großen Heerstraßen, die er anlegte, unterscheiden sich von dem besten heutigen Straßen-Planum nur durch ihre geringere Breite¹⁶⁾. Die Stationen an diesen Heerstraßen, bestimmt, bei Truppendurchzügen Stappen zu bilden, wurden allmählig *mutationes* (*Relais*) nicht bloß für die kaiserlichen Staffeten, sondern für die Weltpost und später sogar „*mansiones*“, d. h. Verkehrs- und Reijestationen. Noch viel unwiderstehlicher, ungestümer und gewaltiger als das römische Heer drang nämlich auf diesen Straßen die griechisch-römische Bildung und Kultur, welche diejenige Afrika's und ganz Asiens schon in sich schloß, hinein in alle Wälder, Länder und Gaue nördlich der Alpen. An der Quelle entartend wurde sie auf diesem noch unverdorbenen Boden neu belebt und frisch der Welt erhalten, als Rom an Ueberfüllung in Lastern unterging. Der Jammer des Daseins rief in Rom neuem Glauben. Der jüdische Monotheismus, mit seinen Trägern in der ganzen alten Welt verbreitet, hatte seit der Zerstörung Jerusalems und Verwüstung Palästinas eine Reformation erfahren. Der irdische Messias war unglaubhaft geworden; neue Evangelien verkündeten einen himmlischen. Zu Tausenden starben sie als „christliche Märtyrer“, diese neugläubigen Juden mit altgläubigen Brüdern. Nero zündete

sie auf hohen Stangen als Fackeln an zur Illumination seines Parkes. Aber der Schein dieser Fackeln leuchtete weit durch die Nacht des Heidenthums bis über die Alpen. Vor dem „Einen Gott-Vater“ stürzten die Altäre der alten Götter zusammen und die Art wurde gelegt an die Donar-Eichen und heiligen Bäume der Druiden-Haine. Schon im Anfang des 6. Jahrhunderts ist Vindonissa christliches Bisthum und 590 wurde dieses schon verlegt an unsern Rhein, nach Konstanz¹⁷⁾.

Die Macht des constanz'schen Bischofs wuchs in wenigen Jahrhunderten zu einer der ansehnlichsten und gefürchtetsten in deutschen Landen; auch die seit 724 bestehenden Klosters Reichenau und des um 778 gegründeten Rheinau. Den Grafen auf der Mellensburg bei Stotlach, welchen der Hegau gehörte, wurde allmählig bange um Besitz und Recht, zumal sie meistens reiche aber bigotte und der Klerisei ergebene Weiber hatten. — Graf Eberhard III. gründete daher zwischen Reichenau und Rheinau unterhalb der Stelle, wo die Durach in den Rhein fließt, und wo dessen starke Strömung sowie zahlreiche Felsen ihn unschiffbar und unpassierbar machen, im Jahre 1052 ein Kloster zu Ehren des Erlösers, Maria und Aller Heiligen, nachdem er vorher mit Papst Clemens II. persönlich in Rom vereinbarte, daß daselbe nicht unter das Bisthum Constanz oder irgend einen andern Bischof gestellt, sondern wie die beiden Benedictinerklöster Clugni und Massilia unmittelbar dem heil. Stuhle unterworfen sein sollte, ein Privilegium, welches Urban II. 1190 ausdrücklich bestätigte¹⁸⁾. Ida, die Gemahlin Eberhards III., gründete zur Ergänzung der Stiftung ihres Mannes auf einem anstoßenden Plage an der Durach (Gerberbach) ein Aller Heiligen unterworfenes Frauenkloster zu Ehren der heiligen Agnes, ebenfalls in den Regeln des Benedictiner-Ordens.

Beide begabten ihre Klöster mit reichem, man kann für jene Zeit fast sagen, ungeheurem Besitz¹⁹⁾.

Das war aber nicht, wie oft angenommen wird, der Anfang der Stadt Schaffhausens, auch nicht die alleinige, ja nicht einmal die wesentlichste Ursache ihres raschen Wachstums und Blühens; es war nur eine derselben.

Schon in vorchristlicher Zeit waren die Ufer des Bodensees besetzt und bewohnt und die des Rheins von seinen Anfängen bis zu seinem Ausflusse aus der Schweiz. Unmittelbar vor Anfang des

1. Jahrhunderts marschirte Tiberius vom Rhein aus durch die Schweiz, schlug auf dem Bodensee mit römischen Trieren (Schiffen mit drei Ruderreihen übereinander) die Boote der Vindeliker und machte Rhätien mit Einschluß des heutigen Graubünden und des St. Gallischen Rheinthales zur römischen Provinz.

