

Zeitschrift: INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920: Städte = Inventaire suisse d'architecture, 1850-1920: villes = Inventario svizzero di architettura, 1850-1920: città

Band: 8 (1996)

Artikel: Schaffhausen

Autor: Hauser, Andreas / Wipf, Hans Ulrich / Bärtschi, Hans-Peter

Kapitel: 2: Siedlungsentwicklung und Siedlungsräume

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-9219>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 18.04.2026

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

2 Siedlungsentwicklung und Siedlungsräume

2.1 Siedlungsentwicklung

2.1.1 Das alte Schaffhausen: Relais zwischen Wasser- und Landstrasse

Zu den prägenden Elementen des heutigen Schaffhausen gehören die Rheinbrücken: drei befinden sich im südlichen Agglomerationsbereich, vier führen vom eigentlichen Stadtgebiet aus über den Fluss – darunter die grösste und jüngste, diejenige der von Winterthur herkommenden Nationalstrasse (Abb. 64). Es handelt sich um eine einhüftige Schrägseilbrücke mit einem kolossalen, schräg aufsteigenden Pylon aus Stahlbeton. In diesem mastförmigen Bauwerk kommt zum Ausdruck, dass Schaffhausen ein wichtiges Tor der Schweiz ist – im Norden das bedeutendste nach Basel. Im Gegensatz zu dieser Stadt ist aber Schaffhausen trotz der vielen Brücken keine eigentliche Brückenstadt.⁶ Unter einer solchen stellt man sich nämlich eine Siedlung vor, für deren Entstehung und Wachstum der Brückenübergang ein wesentliches Element ist, eine solche auch, die den Fluss beidseitig umfasst und in ihr Inneres zieht. Nun besass Schaffhausen zwar seit alters eine Rheinbrücke, aber diese scheint nicht zur Grundausrüstung der Siedlung gehört zu haben, und sie lag abseits der nord-südlichen Hauptstrasse, beim Ostzipfel der ummauerten Stadt. Sie wirkte nicht wie eine Verbindung zwischen zwei Siedlungsteilen, sondern eher wie die Zugbrücke einer Festung – die Häuser, welche sich vor dem südlichen Brückenturm scharten, gehörten nämlich zu einem fremden Herrschaftsbereich. Aber auch sonst hatte die Kernsiedlung, obwohl so nahe am Rhein gelegen, verhältnismässig wenig Berührungspunkte mit dem Wasser. Das hängt mit der besonderen topographischen und historischen Situation der Stadt zusammen. Sie liegt an der Stelle, wo der nach Westen fliessende Hochrhein in den Bereich des Juragebirges gerät. Bisher ruhig in einem Molassebett fliessend, stösst der Strom plötzlich auf Kalkbarrieren; es bilden sich Stromschnellen und dann ein gewaltiger Katarakt, der berühmte Rheinflall. Diese natürlichen Hindernisse bereiteten der vom Bodensee her kommenden Wasserstrasse ein unvermitteltes Ende. Die Waren mussten vom Schiff auf die Achse umgeladen werden; ein Umschlag- und Stapelplatz wurde nötig. Diesem Umstand verdankt Schaffhausen seine Gründung oder doch zumindest seinen Aufstieg. Die Siedlung entstand oberhalb des «kleinen Laufen», im Mündungskessel der wichtigsten Randen-Flusstäler. Sie kristallisierte sich entlang der Strasse, welche die Wasserstrasse

auf dem Land fortsetzte: An der nachmaligen *Vordergasse* entstanden – in einiger Entfernung von dem auf Schwemmland gelegenen Lande- und Stapelplatz – Marktplatz, Pfarrkirche, Rathaus.⁷ Die Achse des Siedlungskerns greift also nicht über den Strom hinweg. Sie verläuft aber auch nicht parallel zum Rhein, sondern sie entfernt sich von ihm. Der Fluss schwenkt nämlich leicht nach Süden ab; statt ihm zu folgen, übernimmt die Strasse die bisherige westliche Richtung des Gewässers. Rampenartig ansteigend, führt sie von der Durachmulde hinauf in ein Hochtal, welches einst ein alter Rheinlauf gebildet hatte. Später erweiterte sich die Siedlung um einen Nordsüdstrassenzug: *Vor-* und *Neustadt* bilden eine – wenn auch «gebrochene» – Querachse. Aber auch damit wurde die Stadt nicht enger ans Wasser gebunden. Mit der *Neustadt* trifft die Nordsüdachse rechtwinklig auf den Rhein; statt ihn zu überqueren, schwenkt sie in die Flussrichtung ab. Da das Rheintal bei Schaffhausen nach Süden abbiegt und über eine längere Strecke bei dieser Richtung bleibt, war es für die ins Mittelland führende Strasse vorteilhafter, auf der rechten Flusseite zu bleiben; sie überquerte den Rhein erst bei Eglisau. In der Nähe der Stadt Schaffhausen verlief sie für eine kurze Strecke ganz nahe beim Strom (*Mühlensstrasse*); und hier entstand denn auch ein Flussquartier. Aber es handelte sich, wie bei dem Magazin- und Fischerquartier im Osten des Stadtkerns, bloss um eine von Nutzfunktionen geprägte Vorstadt. Warum hat sich die Nordsüdachse nicht weiter östlich herausgebildet, näher beim Gerberbach, wo das Terrain ebener war? Wenn das geschehen wäre, wäre auch das Umschwenken der Achse in die Flussrichtung weiter östlich erfolgt: im Kernbereich der Siedlung wären eine ufernahe Strasse und ein ans Wasser grenzender Häuserzug entstanden. Als sich *Vor-* und *Neustadt* herausbildeten, war indessen das Areal südlich und nördlich der mittleren *Vordergasse* bereits genutzt, nämlich von zwei grossen Klosteranlagen. Der nördliche und vor allem der südliche Arm der Querachse wurden deshalb nach Westen gedrängt. Sie ergänzten die Längsachse nicht zu einem regelmässigen Kreuz, sondern zu einem armbrustartigen Gebilde. Dieses zeigt nach Westen und lässt den Fluss gleichsam «links liegen».

Zwei städtebauliche Massnahmen hätten die Bindung der Stadt ans Wasser verstärkt: die Aufwertung der Rheinbrücke und der Bau einer ufernahen Strasse zwischen Rheinhafen und Mühlentor, zur Abkürzung des Umweges über *Vordergasse* und *Neustadt*. Am ersten Vorhaben war vor allem Zürich interessiert. Aber Schaffhausen beharrte darauf, dass über die Brücke keine «via regia»,



Abb. 20 Flugaufnahme der Altstadt von Westen, von Walter Mittelholzer, um 1920. Als schattiger «Graben» direkt auf uns zulaufend die historische «Kristallisationsachse» der Siedlung (Unterstadt-Vordergasse, Oberstadt), ausgehend vom Hafen- und Magazinreal am Rhein (hinten), westlich fortgesetzt durch die Vordersteig (unten Mitte). Quer zum «Rückgrat» der Siedlung die Nord-südachse, gebildet durch Vorstadt (links) und Neustadt (rechts), nahe bei dem gegen uns gerichteten Westrand der Altstadt. Bei diesem handelte es sich um die «Hauptfront» der befestigten Stadt; im späten 19. Jahrhundert übernimmt die Fassadenwand der Bahnhofstrasse (links) diese Rolle. In der südlichen Altstadthälfte (rechts) der monumentale Platz des Herrenacker, der Komplex von Münster und Kloster Allerheiligen und rechts davon das Industriequartier am Rhein. Hinten über dem Rhein die alte Strassenbrücke und die Eisenbahnbrücke der Etwilerlinie, beide nach dem zürcherischen Flurlingen führend (oben rechts). Oben links das Emmersbergquartier, ganz oben das Dorf Buchthalen.

sondern nur eine «kommunikation» mit den benachbarten Zürcher Dörfern führe.⁸ Der Rhein-stadt war es zwar gelungen, sich im Randen eine Territorialmacht aufzubauen, aber im Süden hatte Zürich seine Grenzpfähle bis an den Fluss, den natürlichen Stadtgraben Schaffhausens vorgeschoben. Der Stadt drohte dasselbe Schicksal, das Stein am Rhein widerfahren war: zu einem Brückenkopf Zürichs zu werden. Schaffhausen hütete sich deshalb, die Rheinbrücke aufzuwerten; es hielt den Warenverkehr bis Eglisau auf dem rechten Rheinufer, für welches es das Geleitrecht besass. Die Mühlenstrasse blieb also die Hauptstrasse nach Süden, und als solche gewann sie zunehmend an Bedeutung. Zudem übernahm sie von der alten östlichen Ausfallachse – *Vordersteig–Stokarbergstrasse* – noch die Funktion einer Zufahrtsstrasse zum Klettgau. Um so notwendiger wurde es, für eine «Südumfahrung» der Vorder-

gasse zu sorgen. Tatsächlich ist eine solche auch entstanden, aber nicht flusswärts, sondern nördlich von Allerheiligen, auf der Linie *Münsterplatz–Klosterbogen–Rheinstrasse*. Dieser verschlungene Weg konnte die Vordergasse allerdings nicht entthronen – obwohl sie umgangen war und obwohl ihr Ostausgang an Bedeutung verloren hatte, blieb ihr Ansehen als Hauptgasse unversehrt. Warum? Sicher in erster Linie wegen des Beharrungsvermögens alles Überlieferten. Aber es dürften auch symbolische Motive mitspielen: als monumentaler Wegweiser erinnerte die Vordergasse daran, dass die Stadt mit dem Ostwestverkehr gross und unabhängig geworden war, daran auch, dass im Westen, auf der Steig, die Patrizierlandsitze – die Repräsentanten des städtischen Reichtums – und hinter ihnen, im Klettgau, die agrarische Schatzkammer der Stadt zu finden waren. Was wird mit der Siedlung



Abb.21 Die Aussichtskanzel beim äusseren Rondell der Fäsenstaubpromenade. Gouache aus dem Jahre 1826, vom Bleuler-Schüler Johann Ulrich Müller (1795–1848), Flurlingen. Blick auf das Rheinknie unterhalb Schaffhausens und auf die Katzensteig. Ausschnitt. Vgl. auch Abb.64.