Eine gewaltige Militärstraße von neun Meter Breite führte von Mainz über Straßburg am linken Rheinufer neben Basel vorbei aufwärts nach Augst, Windisch, Baden, Kloten, Winterthur, ad fines (Pfyn) und an die helvetische Grenze bei Arbon, und von dort um den Bodensee herum nach Bregenz und hinein in die Provinz Rhätien bis Augsburg, von wo sie die Verbindung mit der Donau-Armee herstellte. Kleinere Castelle wurden errichtet längs der Straße, so in Arbon, Pfyn, und namentlich dem Rheine nach, in Eichenz, Zurzach, Seglingen u. j. w., damit überall die Gewässer des Rheins beobachtet, und unbefugtes Herübersetzen von Mannschaften oder Waaren verhütet werden könnte. So wurde eine ununterbrochene Kette von Wachtthürmen am Ufer angelegt. Man hat deren vom Bodensee bis Basel 25 nachweisen können²⁰). Auch oberhalb des großen und kleinen Lauffens (Lächen und Rheinfall), wo ein „Rheinfahr“ über das Wasser führte, treffen wir, wie wir schon dargethan haben, und zwar hier auf dem rechten Ufer des Flusses ein solches Castell und einen solchen Thurm am Emmersberge. Von da ab gieng eine Straße direct über die Enge nach dem Posten in Beringen²¹); sicherlich war auch Verbindung hergestellt mit demjenigen in Pfyn und Eichenz, durch Zweigstraßen. — Kein Zweifel, die Römer haben diese Straßen nicht alle erst herausgefunden und erstellt; diese durchliefen schon vor ihnen die keltischen Lande; aber sie haben sie verbessert, erweitert, befestigt und gesichert, zum Weltverkehre geeignet gemacht.

Nachdem es nämlich fest steht, daß die Gegend am Bodensee und Rhein in vorrömischer Zeit ringsherum von Kelten bewohnt war, so ist mit Sicherheit anzunehmen, daß dies auch bei Schaffhausen der Fall gewesen sei²⁴). Zwar ist die älteste keltische Periode geschichtlich verschollen, aber die Orts-, Fluß-, Fluß- und Bergnamen unserer Gegend sind fast alle keltischen Ursprungs; (²² u. ²⁷) auch die Worte Deich, Wuhr, Wöre (Wörd), Rhein, gewiß auch Scoef, Scaf in Scofusun, Scäfusun, Scafusun. Seit ältester Zeit bedeutet dieser Name Schiffhausen. (²³ u. ²⁵).

Schon die keltische Bevölkerung lebte nämlich in Flecken, Dörfern und Städten, welche durch freilich sehr schmale und schlechte Straßen unter einander verbunden waren. Das Landfuhrwerk war indeß bei ihr schon sehr ausgebildet; sie hatte die Rhoda (viersitziger Wagen), die Bena (Benne, Korbwagen), den Carre (zweirädriger Wagen), die Carruka (Reisewagen), den Corimas (Streitwagen) und das Essedum (zweirädriger Streitwagen²⁶). Die Kelten waren aber nicht weniger der Flößerei und der Segelschiffahrt kundig. Also — „Kelten“ gründeten den Ort Scäfusun vor Römerzeit²⁸) und sie errichteten, vielleicht schon einige hundert Jahr vor Christus, das uralte Scäf, das „Fär“ über den Rhein oberhalb des oberen „Lauffen“, der Lächen, und oberhalb des Einflusses der Durach in den Rhein. Auch in den Felsen am Rheinfall fand man bei dem sehr niederen Wasserstand von 1783 Eisenerz und Geräthe, die keltische Arbeit sind²⁹).

Als die Römer die Straßen verbesserten, vermehrten, sicherten und befestigten, da wuchs der Ort und er erblühte rasch zu einem „oppidum“, festen Platze, zu einer Stadt. Auf den römischen Heerstraßen zog der Handel einher, und er that das nicht weniger auf den durch sie gedeckten Wasserstraßen. Flößerei und Schiffahrt belebten Bodensee und Rhein und damit auch den natürlichen Stappelpfatz und Rheinübergang bei Schaffhausen. Mag sein, daß unmittelbar nach der Niederlage und dem Rückzug der Römer, als die Alemannen verheerend herandrängten, auch Scäfhusen von ihnen verwüstet wurde³⁰), aber jedenfalls nur theilweise und nicht auf die Dauer. Denn schon im neunten Jahrhundert sehen wir verschiedene „Thürme“, Sitze hohen Adels oder reicher Kaufleute an den verschiedenen Marktpätzen stehen³¹).

Zunächst beim Fahr stand der Thurm derer von Schwarzza (Schwarz-Thor). Bei den Fischbenken der Thurm derer „Im Thurm bei den Fischbenken“ (Kaufleutstubenthurm); weiter oben am Salzmarkt der „Salzturm“ (Frawwagthurm); drunten am Markt der Thurm „derer am Ort“ (der heutige „Thurm“); am „oberen Markt“ der Thurm der Maurer (Oberthorthurm). An der Straße, welche vom Fahr über die Enge nach dem Klettgau führte, (Unterstadt, Vordergasse, Oberstadt, alte Steig), war offenbar ein Markt-Ort entstanden, der seinen Namen entlehnte von den noch älteren Fischer- und Schifferhütten oberhalb des Fahrs im heutigen Fischerhäusern^{31a}).

Straßen nach Schaffhausen.

Nicht bloß nämlich das, was Schiff und Flog vom Bodensee herunterbrachte, mußte hier umgeladen und per Achse weiter transportirt werden, sondern diesen Ort mußte auch passiren, wer aus Schwaben über den Rhein wollte.