Schaffhausen im 19. und 20. Jahrhundert geschehen, in einer Zeit, in der ganze Städte umgekrempt werden und in der die an Seen und Flüssen gelegenen Orte ihre «Wasserscheu» zu überwinden pflegen? Wird sich Schaffhausen jetzt vermehrt dem Fluss zuwenden? Diese Frage soll uns im folgenden leiten.

2.1.2 Postkutschen- und Dampfschiff-Zeit: auf dem Weg zu einer Flusstadt

Die Geschichtsschreibung charakterisiert das Schaffhausen der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts als eine «absterbende Zunftstadt».⁹ Tatsächlich geriet der an der nördlichen Peripherie der Eidgenossenschaft gelegene Stand mit den nachrevolutionären Umwälzungen in Europa in eine schwere Krise. Als der nördliche Nachbarstaat 1835 dem deutschen Zollverein beitrug, kam eine Entwicklung zum Abschluss, die mit der Schaffung des Grossherzogtums Baden durch Napoleon begonnen hatte: die Abschnürung Schaffhausens von der süddeutschen Region, dessen wirtschaftliches Zentrum es einst gewesen war. Die Eidgenossenschaft wusste diesen Verlust nicht durch eine verbesserte Einbindung in den schweizerischen Wirtschaftsraum auszugleichen. Das verzweifelte Festklammern an der hergebrachten Zunftordnung verschlimmerte die Lage. «Das drohende Gespenst des Pauperismus schaute über die verwitterten Türme in die Stadt hinein», sagt der Biograph eines Schaffhauser Industriepioniers im Rückblick, ganze Häuserzeilen waren «für wenige tausend Gulden feil», und in den «stillen Strassen» brachte nur «das Vieh, wenn es aus- und eingetrieben wurde, einige Abwechslung hervor».¹⁰

Diese dramatische Beschreibung lässt die Stadt als untergehendes kleines Rom erscheinen. Das stimmt so allerdings nicht. Im Bereich der Ausbildung und der Verwaltung wurde bedeutende Aufbauarbeit geleistet, und an der alten Stadt wurden zahlreiche bauliche Änderungen vorgenommen – vor allem seit dem Jahr 1831. Damals ging nämlich der Stadtstaat endgültig unter; das Staatsgut wurde zwischen dem Kanton und der – nun mit den übrigen Gemeinden gleichgestellten – Stadtgemeinde aufgeteilt.

Die bedeutendsten Unternehmungen des ersten Jahrhundertdrittels gehören in den Bereich des Tiefbaus. 1816–1817 wurden in einer gewaltigen Anstrengung und unter massiver Inanspruchnahme von Frondienstleistungen der Landbevölkerung die zerfallenen alten Landstrassen durch Kunststrassen ersetzt. Interessanterweise wurde der Kernbereich des ganzen Strassenfächers von diesen Erneuerungen ausgenommen; die Korrektionsarbeiten machten vor den Toren der Stadt halt. Wenn sich der Strassenbau auch nicht in die Stadt hinein fortsetzte, so durfte er sich doch den Stadtmauern entlang entfalten. Seit 1807 wurde der Wall- und Grabengürtel der Stadt zu einer Promenaden- und Grünanlage umgewandelt. Der Festungspanzer der Stadt wurde so zwar noch nicht aufgebrochen, aber doch aufgeweicht. Das Unternehmen war auf zweierlei Art vorbereitet. Einerseits hatten die Bürger während der Revolutionszeit in den inneren Gräben Gärten angelegt und in die Stadtmauern Türen und Fenster ausgebrochen – womit die Stadtmauer «den Charakter eines Bevestigungswerks ganz verlor».¹¹ Andererseits war ausserhalb der Stadtmauern bereits eine grosse halböffentliche Grünanlage entstanden. 1803–1805 hatte eine in der Aufklärung gegründete «Büchergesellschaft» auf einer Geländeterrasse oberhalb des Mühlentorgrabens einen englischen Garten anlegen lassen (*Parkstrasse*). Über der Stadt gleichsam schwebend, war der romantische Kleinpark den Niederungen der Realität entrückt; ein dicht über dem Steinbruch der Mühlenvorstadt gelegenes Aussichts-Rondell erlaubte dem Promenierenden, den Blick träumerisch über die Rheinlandschaft schweifen zu lassen (Abb. 21). Als nun 1806 im Graben unterm Fäsenstaub ein Teil der Wallmauer einstürzte, beschloss der Rat, den Wall und die ihn sichernden Türme teilweise abzutragen, um darauf eine Promenade anzulegen; mit dem Abraummateriale sollte der äussere und teilweise auch der innere Graben aufgefüllt werden. Die Arbeiten erstreckten sich über zwei Jahrzehnte; um 1830 war ein von Bäumen gesäumter Spazierweg angelegt, der vom Mühlentor aus um die Stadt herum bis zum

Pulverturm führte (*Ringpromenade*: Abb. 22).¹² – Im Bereich des Hochbaus geschah in den letzten Jahrzehnten des Stadtstaates wenig. Das einzige grössere Unternehmen betraf bezeichnenderweise das Bürgerspital. Mit der baulichen Erneuerung dieser im ehemaligen Agnesenkloster untergebrachten Anstalt wollte die von der Wirtschaftskrise bedrohte Bürgerschaft das Prinzip altbürgerlich-korporativer Fürsorge beschwören. 1816 zeichnete der betagte Stadtmaurer Altorfer zwei Pläne für einen Neubau des Spitals. Obwohl etwas bescheidener als die grossartigen Pläne, welche der spätbarocke Baumeister Hans Georg Spengler vierzig Jahre zuvor entworfen hatte, waren sie bei der gespannten Finanzlage völlig unrealistisch.¹³ Schliesslich fand man eine einfachere Lösung: die alte Klosterkirche wurde zu einem klassizistischen Querbau umgestaltet, und der alte Baubestand wurde durch Abbrüche gelichtet (*Pfrundhausgasse 8*; Abb. 24).

Die Zeit, als die Stadt lernen musste, sich als eine mit den übrigen Gemeinden gleichgestellte Körperschaft zu behaupten, fiel in Schaffhausen mit der Regeneration zusammen. Während die wirtschaftlich-soziale Krise ihrem Höhepunkt entgegentrieb, löste das junge Gemeinwesen eine Reihe von baulichen Aufgaben. Die Stadtpfarrkirche wurde renoviert, zwei öffentliche Bauten wurden erstellt, drei weitere entstanden durch Umbau respektive durch Umnutzung von Altbauten. Das anspruchsvollste Unternehmen war der Bau eines «städtischen Krankenhauses», einer für Dienstboten, Handwerksgesellen, arme Bürger und Geisteskranke bestimmten Anstalt (*Hintersteig 10–12*; Abb. 23). Mit diesem karitativen Bau knüpfte die Stadtgemeinde an das letzte architektonische Grossunternehmen des Stadtstaates an und präsentierte sich so als dessen Nachfolgerin. Als Standort für den Neubau wurde ein Platz an der *Hintersteig* gewählt. Die restlichen

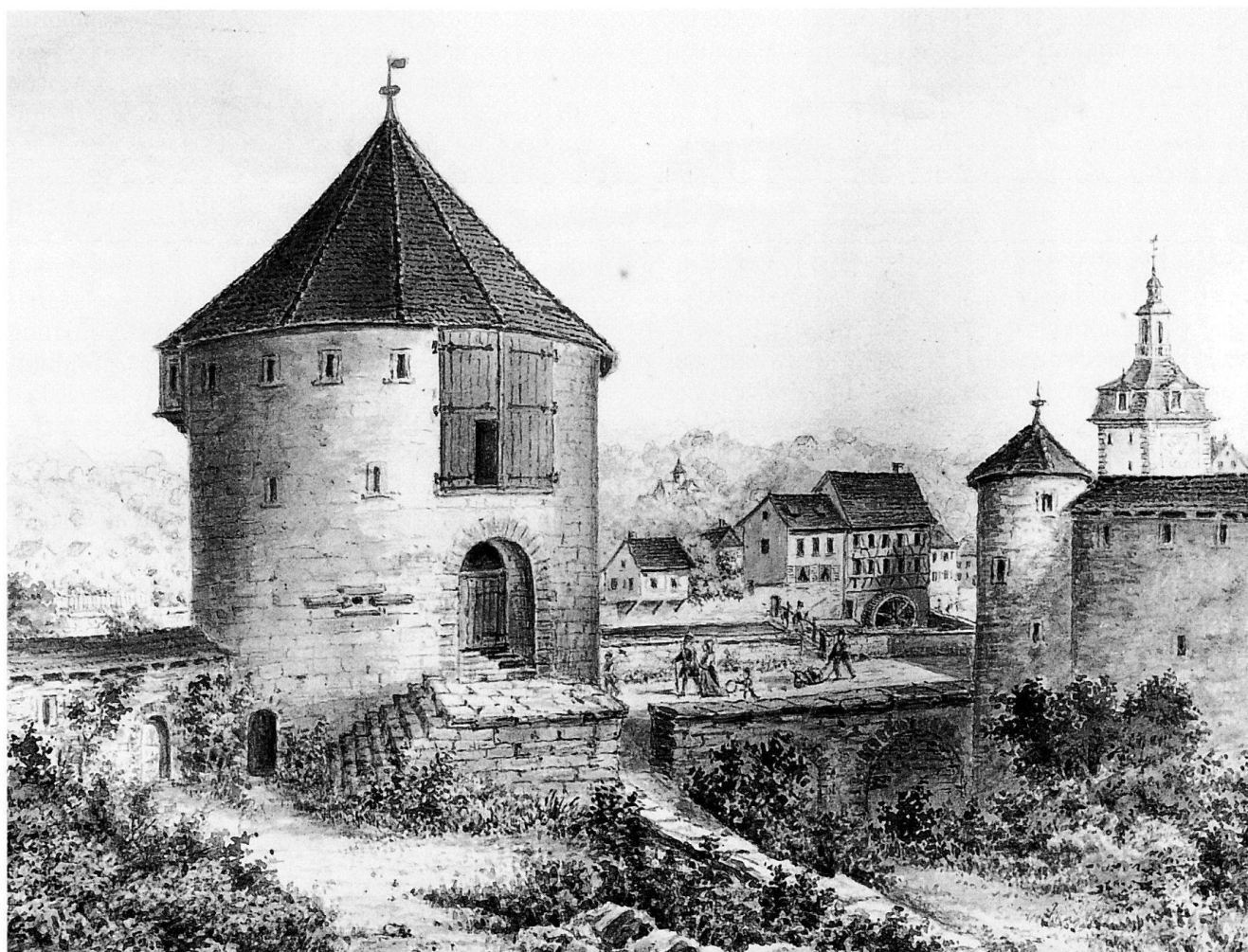


Abb. 22 Die Ringpromenade, angelegt 1807 bis um 1830, an der Nordwestecke der Altstadt (im heutigen Bereich von Adlerstrasse und -unterführung und der Bahnhofstrasse). Zeichnung von Hans Wilhelm Harder 1827, koloriert 1902 von Theophil Beck. Links der Bollwerkurm Widder, rechts der Finsterwald-, ganz rechts der Schwabentorturm. Anstelle des Weges im Vordergrund vormals – bis auf die Höhe der Treppen-Plattform – ein Erdwall, anstelle der Brüstungsmauern des Platzes mit den Spaziergängern ehemals die Mauern des westlichen Zingers der Schwabentor-Festungsanlage. In der Mitte, ein Mühlrad antreibend, der Mühlentalerbach.

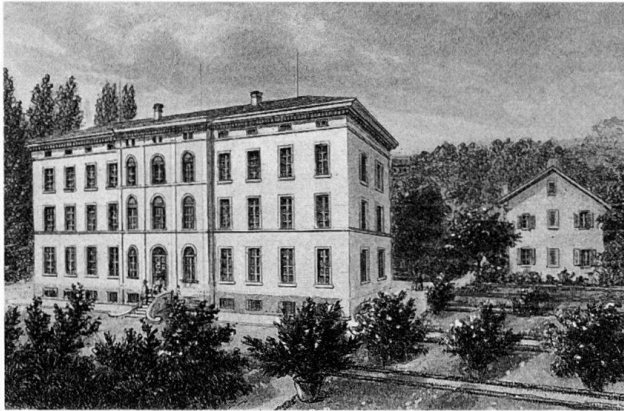


Abb. 23 Das städtische Krankenhaus an der Hintersteig, erbaut 1843–1846 nach Plänen von Tobias Hurter. Rechts das Gebäude für «unruhige Geistesranke». Aquatinta von Heinrich Zollinger (1821–1892).

der oben erwähnten Neu- und Umbauten – sämtliche dienen «höheren» Zwecken als das Krankenhaus – finden sich aber alle in der Altstadt, und zwar hinter der Stadtpfarrkirche, im Areal der dort befindlichen zwei ehemaligen Klöster (Abb. 24). Im Patrizierhaus Zur Freudenquelle, erbaut 1729 anstelle des Schiffes der Barfüsserkirche, wurde das Stadthaus eingerichtet (*Krummgasse* 2); das Haus Zum Eckstein, einst anstelle des Chors ebendieser Kirche erstellt, wurde zu einem Mädchenschulhaus umgebaut (*Stadthausgasse* 10); ein Nebenbau des Spitals wurde durch ein Gebäude für die deutsche Knabenschule ersetzt (*Kirchhofplatz* 19) und eine gemauerte Scheune im Spital zu einem Pfrundhaus umgestaltet (*Pfrundhausgasse* Nr. 8:2). Diese Vorliebe für das Areal nördlich der Vorgasse hängt teilweise mit dem Ergebnis der Güterausscheidung zwischen Kanton und Stadt von 1831 zusammen. Die Stadt hatte das Spital erhalten, der Kanton aber die monumentalen Liegenschaften in der südlichen Hälfte der Stadt: das ehemalige Kloster Allerheiligen, das Zeughaus mit seinen Nebenbauten und den Komplex von Rathaus, Staatsarchiv und Kanzlei. Die Stadtbürger dürften es schmerzlich empfunden haben, dass «ihr» Rathaus (*Rathausbogen* 10) nun von einer Körperschaft besetzt war, in welcher die Vertreter der ehemaligen Untertanengebiete in der Überzahl waren. In dieser Situation mag der Bürgerschaft der Bereich hinter der Stadtpfarrkirche – ihrem angestammten Besitztum – als eine Art «Réduit» vorgekommen sein. Wenn sie sich auf die Ausgestaltung dieses Kerngebietes konzentrierte, dann wohl im Gedenken daran, dass ihre Vorfahren von dieser Basis aus die ganze Stadt «erobert» hatten, samt dem Kloster, dem einstigen Sitz des Stadtherrn.

Rückzug nach innen und anschliessender Ausgriff nach aussen: diese gegensätzliche Bewegung,

welche für die Biedermeierzeit allgemein charakteristisch ist, kommt mit der Einrichtung des Stadthauses und eines «Stadthausplatzes» auf eigenwillige Weise zum Ausdruck. Das Haus Zur Freudenquelle, ein altväterischer Patrizierbau, gab zwar für Stadtregerung und -verwaltung einen würdigen Sitz ab, aber es trat zu wenig in Erscheinung; es fehlten ihm ein Turm oder ein anderes architektonisches Repräsentationszeichen und ein grosszügiger Vorplatz. Für beides fand man nun an anderer Stelle Ersatz, ganz am Rand der Stadt – nämlich im Munot (*Munotstrasse*; Abb. 25). Seit 1826 hatte sich ein Zeichenlehrer um die Instandstellung dieser zylinderförmigen Renaissance-Musterfestung bemüht. Als das Stadthaus eingeweiht wurde, feierten einige Bürger das Ereignis auf seiner kreisrunden, von einem Turm überragten Plattform; am folgenden Tag gründeten sie den «Bürgerverein vom Munot» und bestimmten, dass dessen jährliches Stiftungsfest mit dem der Stadthausweihe zusammenfallen sollte.¹⁴ Auf diese Weise wurde, in beherrschender Lage oberhalb der Stadt, ein festlicher «Rathausplatz» gewonnen. Der Platzcharakter wurde verstärkt, als 1845 in der Mitte eine alte Brunnenfigur aufgestellt wurde, welche vorher an der Vorgasse gestanden hatte.

Der frische Wind der Regeneration machte sich auch im Bereich des Tiefbaus bemerkbar. Die innenstädtischen Strassen wurden erneuert und verbessert, durch Pflasterung, Anlage von Kanälen und Trottoirs, Nivellierungen und Beseitigung von Brunnen.¹⁵ Diese Strassenbautätigkeit nimmt sich wie eine späte Antwort auf die zwanzig Jahre zuvor erfolgte Erneuerung des kantonalen Strassennetzes aus; aber sie steht auch im Zeichen der Verbesserung des Transportwesens. Das Biedermeier war die hohe Zeit der Postkutschen; mit der fahrenden Post erfuhr das Postwesen in Schaffhausen – seit 1833 von den deutschen Fürsten Thurn und Taxis musterhaft verwaltet – einen neuen Aufschwung.¹⁶ Auch die Wasserstrasse, einst die wichtigste Verkehrsader der Stadt, gewann wieder an Bedeutung: seit 1825 und mit grösserer Intensität seit 1832 wurde der Rhein zwischen Bodensee und Schaffhausen von Dampfschiffen befahren.¹⁷ Wie beim Hochbau setzte auch beim Tiefbau die Erneuerung im Kernbereich der Stadt an, um sich dann nach aussen zu richten. Die Strassenbautätigkeit kam in erster Linie den alten Hauptgassen zugute, der *Vor-* und der *Neustadt* und der Längsachse *Unterstadt–Vorgasse–Oberstadt*. Sie, die Kristallisationsachse der mittelalterlichen Siedlung, übernahm nun die Rolle der neuzeitlich-dynamischen, keine Hindernisse dulden Strasse: an ihren beiden Enden wurde der

Festungsring durchbrochen, in ihrer Flucht griff die Stadt erstmals über ihre Grenzen hinaus. Zuerst und auf besonders eindrückliche Weise am östlichen Ende, dort, wo die alten Schifffahrts-Lagerhäuser standen und wo die den Rhein überbrückende Strasse nach Winterthur abzweigte. Diese Strasse wurde 1838–1839 von Winterthur bis Feuerthalen vom Kanton Zürich ausgebaut; im letzteren Jahr konnte eine Postkutschenverbindung zwischen Schaffhausen und Winterthur eingerichtet werden. Der Kanton Schaffhausen hatte nun in der Stadt eine bessere Zufahrt zur Brücke zu erstellen; gleichzeitig wollte er die Dampfschifflande vom Steckenplatz ins Innere der Stadt, zum Güterhof verlegen. Um den nötigen Platz zu gewinnen, wollte er einen alten Komplex von Lagerhäusern durch einen kleineren Neubau ersetzen. Als die alten Bauten gefallen waren, «fiel es aller Welt wie Schuppen von den Augen» – man erkannte, dass der Raum zwischen Brückenkopf und Güterhof besser unüberbaut bliebe.¹⁸ Die Regierung wollte nichts davon wissen und begann

mit der Aufmauerung des Neubaus, aber das Publikum setzte mit einer kleinen Revolte sein Anliegen durch – so entstand der *Freie Platz* (Abb. 2, 26). Dabei fielen gleich drei Stadttore.¹⁹ Nur der äussere Rheintorturm blieb noch stehen; 1847 verschwand aber auch er. Als Ersatz für so viel weggeräumtes Mittelalter wurde auf dem Freien Platz ein neugotischer Gusseisenbrunnen mit einer allegorischen Figur der Stadt Schaffhausen aufgestellt. Damit war der Platz, obwohl inmitten alter Magazine entstanden, als ebenbürtiges Mitglied in die Familie städtischer Plätze aufgenommen. Er erschloss der Stadt den Bereich des Wassers; er verhielt sich zu dem von Dampfschiffen belebten Fluss wie der Zuschauerraum zu einer Bühne. Die 1804–1805 erbaute Rheinbrücke stellte die Logenplätze. Im Vergleich zu ihrer Vorgängerin, der 1799 von den Franzosen niedergebrannten Grubenmann-Brücke, war sie ein anspruchsloser Nutzbau, aber da sie ungedeckt war, konnte sie mit dem neuen Platzraum eine Einheit formen. – Kurz nach der