Wer war dies? Draußen im Hegau stand schon zu keltisch-germanischer Zeit Bingen³²), Thayingen³³), Tuttlingen.

Die urkundliche Geschichte Tuttlingens weist auf das 8. Jahrhundert zurück, in welchem der Ort an das Kloster Reichenau kam. 1334 erhielt es Stadtrechte und 1413 Marktrechte, nachdem namentlich sein Fruchtmarkt schon eine sehr große Bedeutung erlangt hatte. Seit dem 16. Jahrhundert erhielt auch die Tuch- und Zeugweberei Tuttlingens eine große Ausdehnung, später auch die Wollspinnerei, Strickerei, Schuh- und Messerfabrikation. Tuttlingen war selbst der Knotenpunkt verschiedener Straßen. Die wichtigste aber, welche durch dasselbe führte, war die später sogenannte Schweizer-Cannstatter-Straße d. h. eine Straße von Schaffhausen über Tuttlingen, Bahlingen, Döblingen nach Cannstatt-Stuttgart. Auf dieser Straße ging der Hauptabsatz der gewerblichen und landwirthschaftlichen Erzeugnisse Tuttlingens über Schaffhausen nach der Schweiz und zwar seit dem Mittelalter — schon im Jahre 1047 nennt eine Tuttlinger Chronik Schaffhausen als Hauptstappelpfatz — bis in die neueste Zeit, d. h. bis zur Eisenbahn. Diese Straße wurde später auch belebt durch einen der ältesten Postwagenkurse in deutschen Landen. Schon 1706 nämlich ging eine Privat-Landkutsche von Stuttgart nach Schaffhausen, die 1709 durch einen förmlichen Postwagenkurs abgelöst wurde.

Die Straße über Merishausen stellte die Verbindung auch noch mit zwei anderen bedeutenden Orten her: mit Kottweil und Donaueschingen. Auch diese Orte bestanden vielleicht schon zur keltischen Zeit; gewiß zu römischer. In Hüfingen fand man keltische und römische Baureste, eine 15 Fuß breite Römerstraße und Ziegel der XI., früher in Windonissa stationirten Legion. Kottweil war ein Knotenpunkt römischer Heerstraßen. Die aufgefundenen römischen Gebäudereste weisen auf eine Hauptstation. Später unter alemannischer Herrschaft wurde es viel besuchte Gerichtsstätte. In ihrem jetzigen Bestand wurde die Stadt erbaut im dreizehnten Jahrhundert; sie wurde Reichsstadt und erhielt im Mittelalter ein Gebiet von vier

Quadratmeilen mit 25 Ortschaften. Ihre Fabrikate an Tüchern, Wolle, Leder, Hanf, Kämmen, Sporen, Sichelu fanden weithin Absatz. Donaueschingen ist schon im Jahre 887 urkundlich genannt. Eine alte Handelsstraße führte vom Unterrhein über Pforzheim, Calw, Horb nach Rottweil und von da nach Donaueschingen. Von Donaueschingen, wo die Kinzigthalstraße von Offenburg und eine Straße von Tuttlingen her ebenfalls einmündeten, verzweigte sie sich: ein Hauptstrang ging über Hüfingen, Riedböhringen, die Bargemerhöfe nach Merishausen und Schaffhausen. Diese Straße hieß schon 1306: offene, freie Königsstraße. Sie war indessen sehr schlecht unterhalten. Für sechszigzenteilige Fuhrten reichten oft kaum 12 Pferde an verschiedenen Stiegen aus.

Seit 1716 war verordnet, daß alle nach Zürich und Rheinau bestimmten Fuhrten, die von Donaueschingen über den Randen wollten, durch Schaffhausen fahren mußten, nachdem letzteres schon 1704 die Straße nach Barga für das weite Geleis hergestellt hatte. Erst Ende des vorigen und Anfangs dieses Jahrhunderts wurde dieses Gebot aufgehoben und in Folge der Konkurrenz der Straße Friesen-Stühlingen die ganze Schaffhauser Straße auf 20 Fuß Kronbreite chausfirt.

Die beiden wichtigsten Straßen aber, welche außer der Wasserstraße nach Schaffhausen führten, haben wir bisher noch nicht genannt: die von Ulm und die von Eglißau.