Abb. 24 Flugaufnahme der Swissair-Photo AG, Zürich, 1948 (mehrere der nachfolgend erwähnten Bauten zu diesem Zeitpunkt umgenutzt). Vorn links die Vorgergasse und die Stadtpfarrkirche St. Johann mit ihrem wehrhaften Turm. Rechts vom Turm die 1845–1848 nach Plänen von Tobias Hurter erbaute Knabenschule am Kirchhofplatz. Rechts anschliessend das Areal des ehemaligen Bürgerspitals (ursprünglich ein Kloster), mit Spitalgebäude (Bau mit Fronton) und kantonalem Gefängnis (rechts). Zwei Fingerbreiten links vom St. Johann-Turmdach das Mädchenschulhaus zum Eckstein (mit Walmdach und Dachhaus), eine weitere Fingerbreite links davon das Stadthaus (Rückseite), beide an der Stelle einer Klosterkirche. Rechts aussen die östliche Altstadt-Ringstrasse (Bachstrasse), seit 1928 neu hinter dem Mädchenschulhaus zum Schwabentor geführt. Oben rechts das 1933 vollendete Gelbhausgartenschulhaus.



Abb. 25 Die zu einem Aussichts- und Festplatz umgestaltete Plattform des Munot, mit der 1900 aufgestellten Tellstatue. Postkarte Photoglob, um 1905.

Schaffung des Freien Platzes wurde die Altstadt-Hauptachse auch an ihrem westlichen Ende ausgeweitet. 1845 wurde das Bollwerk vor dem Obertor niedergelegt (die Steine benutzte man zum Bau der Knabenschule); und beim inneren Tor, bei welchem 1839 bereits der steinerne Torbogen gefallen war, wurde das hölzerne Tor weggeräumt (*Oberstadt*).²⁰ Wie beim Freien Platz hingen die Abbrüche mit der Erneuerung einer Landstrasse zusammen, nämlich derjenigen vor dem Obertor. Sie, einst die wichtigste Ausfallsachse der Stadt, war zum Rang einer Vizinalstrasse abgesunken und lag deshalb im Zuständigkeitsbereich der Stadt. Die letztere ersetzte 1844–1845 die steile *Vordersteig* durch eine schleifenförmige Rampe, die *Steigstrasse*. Die neue Strasse wurde durch die Fäsenstaubpromenade hindurch gezogen; diese wurde so mit der Stadt verknüpft. Die Einbindung des Parkes in die Stadt wurde auf ähnliche Weise bekräftigt wie die der Munotplattform: 1851 wurde auf dem mittleren Rondell ein Denkmal für den Historiker Johannes von Müller errichtet (*Parkstrasse*). Wenn man die baulichen Unternehmungen der Regenerationszeit im Zusammenhang betrachtet

und wenn man die sie begleitenden Diskussionen verfolgt – zum Beispiel jene über den Standort der neuen Knabenschule²¹ –, dann erkennt man, dass die Bausachverständigen um die Jahrhundertmitte mit bestimmten städtebaulichen Entwicklungslinien rechneten. Das «Réduit» hinter der Stadtkirche bot noch Gelegenheiten für weitere Umgestaltungen; durch die Auslagerung der Straf- und Korrekptionsanstalt war zum Beispiel Raum für Schul- und «höhere» Fürsorgefunktionen zu gewinnen. Die Bleiche am nordwestlichen Altstadtrand schien dazu bestimmt, zu einem ruhigen Schul-, Verwaltungs- und Wohnviertel zu werden. Dieses Areal wurde bei der Diskussion über den Standort der Knabenschule längere Zeit favorisiert. Man dürfte dabei nach Winterthur geblickt haben; dort war nämlich – als «Grundstein» zu einem Ringstrassen-Quartier – ein Schul-Palais in ganz ähnlicher Lage erstellt worden.²² Für die südliche Stadthälfte schliesslich schien die Zukunft im Bereich des Verkehrs und des Handels zu liegen. Südlich von Vordergasse und Unterstadt lagen die zwei Verkehrszentren der Stadt: der *Herrenacker* mit dem Kornhaus und dem Post-«Bahnhof», der *Freie Platz* mit der Dampfschiffflände. Schon kurz nach der Schaffung des Freien Platzes rechnete man damit, dass von ihm aus eine Strasse bis zur Rheinstrasse geführt werde, mit dem Zweck, vom Hafen aus einen direkten Zugang zum Mühltort zu gewinnen – dies war einer der Gründe, weshalb man die Knabenschule nicht südlich von Allerheiligen erstellen wollte.²³ Eine solche Strasse hätte die Grundlage für die Entstehung eines Quaiquartiers mit Grünanlagen, eleganten Mietshäusern, Hotels, Kaufläden, Bädern und Unterhaltungslokalen abgegeben. Soweit das städtebauliche Zukunftsbild, das sich um die Jahrhundertmitte abzeichnete. Im folgenden wird sich zeigen, dass alles ganz anders kam.

2.1.3 Eisenbahnbau und Bahnhofstreit, «Wasserwerk» und Industriequartier am Rhein

Die Anlage des Freien Platzes und die damit verbundene Öffnung der Stadt gegen Winterthur und gegen Osten erscheint als recht kühne Tat, wenn man bedenkt, dass die Tore an den zwei anderen Hauptausgängen der Stadt zwar erweitert, nicht aber abgebrochen wurden: der Mühltorturm fiel erst 1869 (und auch dann nur deshalb, weil er vom Einsturz bedroht war); und der Schwabentorturm steht – wenn auch seit 1864 des Vorwerks beraubt – noch heute. Dass man sich beim Ostausgang und bei der Rheinbrücke weniger defensiv verhielt, mag – wie wir oben andeu-

teten – damit zusammenhängen, dass eine Öffnung hier (wie im Fall des Obertors) der alten «Hausachse» zugute kam. Für die couragierte Haltung, welche mit der Entfestigung des Rheinübergangs an den Tag gelegt wurde, mag es aber noch einen zusätzlichen Grund geben. Schaffhausen glaubte nämlich um diese Zeit, seine verkehrspolitische Position demnächst nachhaltig verbessern zu können. Mit dem Auftreten der Eisenbahnen auf dem Kontinent ergaben sich für die alte Rheintalachse verheissungsvolle Perspektiven.²⁴ Um 1835 nahmen drei Bahnprojekte Gestalt an, die die Schweiz betrafen: von Strassburg und von Mannheim aus sollten eine elsässische und eine badische Bahn dem Rhein entlang Basel erreichen, und von Augsburg aus sollte eine bayrische Bahn nach Lindau am Bodensee führen. 1839 schlug der junge Friedrich Peyer im Hof (1817–1900) an einer Versammlung, welche die Verbesserung der Rheinschifffahrt zum Gegenstand hatte, den Bau einer Bahnlinie Basel–Schaffhausen–Konstanz vor. Eine solche hätte die in Basel und

Friedrichshafen mündenden Schienenwege miteinander verknüpft, da letzteres mit Lindau bereits durch Dampfschiffe verbunden war. Mehr noch: diese Linie hätte es ermöglicht, den Fernhandel von Norddeutschland nach Venedig durchs Hochrheintal und über Schaffhausen zu lenken. Für eine kurze Weile hoffte Schaffhausen, dank dem Rhein wieder – wie einst im Mittelalter – Durchgangsstation einer zentralen europäischen Verkehrsader zu werden, und zwar einer, die Zürich nördlich umgangen hätte. Es kam zu einem Wettlauf mit Zürich, das diese Gefahr schon längst erkannt hatte. Spätestens 1846 war klar, dass Schaffhausen ihn verloren hatte: damals schloss die Nordbahn mit der badischen Regierung einen Konzessionsvertrag, welcher es der Zürcher Gesellschaft erlaubte, ihre Prioritäten durchzusetzen. Diese bestanden, wie der Bau der Bahnlinie Zürich–Baden zeigte, darin, die Verbindungsbahn zwischen Basel und dem Bodensee über Zürich und den Transitweg Richtung Bündnerpässe durch die Täler des Zürich- und Walensees



Abb. 26 Der 1842 ausgekernte *Freie Platz* vom Rhein her, mit dem Dampfschiff Hohenklingen an der Schiffflände. Rechts der 1787 erbaute Güterhof (Lagerhaus für Transitsalz). Der Dachreiter enthält Uhr und Glocke des 1842 abgebrochenen Brücken-Torturms (Inneres Rheintor). Fotografie Gebr. Künzli, Zürich, um 1910.

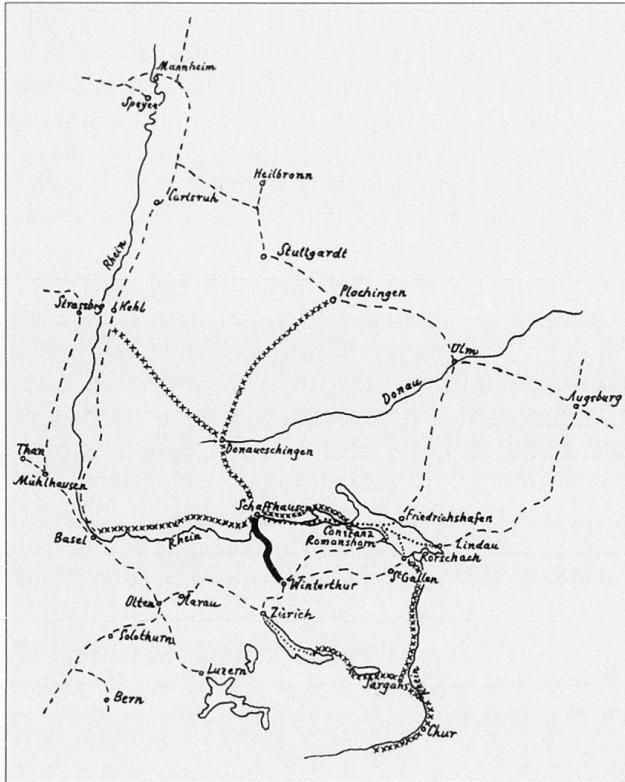


Abb. 27 Eisenbahnkärtchen aus einem Prospekt der Rheinfallbahn, herausgegeben am 19. März 1853 zur Gründung einer Aktiengesellschaft. Umzeichnung. Legende: «Regelmässige Dampfschiffahrt»; --- «im Dienst und im Bau begriffene Bahnlinien»; xxxxxx «Projektirte Eisenbahnlinien»; — «Rheinfall-Bahn».

zu leiten. Das Vorhaben blieb zwar in den Anfängen stecken, aber das als «Spanischbrötlbahn» bespöttelte Linien-Fragment Zürich–Baden wurde zur Grundlage für Zürichs Erfolg im schweizerischen Eisenbahn-«Krieg». Dieser begann nach der Bildung des schweizerischen Bundesstaates, als der Aufbau eines «National-eisenbahnnetzes»²⁵ an die Hand genommen werden musste. Neben die Fragen einer Verbindung Basels mit dem Mittelland und einer Alpentransversale trat nun die eines binnenschweizerischen Eisenbahn-Sammelkanals zwischen Genfer- und Bodensee. Als Haupt-Querachse setzte sich die Linie Basel–Hauenstein–Olten–Luzern–Gotthard gegen die für Zürich günstigere Führung über Koblenz durch, aber dafür kam Zürich – anders als Basel und Bern – an die Mittellandachse zu liegen. In Schaffhausen passte sich Friedrich Peyer im Hof, einst Initiant und Vorkämpfer der Rheintalbahn, den neuen Realitäten an und suchte nun die Interessen seiner Vaterstadt mit denen Zürichs in Einklang zu bringen. 1850 empfahl er, die von Zürich geplante Bodenseebahn nicht in Romanshorn, sondern im näher gelegenen Schaffhausen enden zu lassen, da von dort aus der Bodensee mit dem Dampfschiff

erreicht werden könne.²⁶ Schliesslich musste er sich aber damit begnügen, Schaffhausen einen seitlichen Anschluss an die Mittellandlinie zu verschaffen. Als Anschlusspunkt wurde Winterthur gewählt, wo auch die von St. Gallen her kommende Linie einmündete (Abb. 27). So entstand die «Rheinfallbahn»; 1857 wurde sie eröffnet.²⁷ Obwohl man sich in Schaffhausen kaum noch um die Rheintalbahn gekümmert hatte, kam auch sie zustande, vor allem deshalb, weil Baden daran interessiert war, seine Oberrheinbahn flussaufwärts bis an den Bodensee zu verlängern. Nur sechs Jahre nach der Rheinfallbahn wurde die Strecke Waldshut–Schaffhausen–Konstanz eingeweiht. Da sie durchs Klettgau führte, erhielt Schaffhausen zugleich eine Schienenverbindung mit dem wichtigsten Teil seines Hinterlandes. Eine grosse verkehrspolitische Bedeutung kam der Rheintalbahn in diesem Moment allerdings nicht mehr zu.

Wie wirkte sich die Einführung neuer Verkehrsstränge auf die Stadt aus? Vorerst ging es eigentlich nur um den Bau einer in Schaffhausen endenden Linie und um die Planung eines Kopfbahnhofes, aber man bemühte sich von Beginn an um eine Abstimmung auf die zukünftige Rheintalbahn (*Bahnareal*).²⁸ Aus der Perspektive der vertrauten «Strassengeographie» hätte man annehmen müssen, dass die Winterthurer Linie von Süden her über eine zweite Rheinbrücke in die Siedlung einmünden und dass die badische Bahn die Stadt auf der Linie Mühlentor–Freier Platz durchqueren würde. Aber der Bahnbau folgte anderen Gesetzen als der Strassenbau. Gleich von Beginn an war klar, dass wohl eine neue Rheinbrücke entstehen würde, aber nicht in der Stadt, sondern oberhalb des Rheinfalls – deshalb der Name Rheinfallbahn. Nach Schaffhausen würde die Bahnlinie dann auf dem rechten Rheinufer gelangen, gleich wie die Eglisauerstrasse. Als Standorte für den Bahnhof kamen drei Orte in Betracht: das Urwerf, eine Mulde am westlichen Ende der Mühlenvorstadt, die Bleiche im Nordwesten der Stadt und das Rheinufer südlich von Allerheiligen. Das letztere Areal stand vorerst im Vordergrund, obwohl es erst nachträglich in die Planung einbezogen worden war.²⁹ Es vereinigte zwei Vorteile: Nähe zum Mittelpunkt der Stadt und Nähe zum Dampfschiffhafen. Aber die Kosten für einen Rheinuferbahnhof wären sehr hoch gewesen, und zudem kamen die badischen Bahningenieure zur Ansicht, dass es bedeutend einfacher wäre, die Bahnlinie Schaffhausen–Singen durchs Fulachtal statt dem Rhein entlang zu führen. Baden sprach sich deshalb endgültig für die Bleiche aus. Diesen Standort bevorzugte auch eine Mehrheit der Bürgerschaft,

und zwar deshalb, weil er am nächsten bei der Stadtmitte lag. Die Rheinfallbahn entschied sich dann aber schliesslich für das Urwerf, weil die Mittel für einen Bleichebahnhof zu knapp seien. Dies wiederum kam den Wünschen eines einflussreichen Vorstandsmitglieds der Rheinfallbahn entgegen, nämlich von Heinrich Moser (1805–1874). Für ihn war das Projekt eines Urwerf-Bahnhofes von Bedeutung, weil es mit einem anderen Vorhaben verknüpft war. Moser wollte in Schaffhausen ein Industriequartier schaffen, das sich von der Rheinbrücke bis zum Rheinfall erstrecken sollte.³⁰ Es sollte zwei Schwerpunkte haben: einerseits das – zu modernisierende – «Krottendorf» an der Mühlenstrasse, andererseits die Fabriken in Neuhausen, das Neherse Eisenwerk und die Waggonfabrik, welche Moser 1853 zusammen mit Johann Conrad Neher und Friedrich Peyer im Hof gegründet hatte. Die Rheinfallbrücke hätte das Tor, die Bahnlinie die Kristallisationsachse, der Bahnhof das Zentrum

dieses riesigen Quartiers gebildet. Auf die badische Bahn war nach Mosers Ansicht keine Rücksicht zu nehmen; da die Grenzen gegen Norden ohnehin durch die Schutzzölle geschlossen seien, müsse sich die Stadt entschieden der Schweiz zuwenden. Die Vorstadt, einst Sitz schwäbischer Adliger, sei zum Untergang verurteilt; die Zukunft der Stadt liege im Südwesten, wo Industrie und Handel zuhause seien.³¹ Moser dürfte mit seinen undiplomatischen Worten selber dazu beigetragen haben, dass der Urwerf-Bahnhof nicht zustande kam. Die Bürgerschaft hatte den Bahnbau unterstützt, weil sie erwartete, dass er der Stadt neues Leben bringe; nun wurde ihr zugemutet, die alte Stadt zugunsten eines Neu-Schaffhausen aufzugeben, das teilweise ausserhalb der Stadtgrenzen liegen und das ganz auf jenen Nachbarn ausgerichtet sein sollte, gegen dessen Machtsog man sich jahrhundertlang hatte wehren müssen. Die schlossartige Villa, welche Moser westlich oberhalb des Urwerf errichtet hatte (*Charlotten-*