Schon in keltischer Zeit stand draußen an der Donau Ulm. Auch die Römer waren dort und erklärten es zur Villa regia. Leichenfelder weisen Bewohner auf aus dem 4. und 6. Jahrhundert. Im 7. führte schon eine Brücke über die Donau nach Schweighofen. Karl der Große schenkte Ulm (805) an das Kloster Reichenau. 1140 erhielt es schon Reichsfreiheit, nachdem es 1139 unter Konrad von Schwaben um das doppelte erweitert worden war. Ulm hatte das größte Gebiet von allen Reichsstädten. Das Aufblühen Ulms wurde durch die Wasserstraße der Donau wesentlich befördert, auf welcher es Verbindung hatte mit Wien, Ungarn und der Türkei. Namentlich Getreide und Salz kamen die Donau aufwärts. Schon im 13. Jahrhundert hatte Ulm auch den größten Weinmarkt im Süden von Deutschland. 1490 kamen wöchentlich schon 300 Wein-Wagen auf den dortigen Markt. Die Schaffhauser Weine spielten auf demselben eine ziemlich ansehnliche Rolle. Wenigstens weist schon eine

Zolltabelle von 1434 aus, daß damals die Breisgauer und Schaffhauser Weine in Ulm zweimal so viel galten als die Nekarweine. Die höchste Blüthe Ulm's fällt in die Zeit vom 14. bis zum 17. Jahrhundert. Ulmer Kaufleute hatten in England, Frankreich, Italien, Spanien eigene Häuser. „Ulmer Geld regiert die Welt“, hieß es damals. Seit dem 15. Jahrhundert war es namentlich auch die Hauptniederlage für den Leinwand-Handel; auch Baumwolltücher, Barchent, Wollwaren fanden dort ihren Markt. Ulmer Spielkarten gingen in Fässern in die ganze Welt.

Dieser ganz gewaltige Verkehr Ulm's fand nun seine Abfuhr nach der Schweiz, dem Oberrhein, Welschland und zum Theil noch nach dem Niederrhein über Schaffhausen, auf der uralten Ulmer-Schaffhauser-Strasse. Ihr zunächst verdankt wohl Schaffhausen seine Entstehung, d. h. sein Aufblühen zu einem oppidum, zu einer Stadt. Auf dieser Strasse, über Ulm her, kamen auch die Produkte der alten Gewerbe- und Industriestädte Nürnberg, Regensburg, Augsburg nach und durch Schaffhausen in die Schweiz⁴⁹⁾.

Diese Strasse, Ulm-Stockach-Engen-Schaffhausen, wurde schon 1710 Poststrasse und erhielt den Namen: „Post-, Wein- und Salzstrasse“. Dagegen folgten die Fuhren, nachdem seit der Mitte des vorigen Jahrhunderts die Stockach-Randegg-Büfinger-Strasse auf 24 Fuß Breite hergestellt war, ebenso oft dieser als jener bis in unsere Zeit.

Dieser gewaltige Verkehr von Tuttlingen, Rottweil, Donaueschingen, Ulm nach Schaffhausen gieng entweder in die Schweiz oder durch sie in's Welschland oder nach Basel und in's Oberelsaß. Deswegen drängte er in ältester Zeit wohl nach Zurzach, in späterer, nachrömischer, nach Eglisau, um dort über die Brücke oder aber längs des Rheins weiter zu gelangen. Die Wasserstrasse ab Schaffhausen wurde von ihm erst seit dem 15. Jahrhundert und im Wesentlichen nur für einen Theil des Salzes benützt. Auch wurde, obgleich Schaffhausen seit dem 13. Jahrhundert eine Brücke nach Feuerthalen geschlagen hatte, vom Gros dieses Verkehrs keineswegs hier der Rheinübergang gesucht. Denn erst seit den dreißiger Jahren dieses Jahrhunderts führt von dort eine Strasse nach Zürich und von da in's Innere der Schweiz und über Baden, Brugg, Solothurn, Biel nach Bern und in's Welschland. Die alte Züricherstrasse gieng über Bülach nach Eglisau, durch das Rafzerfeld nach Lotstetten, Fetzetten, Hofstetten

und beim Storch in die alte Straße von Beringen nach Schaffhausen. Auch diese Straßenrichtung ist wahrscheinlich römisch, doch aus späterer Zeit; vielleicht erst aus derjenigen Valentinans I. Wir wissen nämlich nicht, wann bei Eglishau die erste Brücke geschlagen wurde; doch lassen die Schloßreste in Seglingen kaum Zweifel, daß dies schon zu römischer Zeit gewesen sei.

Wo alle diese alten Straßen aber zusammentrafen, beim heutigen vierköhigen Brunnen, da entstand der Hauptmarktplatz mit dem Waagthurm, dem Salzhurm, den Brodlauben und den Metzgerbänken³⁹⁾, dort war auch die Malstatt, der Gerichtsplatz, später das Gerichtshaus und das Kornhaus. Daher treffen wir auch dort und in der heutigen Vorstadt wieder von den ältesten Ansiedelungen Schaffhausens; beim Rindermarkt³⁹⁾, Roßmarkt³⁹⁾; bis „hinuß an den Hornberg“³⁷⁾. An dieser Straße stand auch als eines der wenigen von Stein gebauten Häuser dasjenige, das später den bedeutendsten Kaufleuten Schaffhausens, den Wiechjern gehörte, das Haus zum „Käfig“³⁸⁾. Wir sehen also, daß, vor der Münsterthurm den Ort übersehante, Schaffhausen schon ein nicht unbedeutender Marktflecken war. Schon vor der Klostergründung war er daher ein weitbekannter Platz im Nellenburgischen Hegau, für den im Jahre 1045 Kaiser Heinrich III. dem Grafen Eberhard III. sogar das Münzrecht verlieh⁴⁰⁾. Die große Selbständigkeit des Ortes, der die Klosterherrschaft von Anfang an nicht ohne weiteres ertragen wollte, beweist, daß unmittelbar nach Gründung des Klosters er eine eigene Kirche erbaute für Welt-(Leut)-Priester. Bis dorthin waren die christlich Gläubigen den Rhein hinauf nach dem Kirchberg zu Büsingen zur Kirche gewandelt. Die älteste Urkunde, welche zuerst die schaffhausenerische Leutkirche erwähnt, vom Mai 1120⁴¹⁾, mit welcher Heinrich V. die Freiheiten und Besitzungen von Aller Heiligen bestätigt, und unter den letzten den Ort Scafuse nennt, beschreibt als dessen Pertinenzen: Schaffhausen mit seiner Kirche, seinen Märkten, seiner Messe, seiner Münze, mit seiner Fähre, seinem Zollhaus und seiner Gerichtsstatt^{42a)}. Auch zwei Wirthshäuser und eine Mühle hatte Eberhard schon dem Kloster abgetreten.