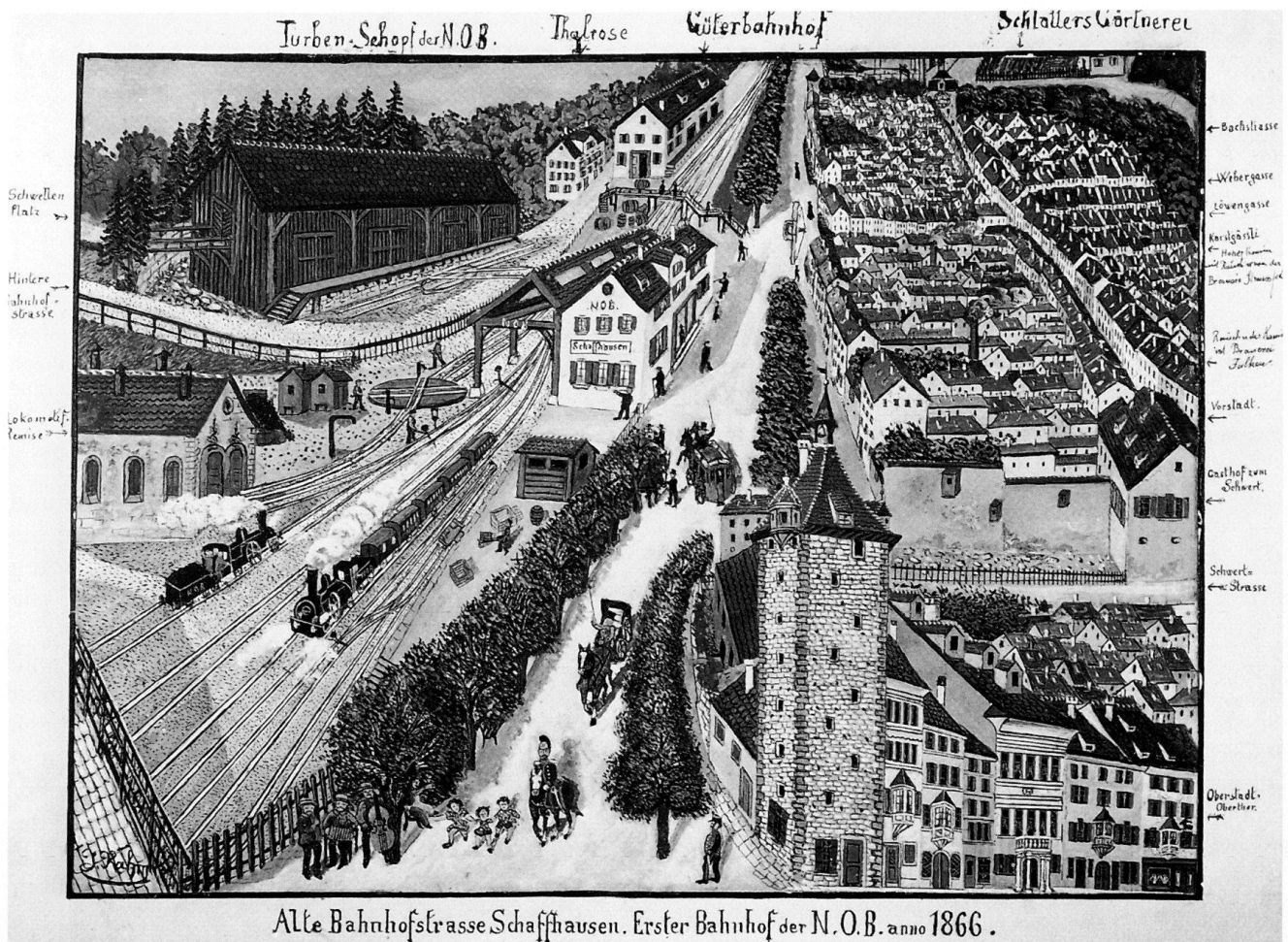


Abb. 28 Der Bahnhof Schaffhausen im Umbruch von Kopf- zu Durchgangsstation. Mitte oben: das 1857 für die Rheinfallbahn erstellte provisorische Aufnahmegebäude – es wird 1867–1869 durch einen Steinbau ersetzt werden. Links die Lokomotivremise und der «Turben-Schopf», beide 1857. Hinten die 1866 erstellte Passerelle – bis hierher erstreckte sich der Bahnhof vor dem Bau der badischen Bahn. Ganz hinten der Güterschuppen. Vorn rechts die Oberstadt-Gasse, darüber der Durchbruch zwischen Bahnhofstrasse und Fronwagplatz, die Schwertstrasse. Zeichnung von John Rahm, 1937 (wohl nach einer alten Vorlage). Museum zu Allerheiligen.



Abb. 29 *Situationsplan der Stadt Schaffhausen mit Bahnhof und der neuen Turbinen-Anlage*, gezeichnet im Februar 1864 von Adolph Schaber, lithographiert von Gebr. Bäschlin. Farbig eingetragen: die wegen der badischen Bahn (eröffnet 1863) zu erweiternde Bahnhofanlage (links oben), das im Bau begriffene «Wasserwerk» im Rhein mit dem «Moserdamm» (links unten; noch stehen die Zuleitungsdämme der alten Mühlenkanäle) und das Areal des geplanten Industriequartiers am Rhein (rechts).

weg 2), mochte den empörten Städtern nun wie ein Vorposten des Schlosses Laufen, des alten Vogteisitzes von Zürich, erscheinen. Gegen Moser brach, wie er selber formuliert, «eine kleine Revolution los»³²: mit der Zeichnung weiterer Aktien ermöglichte die Bürgerversammlung die Anlage des Bahnhofes auf der Bleiche (Abb. 28).³³

Für die Entwicklung der Stadt hatte das paradoxe Folgen. Während mit den zwei Bahnlinien die südliche Brückenachse und die Rheintalachse verstärkt wurden, verlagerte sich im Bereich der Stadt der Verkehrs-Schwerpunkt in die nördliche, Deutschland zugewendete Stadthälfte. Diese Verlagerung war um so folgenreicher, als die Bahn den Postkutschen- und Schiffsverkehr nicht nur ergänzte, sondern zum Teil auch ersetzte. Der Postkutschenverkehr ging zurück, und die Dampfschiffahrt wäre beinahe ganz verschwunden – sie überlebte nur, weil sie dank thurgauischer Initia-

tive neu begründet wurde.³⁴ Am Freien Platz und am Herrenacker wurde es stiller; 1870 wurde die Post, kurz danach auch das Kornhaus vom letzteren in die Nähe des Bahnhofes verlegt. Kurz: die südliche Stadthälfte geriet verkehrsmässig ins Abseits. Dafür eröffnete sich ihr nun aber jene Zukunft, welche zuvor der Bleiche bestimmt schien – wegen ihrer ruhigen Lage empfahl sie sich jetzt als Standort für Schul-, Verwaltungs- und Kulturbauten. Tatsächlich wurde der Herrenacker zu einem Bereich der Wissenschaft und Kunst; die seit 1829 hier befindliche Stadtbibliothek wurde 1861 zu einem Museum ausgebaut, und gegenüber entstand kurz darauf ein kulturelles «Kornhaus», das Imthurneum (*Herrenacker 7* und nach Nr. 15). Die Areale von Zeughaus und Allerheiligen wurden später für Verwaltungs- und Kulturfunktionen genutzt. Das Rheinufer allerdings, der am schönsten gelegene Teil der südlichen Stadthälfte,

entwickelte sich in eine ganz andere Richtung. Wie die Bleiche geriet er unter die Herrschaft der Technik. Hier entstand nämlich jenes Industriequartier, das Heinrich Moser im Südwesten der Stadt hatte schaffen wollen. Da er den Bahnhof nicht zu dem geplanten Fabrikareal hatte bringen können, brachte er dieses nun in die Nähe des Bahnhofes. Statt das Mühlenquartier Richtung Neuhausen zu verlängern, dehnte er es jetzt flussaufwärts aus, hinein in die südliche Altstadt, in Richtung auf den Freien Platz. Zum Industriequartier gehörte ein gewaltiger «Motor»; auch und vor allem dieser ist es, der mit Mosers Name verknüpft ist. Es handelt sich um ein Rheinkraftwerk mit einem den ganzen Fluss durchquerenden Wehr, beim Mühlenquartier gelegen, dort, wo sich die Schaffhauser Stromschnellen befanden. Das «Wasserwerk» und das Industriequartier sind die Hauptwerke Mosers; mit ihnen wurde er, vor kurzem noch angefeindet, zu einem gefeierten Mann. Die Idee zum Bau eines Dammes und zur Übertragung der Kraft in ein flussaufwärts gelegenes Industriequartier scheint allerdings nicht von Moser selbst herzurühren, aber sie ist doch im Fahrwasser seiner Initiativen entstanden, und ohne ihn wäre sie nicht Wirklichkeit geworden (Abb. 29–33).

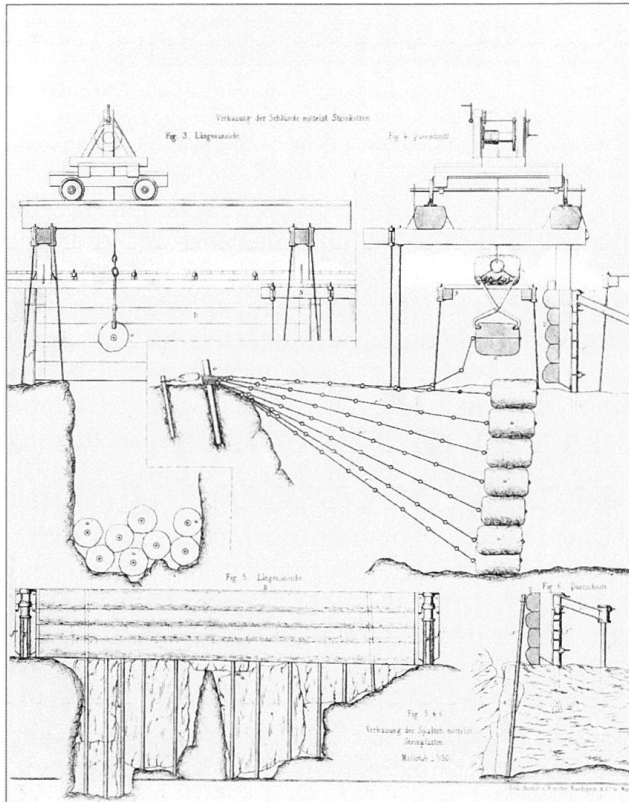


Abb. 30 Illustration aus einer Schrift über das Wasserwerk (Kronauer 1867): «Verbauung der Schlünde mittelst Steinketten» (oben); «Verbauung der Spalten mittelst Steinplatten» (unten). Lithographie von Wurster & Co., nach Zeichnungen von Theophil Beck, 1866 (im Museum zu Allerheiligen).

Moser, Sohn des Stadtuhrmachers von Schaffhausen, hatte schon in Jugendjahren den Entschluss gefasst, der «Vaterstadt nützlich zu werden»³⁵. Er bildete sich in den Neuenburger Bergen – damals eine aufstrebende Industrieregion – zum Uhrmacher aus und baute dann in Russland einen Uhrenhandel auf. Ursprünglich wollte er «die Werkstätte seines Vaters zum Mittelpunkt seiner russischen Geschäfte machen und sie allmählig zu einer Fabrik erweitern»³⁶. Das Vorhaben scheiterte, weil die Stelle des Vaters nach dessen Tod einem Junker zugehalten wurde. Moser blieb in Russland; Jahre später sieht man ihn mit einem neuen Projekt zur Hebung des Wohlstandes in Schaffhausen beschäftigt, nämlich mit dem, die Wasserkräfte des Rheins besser zu nutzen und so die Ansiedelung von Industrien zu ermöglichen.³⁷ Schon 1835 hatte der Politiker Bernhard Joos auf die brachliegenden Kräfte des Rheins hingewiesen: einer müsse beweisen, dass man dieses Saatfeld nutzen könne!³⁸ Moser scheint sich vorgenommen zu haben, diesen Beweis anzutreten. Eigentlich hatte das bereits jemand getan – allerdings nicht auf Schaffhauser Boden. 1831 hatte der Winterthurer Fabrikant Johann Jakob Ziegler-Pellis, seit 1828 Pächter der städtischen Ziegelhütte,

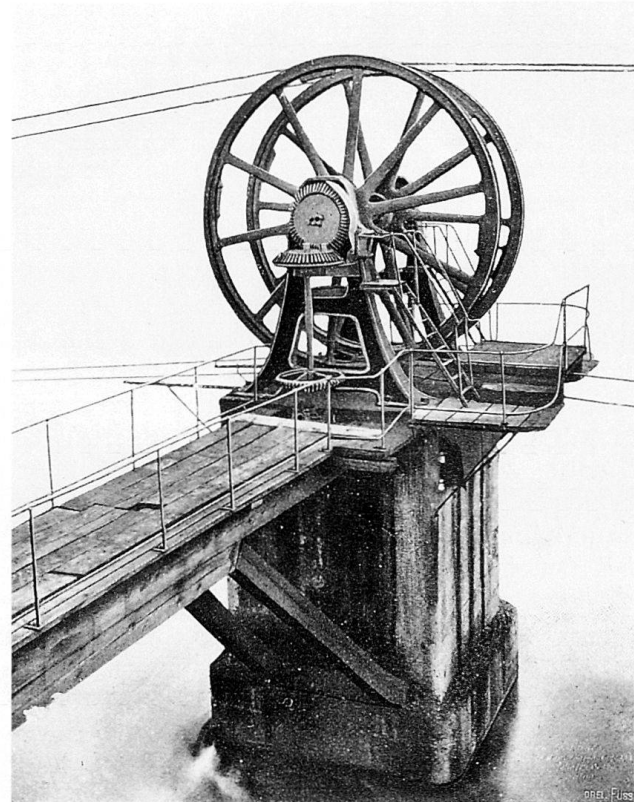


Abb. 31 Wasserwerk Schaffhausen: Der Zwischenpfeiler III der Drahtseilanlage, mit welcher die Kraft vom Turbinenhaus im Rhein zu den Fabriken transportiert wurde. Über einem Betonsockel zwei Seilscheiben, gekuppelt mit konischen Differenzialrädern. Aus *Elektrizitätswerke* 1903, S. 21.



Abb. 32 Ansicht des Industriequartiers am Rhein, um 1880. Rechts, vor dem ehemaligen Kloster Allerheiligen, die Uhrenfabrik International Watch Company; links die Erstanlage der Kammgarnspinnerei, mit dem noch bestehenden Gesellschaftshaus der Bogenschützen. Beide Fabriken haben, obwohl ans Wasserwerk angeschlossen, als Reserve Dampfmaschinenanlagen mit Hochkaminen.

auf dem linksrheinisch-zürcherischen Ufer einen Fabrikbau mit einem eigenen Wasserwerkkanal erstellt. 1833 verlängerte er den letzteren flussaufwärts, wobei er den in den Fluss vortretenden «Rheinfels» untertunnelte (*Mühlenstrasse* Komplex VI, v.a. Ziffer 12.5; Abb. 3). Dieses oberste Stück des Kanals lag dem Mühlenquartier genau gegenüber; es erinnerte die Schaffhauser daran, dass sie das Werk auf ihrem Boden hätten haben können, hätten sie den Unternehmer nicht durch allerlei Widerstände von der Durchführung eines entsprechenden Planes abgehalten.³⁹ Fünfzehn Jahre später, 1848, kehrte Moser, inzwischen ein schwerreicher Mann, nach Schaffhausen zurück, um sein Lebensziel zu verwirklichen. Er entfaltete eine rege Tätigkeit; unter anderem erwarb er in den Mühlen den Baukomplex einer vorkurzem eingestellten, im 18. Jahrhundert gegründeten Kattun- und Indienne-druckerei, welche ihre Betriebskraft von zwei Mühlenkanälen, dem inneren und dem äusseren Wehr, bezog (*Mühlenstrasse* Ziffer 4.2 u. Komplex VIII). Und hier schuf er nun ein Schaffhauser

Gegenstück zum Zieglerschen Wasserwerk. Im Winter 1850–1851 baute er das äussere Wehr aus und fügte ihm flussseitig eine 80-PS-Turbinenanlage an. Die von dem neuen Kraftwerk versorgten Fabrikbauten vermietete er an eine Spinnerei und an die Brüder Rauschenbach, Inhaber einer mechanischen Werkstatt. Moser träumte indessen von Grösserem; er dachte an eine Nutzung des Rheinfalls und an den Bau einer grossen Fabrik mitten im Fluss.⁴⁰ Dann aber trieb ihn die Niederlage im Bahnhofstreit in ein freiwilliges Exil – und gerade in diese Zeit fallen die Anfänge des grossen Wasserwerk-Unternehmens (zum Folgenden: *Mühlenstrasse* Komplex II). Im Winter 1857–1858 kam es zu einem aussergewöhnlichen Wasser-tiefstand. Die davon betroffenen Wasserwerksbesitzer ersuchten den Stadtrat «um Verlängerung des äussern Füllendamms».⁴¹ Der Maschinenfabrikant Johannes Rauschenbach, vom Stadtrat um ein Gutachten gebeten, meinte, dass sich Wasserbauten nur auszahlten, wenn sie zusätzliche Wasserkräfte erschlossen. Er schlug vor, von der äusseren Fülle aus ein Wehr quer über den Fluss

zu ziehen und auf der Schaffhauser Seite Turbinen einzurichten. Die von den letzteren gelieferte Kraft sollte man mit Drahtseilen in die umliegenden Stadtteile befördern – ein Verfahren, das bereits im Elsass angewendet worden sei.⁴² In der Folge wurde ein Komitee damit betraut, das Vorhaben weiterzuentwickeln. Dieses schien auf gutem Wege, als plötzlich ein Konkurrenzprojekt auftauchte. Die schweizerisch-belgische Industriegesellschaft in Neuhausen – ein Betrieb, der aus der Waggonfabrik hervorgegangen war – anbot sich, unterhalb des Rheinfalls Wasserkraft zu gewinnen und diese mit komprimierter Luft in Röhren nach Schaffhausen zu übertragen.⁴³ Nun kam die Chance für Moser, der bisher abseits gestanden hatte; die in die Minderheit gesetzten Anhänger des Dammprojektes wandten sich nämlich an ihn um Hilfe. Es zeigte sich, dass er bereits einen besonderen Plan entwickelt hatte. Er anbot sich, den Damm auf eigene Verantwortung und zu einem bedeutenden Teil mit privaten Mitteln zu realisieren. Wieder standen sich, wie bei der Bahnhoffrage, Moser und Peyer – er war einer der Hauptrepräsentanten der Industriegesellschaft – gegenüber, aber diesmal siegte Moser: 1861 schloss die Stadt mit ihm einen Vertrag zum Bau des Dammes ab; 1863–1866 führte er das Werk aus.

Schaffhausen erhielt damit «das für die damalige Zeit grösste Wasserkraftwerk der Schweiz».⁴⁴ Die bis 1872 installierten drei Turbinen besaßen zusammen 760 Pferdestärken (zum Folgenden: *Mühlenstrasse* Ziffer 3). Anders als bei der Dampfmaschine – dem Emblem der industriellen Revolution –, anders auch als bei den später entwickelten elektrischen Kraftwerken erscheint bei dieser Anlage die Technik nicht als etwas Magisch-Übernatürliches. Damm, Turbinen und Drahtseilanlage sind direkte Nachkommen der altvertrauten Wasserkraftanlagen mit ihren Wehren, Wasserrädern, Übersetzungs- und Übertragungsvorrichtungen. Die Technik erregt hier Staunen, weil sie diesen Elementen eine neue Form gibt und weil sie die Leistungen gewaltig steigert. Besonders bewundert wurde die Kraft-Transmissionsanlage, ein gigantisches «Treibriemen»-System aus Drahtseilen, mit grossen, gleich Skulpturen auf gemauerten Sockeln stehenden Seilrädern (Abb. 31). Der Konstrukteur der Anlage, David Heinrich Ziegler, Ingenieur und Direktor bei der Winterthurer Firma Rieter, erhielt an der Pariser Weltausstellung von 1867 für diesen «Kraft-Telegraphen»⁴⁵ eine Goldmedaille. Der Damm trat weniger in Erscheinung, da es sich bei ihm um ein Überfallwehr handelte. Dagegen bot die Ausführung des Bauwerks ein eindruckliches Schauspiel – Moser erschien hier als ein kühner

Dompteur wilder Naturgewalt. Es zeigte sich, dass das Flussbett stark zerklüftet war; die Schründe mussten mit grossen, an den Felsgrund geketteten Steintrummeln geschlossen werden (Abb. 30). Das Wehr wurde aus eisernen Ständern und Holzbalken erstellt; es bildete einen unregelmässigen, flussaufwärts gerichteten Bogen. Als ganzes hatte es das Sinken des Wasserspiegels zu verhindern; die seitlichen Schenkel dienten aber, wie zuvor die Füllen, der Zuleitung des Wassers zu den bestehenden Kanälen. Johann Jakob Locher und David Heinrich Ziegler hatten in einem Vorprojekt⁴⁶ vorgesehen, das Turbinenhaus gleich neben dem Einlauf des äusseren Wuhrs zu postieren – der vom Seitenteil des Wehrs und vom Flussufer gebildete Trichter hätte die Funktion eines Oberwasserkanals erfüllt. Moser dagegen beabsichtigte, das Turbinenhaus oberhalb des Dammscheitels frei im Fluss zu plazieren – an einer Stelle also, wo die Strömung denkbar schwach war. Und damit kommen wir zu denjenigen Bestandteilen des Wasserwerkes, welche Mosers ganz persönlichen Beitrag darstellen.⁴⁷ Seine Idee war, vom tiefer gelegenen Wasser unterhalb des Rheinfelsens einen im Felsgrund auszusprengenden Unterwasserkanal bis ins Hochwasser oberhalb des Dammes zu führen, um das Gefälle der Lächen in einem künstlichen «Wasserfall» zu



Abb. 33 «Industriegebäude», erbaut zwischen 1866 und 1872 im Auftrag und nach Konzept von Heinrich Moser, mit mietbaren Werkstätten für modernisierungswillige Gewerbetreibende und kapitalarme Unternehmensgründer. Später Teil der Kammgarnspinnerei. Fotografie Koch, 1912.