Kein Zweifel das 1050 gestiftete Kloster Aller Heiligen, dem Eberhard III. seinen Ort Schaffhausen, mit vielen sehr großen, andern Besitzungen vergab hatte, trug wesentlich dazu bei, den Ort zu noch rascherem Aufblühen zu bringen, während es freilich einige Jahr-

hundert später durch seinen unersättlichen Magen ihn auch an einer fröhlichen Weiterentwicklung hemmte, bis die Reformation das Klostergut in die Hände des Staates brachte (1532). Das Kloster, welches in seiner Blüthezeit bis zu 300 Conventualen zählte, rief bald der Gründung anderer Klöster auf demselben Platz, so natürlich zunächst einem Frauenkloster: St. Agnesen; später dem Barfüßerkloster. — Kapellen und Wallfahrtsorte entstanden; schon früher war die im großen „Stein“ über dem Rhein drüben von Hedwig auf Hohentwiel, wahrscheinlich einer Tante des Stifters von Aller Heiligen, errichtet worden mit einem Steg zu derselben über den Strom^{41b}).

Die Klöster waren aber zur Zeit ihrer Gründung nicht weltflüchtige Bet-, Zucht- und Unzuchtsanstalten; sie griffen vielmehr kräftig in's Leben ein. Sie mieden den Verkehr nicht, sondern sie suchten ihn anzuziehen, zu beleben, zu benutzen. Die Äbte von Aller Heiligen waren daher die Ersten, welche den beim Schaffhauer „Far“ entstandenen Handel und Wandel wörtlich auf ihre Mühle zu lenken suchten; sie begriffen zuerst, daß, wo der Rhein aufhöre, Wasserstraße zu sein und in Stromschnellen herunterfalle, er dem Menschen noch dienstbar gemacht werden könne als treibende Kraft; die Äbte von Aller-Heiligen waren die ersten Groß-Industriellen in Schaffhausen. Sie vermehrten rasch die Mühlen. Auch erkannten die frommen Fasten-Herren gar bald, daß, wo die Schiffe nicht mehr fahren, darum die Fische das Wasser nicht fliehen. In Schaffhausen entstanden Mühlen und Fischenzen, entstand des Klosters Kornhaus mit großem Kornhandel, und wurde der Fischmarkt belebt, daß ihn so viel Fischhändler besuchten, daß die Fischbänke nicht blos vor der Krone und Kaufstube und dem Haus zum Zuber stunden, sondern hinaufreichten bis zum Gäßchen der Sporer⁴²). Für des Klosters Mühlen aber beanspruchten Abt und Konvent, daß alle in Schaffhausen Pfarrenöffigen nur in des Klosters Mühlen mahlen dürften, was ihnen durch Schiedspruch des Bischofs von Konstanz im Jahr 1304 auch zugesprochen wurde⁴³).

Zu diesen Mühlen wurde vom Kloster durch die „Steingrube“ eine Straße gebrochen, die Grube, die heutige Rheinstraße. Wie viel solcher Mühlen von Anfang an erbaut wurden, ist heute schwer zu sagen; allein bald werden deren vier genannt, sammt einer „Walch“, den Schleifen, Papiermühlen, Pulvermühle und der Mühle der Wollweber. Schon ein Steuerrodel von 1253⁴⁴) erwähnt „diu fulli“, zwei Wehrdämme, wohl die heutigen „Füllenen“.

Noch eines war es, was die Stadt rasch zum Aufblühen brachte und vom Kloster sehr begünstigt wurde — der Weinbau. Schon in sehr früher Zeit war die Umgebung Schaffhausens Nebgelände. Schon Eberhard vergab seine Weinberge des Ortes an das Kloster; aber noch viel mehr Wein wurde gepflanzt in des Klosters Besitzungen und Ortschaften auf dem Lande, deren Hoheit später die Stadt durch Kauf an sich brachte. Und dieser Wein durfte nicht draußen verkauft werden; er mußte in's Kloster, später in die Stadt geliefert werden; war ja den Landleuten selbst verboten, „ihr selbstmachendes Tuch und Zwilchen in den Dörfern selber“ zu verkaufen⁴⁵). Zwar aller wird nicht immer vortrefflich gewesen sein, dieser Wein; sonst wäre er auch höher bezahlt worden und wären die Quantitäten, welche nachgewiesener Maßen in Zünften, Konventen und bei Gelagen und von einzelnen Pfundberechtigten vertilgt wurden, nicht erklärlich. Es wird vielorts zutreffen, was ein neuerer Schriftsteller vom Schlucke der norddeutschen Ritter sagt: „Es gibt keine bezeichnendere Charakteristik für das derbe, unverwöhnte Geschlecht, das damals in den Burgen von Preußen und in der Mark hauste, als daß sie den Wein trinken konnten, den sie auf ihren eigenen Gütern gezogen hatten⁴⁶)“. Doch waren die Benedictiner-Mönche schon früh mit dem Weinbau vertraut und ihr vinum theologicum behauptete den ersten Rang. Ihnen ist es daher wohl zu verdanken, daß auch der „Schaffhauser“ bald eines großen und guten Rufes genoß.

Die Wasserstraße.

Der erwähnte gewaltige Verkehr, der auf Schaffhausen zudrängte, hatte dieses schon längst veranlaßt, statt der Fährde eine Brücke zu erbauen⁵⁰). Die jetzige 110 Meter lange Brücke, die acht steinerne Pfeiler besitzt, ist 1803—1805 mit fl. 30,000 erbaut worden⁵²). — Bei dieser Brücke wurde aber bis zum Jahr 1848 nicht bloß ein Brückenzoll erhoben, sondern es war früher verordnet, daß von da ab alle Fuhrten in die Schweiz von Schaffhauser Fuhrleuten besorgt werden mußten; niemand durfte, so wurde schon 1259 verordnet, Waaren hinüberführen, um sie drüben auf Schiffe zu laden. Dieser Zoll war ein altes Lehen, von den Nellenburgern an das Kloster und von diesem an vornehme Einwohner vergeben (um eine Mark Silber). Bei zunehmendem Verkehr suchten mehrere Bürger die Rechte der Belehnten

zu schmälern und führten auf dem Wasser Lebensmittel und andere Waaren zu Markt. Darüber beklagte sich der Beeinträchtigte, Brümfi, bei dem Schultheißen, der an die gewohnte Gerichtsstätte 42 Bürger, Edle und Uedle, berief, denen er die Klage vorlegte. Einmüthig wurde Brümfi sein Recht zugesprochen, daß nämlich ohne seinen Willen vom Plumpen bei Dießenhofen bis zum Sturz des Lauffen Niemand, weder Einheimische noch Fremde, Kaufmannswaare, Getreide, Wein, noch andere Dinge führen soll; auch Niemand desgleichen trage oder führe, weder mit Pferden, noch mit Eseln, um es jenseits einzuschiffen (1259⁵³). — Dieses Recht der Herrschaft über den gesammten Rhein längs ihres Gebietes bis an's andere Ufer hat bis in dieses Jahrhundert die Stadt Schaffhausen, so lange sie selbst die Hoheit ausübte, zähe festgehalten; erst als die Hoheit an den Kanton überging, trat Unklarheit, Mangel an Festigkeit und theilweise bis heute ein Gehenlassen ein, das, wie wir sehen werden, dazu führte, daß heute die Hoheitsrechte über den Rhein zwischen Schaffhausen und Zürich unklar geworden sind und durchaus einer vertraglichen oder Eidgenössischen Richtigestellung bedürfen.

Wie Schaffhausen dazu kam, die Herrschaft vom rechten Ufer aus über den ganzen Rhein zu besitzen, ist schon oben angedeutet worden. Es wurde dort gesagt, daß bei dem Scäf zu Scäfusun schon das römische Castell und der Wachtthurm im Gegensatz zu allen andern vom Bodensee bis Basel, ja bis Mainz, auf der rechten Seite des Flusses sich befanden. Auf der rechten Seite entstand hier zuerst ein Ort, bevor drüben Häuser waren. Von dieser Seite wurde beobachtet und verhütet, daß nichts Unrechtes auf und über den Rhein gehe; die Herrschaft, die Hoheit über den Rhein, über den ganzen Rhein mit sammt der über das linkeitige Ufer lag daher hier von Anfang an auf der rechten Seite des Rheins. So wurde denn auch hier die Brücke vom rechten auf das linke und nicht wie bei Konstanz, Burg, Dießenhofen, Rheinau, Lauffenburg, Rheinfelden, Basel vom linken nach dem rechten Ufer gebaut⁵⁴). Die Schaffhauser erstellten die Rheinbrücke und nicht die Feuerthalen. Deshalb war das Rheinthor in Feuerthalen und zwar 22 Wertschuh über die Brücke hinaus in diesem Ort⁵⁵); deshalb schickte Schaffhausen im Jahr 1528, als ein „Kyburgischer Hinterfaß“ eine Mauer am Rhein in Feuerthalen aufbauen ließ, den Stadtmaurer mit seinen Handlangern, sie niederzu-

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 Schiedspruch⁵⁷⁾ 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, Langwiejen, 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 anzuerkennen“⁶⁹⁾.

Auch gegenüber dem österreichischen Dorfe Büdingen 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 gelehrte 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 Handelschifffahrt 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 Occidentis: 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, Züßer, 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, 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 dominierend, 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 Fuhrn daher. Bei dreihundert Pferden vermochten die Klosterstallungen zu fassen; die im „Schwert“ beim Roßmarkt 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 Abtissin 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

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

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

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

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

Die Rheinfahrt auf dem niederen Wasser.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Um davon einen Begriff zu haben müssen wir einen Blick werfen
und zurückkommen auf den Güterverkehr Schaffhausens überhaupt. Auf
den gewaltigen Salzverkehr Schaffhausens ist oben schon hinge-
wiesen worden und auf die Verträge Schaffhausens mit den Chur-
bayerischen Salinen zu Hall, nach welchen diese alles Salz für die
deutsche Schweiz und die Baar nach Schaffhausen lieferten und die
Lieferungsverträge nur mit diesem abschloß. Von diesem Salz kam
ein großer Theil zu Wasser hier an, ein anderer per Achse. Ein Salz-
wagen hatte gewöhnlich 18 Fässer à 5½—6 Ctr. geladen; sechs in
der Länge, sechs in die Quere und auf die Trennungseinschnitte in
der Längeladung waren wieder vier und auf diese vier die letzten zwei ge-
beigt; alles mit einer Kette überspannen. — Gerade eine solche Ladung
machte aber auch die Ladung eines „Gefährtes“ in Lauffen aus. Des-
halb war es vor Allem das Salz, welches auf den Schaffhauser
Schiffen seit dem 16. und 17. Jahrhundert von Schaffhausen nach
Eglisau, auch nach Koblenz, Lauffenburg und bis Basel auf dem
Rhein hinunter schwamm. Um einen Begriff des Umfangs dieser
Expedition zu geben, sei hier erwähnt, daß beispielsweise auf dem
Niederwasser nach Eglisau und Koblenz befördert wurden:

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

Faß zu 5½ bis 6 Centner.

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

tirten von fl. 485,136. — oder ca. eine Million Franken¹⁰⁷⁾. Von Kaufmannsgütern wurden noch in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts durchschnittlich 2500 Centner im Jahr auf dem Wasser weiter spedirt.

Per Achse mögen per Jahr mindestens 50 à 60,000 Centner Kaufmannsgüter durch- und wegspedirt worden sein^{107a)}.

Warum bei diesem für frühere Zeit so gewaltigen Verkehr — denn derselbe hat jedenfalls schon hundert und zweihundert Jahre früher mindestens im gleichen Umfange bestanden — Schaffhausen nicht mehr zu einer Handelsstadt emporblühte, daran war wohl wieder zunächst seine natürliche Lage schuld, die es den Gütern leicht machte, wegzukommen, aber ein Anfahren vom Niederrhein per Wasser verunmöglichte; die leichte Art des Gelderwerbes durch den Weinhandel und die Spedition der Frachtgüter; die vielen Aemter und Aemtlein mochten auch träge gemacht haben; aber die Hauptursache war dieselbe wie bei Konstanz. Fast gleichzeitig nämlich mit der Entdeckung Amerika's war auch die Gotthardstraße eröffnet worden. Da gelang es Zürich, den Austausch der Waaren des Südens und des Nordens an sich zu ziehen und sich zur Handelsempore der Schweiz und des benachbarten Schwabens aufzuschwingen, die alle andern in der Nähe liegenden Handelsstädte weit überstrahlte und mit Recht an ihre Thore schreiben konnte: „Nobile Turegum multarum copia rerum“¹⁰⁸⁾.

Die Entdeckung Amerika's hatte aber auch eine auf dem Ober-Rhein und speziell in Schaffhausen auf dem obern und niedern Wasser sehr spürbare Folge; natürlich nicht sofort, aber schon nach einem Jahrhundert.

Der gewaltige Aufschwung nämlich des Schiffsbaues in Holland hatte zur Folge

Die Flößerei

vom Bodensee bis nach Holland. Wenn man die Zahl der Flöße liest, welche nur auf der Strecke Konstanz-Basel durch Jahrhunderte bis heute herunter schwammen, so sollte man glauben, der Bregenzer Wald wäre schon längst entholzt. Allerdings für „Schnittwaaren“ hatte die Flößerei auf dem oberen Wasser schon längst bestanden; aber daß ganz rohe Baumstämme herunterkamen, das geschah in Schaff-

hausen erst seit dem 15. und 16. Jahrhundert, erst seit die Schiffbarkeit des niederen Wassers kundig wurde. So bedeutend wurde aber diese Flößerei, daß schon im Jahr 1609 eine Gesellschaft belgischer Handelsleute sich anbot, die Rheinfälle bei Schaffhausen, Lauffenburg und Weuggen auf eigene Kosten zu sprengen, um vom Bodensee bis zum Meere eine ungehemmte Schifffahrt herzustellen. Bezüglich der beiden letzteren Stromschnellen tauchte das Projekt im Jahre 1827 durch die Holzhändler Groß in Säckingen und 1833 durch eine Holzhandlungsgesellschaft in Schiltach wieder auf. 1839 veröffentlichte ein schaffhausener Ingenieur, Meyer in St. Gallen, ein natürlicher Neffe J. v. Müller's, Pläne, um durch Anlegung eines Tunnels mit 10 Schluüßen und einem Kostenaufwand von fl. 817,000 unter dem Schloß Lauffen hindurch den Rheinfall schiffbar zu machen. Allein keines der Projekte erhielt je irgend eine greifbare Gestalt. Immerhin gelang es 1850, den Bundesrath und die großherzoglich badische Regierung für das erstere so weit zu interessiren, daß er eine Untersuchung des Rheinbettes von Konstanz bis Basel anstellen ließ, deren Ergebnis war, daß der Rhein auf dieser Strecke allerdings flogbar gemacht werden könnte. Allein auf die Vorstellungen der Lauffenburger Knechte und der Rheingenoßenschaft wurde gefunden, daß gegenüber ihren Berechtigungen, die gegenüberstehenden unbedeutenden volkswirtschaftlichen Interessen „die mit unverhältnißmäßigem Kostenaufwand verbundene Beseitigung der Hindernisse der Schifffahrt und Flößerei nicht rechtfertigen“. Dazu bemerkt der Registrator der Direction der badischen Verkehrsanstalt, Herr J. Wetter in Karlsruhe, in seinem 1864, also lange vor der heutigen Rheinfallfrage, erschienenen Buche über Schifffahrt, Flößerei und Schiffferei auf dem Oberrhein: „In neuerer Zeit giebt sich das löbliche Bestreben — unterstützt von Fürst und Regierung — kund, die noch vorhandenen Denkmale unserer Vorfahren, oft mit bedeutendem Kostenaufwand zu erhalten, während hier eine der erhabensten Natur Schönheiten, die Fremde aus fernsten Gegenden anzieht, der Zerstörung anheim, dem Materialismus zum Opfer fallen soll! Dieser Umstand allein sollte den Gedanken an Verwirklichung ferne halten“¹⁰⁹⁾.

Auf Wagen wurde das Floßholz vom Steckenplatz oberhalb des

Salzhofes, wo es aufgelöst wurde, nach dem Wörd geführt und dort wieder zusammengebunden. Das Führen der Flöße von Schaffhausen bis Lauffenburg stand Jedermann frei; so auch das Abbinden und Wiederzusammenfügen und die Fuhr derselben von Fischerhäusern nach dem Lauffen. Es scheint auch keine Flößerordnung bestanden zu haben; vielleicht wurde wohl stillschweigend die „Allgemeine Floßkehrordnung der Rheingenossenschaft“ beobachtet und als Regel anerkannt. Dieselbe unterschied und unterscheidet heute noch: Bauholz-, Dielen-, Brennholz-, Eichen-Flöße.

Bauholz-Flöße sollen 18—22 Fuß breit sein und ein Stück Bauholz nicht über 60—70 Fuß in die Länge und nicht über 14 Zoll im Durchschnitt messen; Diele Flöße sollen 28—34 Dielenbäume halten; Brennholz soll im Wasser nicht tiefer als zwei Schuh gehen; Eichenflöße stehen außerhalb der Regeln, weil sie derart gefährlich sind, „daß so wie so Jeder auf seine eigene Lebenssicherheit bei denselben Bedacht nehmen wird.“ —

Mit der Flößerei war meist Holzhandel verbunden; die Schiffsmeister wurden Holzhändler. Es läßt sich deshalb nicht ermitteln, wie viele Flöße ab Schaffhausen, beziehungsweise Lauffen per Jahr abgingen; allein es ist anzunehmen, daß beispielsweise von den 20,618 Schweizerischen Flößen, welche in den Jahren 1852—1859 bei Lauffenburg passirten, ein guter Theil von Schaffhausen hergekommen sei. Es wurden Lieferungsverträge mit verschiedenen Häusern abgeschlossen, worunter solche, die einzeln die Lieferung von 120 und mehr Flößen ausbedungen; oder die von 20,000 Stück Bretter; 11,000 Cubikfuß Langholz; 5000 Brettern u. s. w. alles im selben Jahre¹¹⁰⁾. Es müssen also verschiedene Hundert Flöße im Jahr das Wasser ab gegangen sein, zumal als wegen des Fischfanges nur Dienstag und Mittwoch Holz durch den Lauffenburger Lauffen gelassen wurde. —

Nehmen wir also die vielen Salz- und Fruchtschiffe, die Flöße, die Rähne der Fischer, die Frachten mit Kaufmannswaaren, die vielen dazu nöthigen Fuhrwerke, die alle im Lauffen beim Schlößchen Wörd an- und abfuhrten zusammen in Betracht, so sehen wir dort den Rhein hinunter ein reiches, reges Leben; wir fühlen dort den Puls schlagen des ganzen Schaffhausenerischen Waarenverkehrs.

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 Peter, 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 Laufen 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 Neuhaujen 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 Schickal behüten!