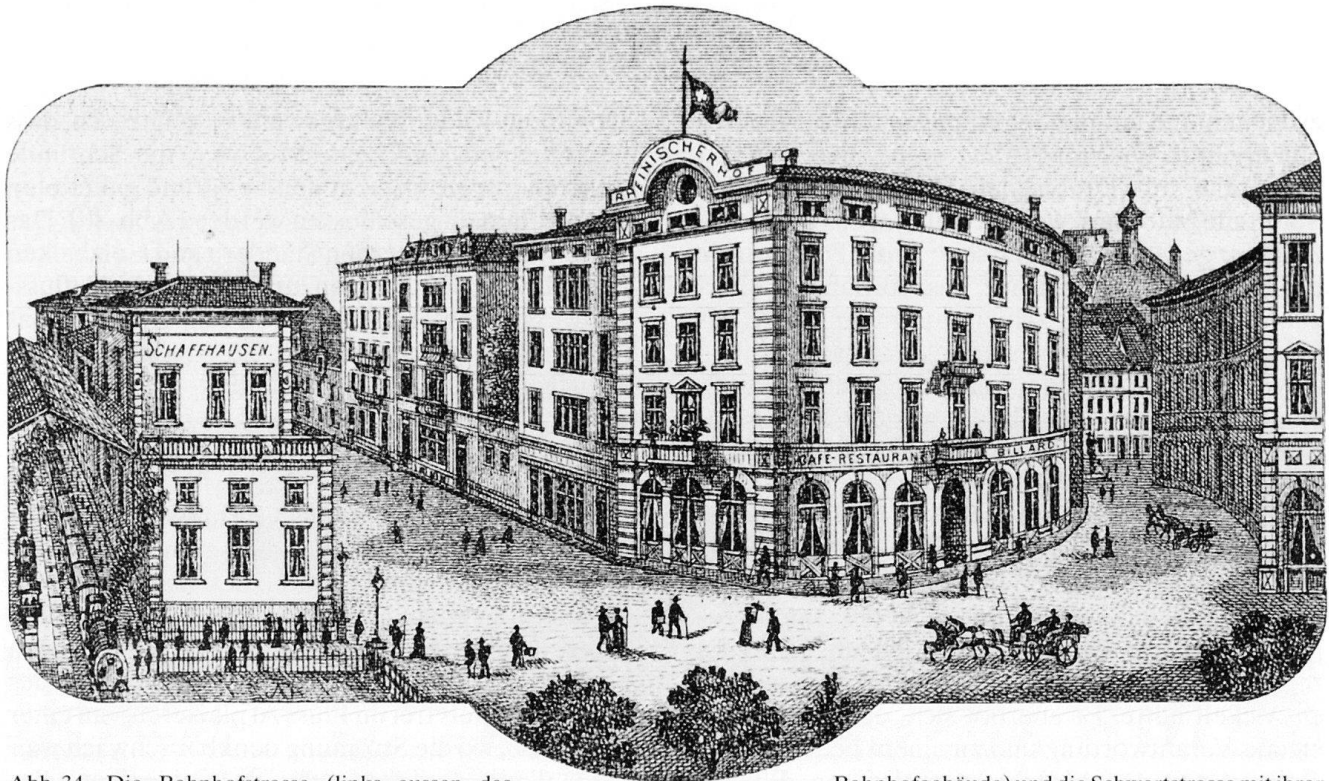


Abb. 34 Die Bahnhofstrasse (links aussen das gekrümmten Führung, Prospekt des Hotels Rheinischer

Bahnhofgebäude) und die Schwertstrasse mit ihrer Hof (Bildmitte), Lithographie, um 1885–1895.

konzentrieren. Diesen Kanal aber wollte Moser, da die Flussufer schon mit Kanälen besetzt waren, mitten im Fluss anlegen. Das kühne Konzept wurde tatsächlich ausgeführt, nur mussten Turbinenhaus und Kanal wegen des zerklüfteten Flussbettes in die Nähe des linken Ufers geschoben werden. Der ausserhalb des Zieglerischen Kanals angelegte Wasserwerkkanal war «Unterwasserkanal» in zweifacher Hinsicht: weil er flussabwärts vom Turbinenhaus lag und weil er sich unterhalb der Wassermasse des Flusses als geschlossener «Kännel» hinzog.

Das Wasserwerk konnte nur rentieren, wenn es von Beginn an genügend Kraftabnehmer besass. Moser hatte deshalb den Bau des Werks an eine Bedingung geknüpft: die Stadt musste zuerst dafür sorgen, dass das Rheinufer für den Bau von Fabriken zur Verfügung stehe. In einem Nachtragsvertrag musste sich die Stadt zusätzlich zur Anlage einer Erschliessungsstrasse zwischen Freiem Platz und Klosterstrasse verpflichten.⁴⁸ Noch vor dem Beginn des Dammbaus erarbeitete ein Komitee eine Unzahl von Kaufverträgen für öffentliche und private Liegenschaften; darunter waren Pfarr- und Pfundhäuser, Stallungen, ein Turnschof, ein grosser Baumgarten und sogar ein Gottesacker. Eine 1864 konstituierte Wasserwerksgesellschaft verkaufte dann das Land nach Bedarf an Industrielle. Als der Kantonsschullehrer Adam Pfaff 1875 ein «Lebensbild» von Moser veröffentlichte, zählte das Industriequartier am Rhein bereits eine grosse Anzahl Betriebe. Sie werden, so schreibt er, «im Laufe dieses Jahres circa 505 Pferdekräfte

konsumieren. Sie beschäftigen zusammen 1262 Arbeiter, welche mit den Familien der verheirateten Arbeiter einen Bevölkerungsstatus von circa 2500 Seelen ergeben. Nach mässigem Anschlag setzen sie ein jährliches Betriebs-Kapital von 5 Millionen Francs um und zahlen an Arbeitslöhnen mindestens 1200000 Francs jährlich aus, welche nebst dem Gewinn der Unternehmer eine reine Vermehrung des Volkswohlstandes darstellen».⁴⁹ Schaffhausen, vor kurzer Zeit noch im Windschatten der wirtschaftlichen Entwicklung stehend, war dank dem Wasserwerk in die vorderen Ränge der Schweizer Industriezentren gerückt. Das zeigte sich auch im Baulichen: südlich von Allerheiligen war ein Fabrikkomplex von der Grösse des Klosters entstanden (*Baumgartenstrasse 19*, Abb. 32). Die Dominante bildete – statt einer Kirche – das Gebäude einer Kammgarnspinnerei, ein mächtiger, senkrecht zum Rhein orientierter Satteldachbau. In der Grub (*Rheinstrasse, Frauengasse*) hatten sich zahlreiche kleinere Betriebe etabliert. Unter den ans Wasserwerk angeschlossenen Neugründungen befand sich auch eine Uhrenfabrik; mit ihr war Mosers ältestes Projekt, das einer Ansiedelung der Uhrenindustrie in Schaffhausen, in Erfüllung gegangen. Bei der International Watch Company handelte es sich allerdings nicht um ein Neuenburger, sondern um ein amerikanisches Gewächs – mit ihr griff die vollmechanisierte Uhrenfabrikation, welche damals die jurassische Verlagsindustrie zu bedrängen begann, auf Schweizer Boden über (*Baumgartenstrasse 15*).⁵⁰ Neben der Kammgarnspinnerei

liess Moser ein von ihm selbst konzipiertes «Industriegebäude» mit mietbaren Werkstätten erstellen, mit dem kapitalarme Gewerbetreibende und Unternehmensgründer gefördert werden sollten (*Baumgartenstrasse* Nr.19:1.4.1; Abb. 33). Die Idee dazu stammte von einer Gesellschaft, welche in Schaffhausen eine «Nationalwerkstätte» hatte gründen wollen, wohl nach dem Muster jener Arbeitsanstalten, welche in Frankreich nach der Junirevolution von 1848 eingerichtet worden waren.

2.1.4 Bahnhofstrasse im Stadttinnern, «Boulevard de l'Avenir»⁵¹ im Hinterhof

Mit dem Bahnhof kam auf die Bleiche eine Anlage zu stehen, die zwar der alten Stadt, nicht aber dem Vorstadtareal bauliche Impulse vermittelte – deshalb nicht, weil sie mit ihren ausfächernden Schienen und mit ihrem Tross von Nutzbauten einen grossen Teil der Bleiche selber in Anspruch nahm (*Bahnareal* Strecke IV). Der Bahnhof lag

so nahe bei der Stadt, dass nur gerade Platz für eine Ringstrasse blieb (*Bahnhofstrasse*). Wer in der Nähe des neuen Verkehrszentrums Miets- und Geschäftshäuser oder Hotels bauen wollte, musste sich auf die Umnutzung der Hinterhäuser und der rückwärtigen Höfe der *Vorstadt*-Liegenschaften beschränken. Das störte allerdings vorerst niemanden. Die Bürgerschaft hatte ja die Anlage des Bahnhofes auf der Bleiche durchgesetzt, um die Innenstadt neu zu beleben. An der Entstehung eines Vorstadtquartiers war man nicht interessiert; manchen war schon die Anlage einer Ringstrasse zuviel, so dem Verfasser eines Artikels, welcher 1856 im Tageblatt erschien. Es ging um die Frage, wie der Bahnhof mit dem Stadttinneren verbunden werden könne. Die Zugänge von der *Vorstadt* her – das *Löwengässchen* und die von der Bahngesellschaft angelegte *Bogenstrasse* – waren ebenso wenig zentral gelegen wie die *Oberstadtgasse*, durch welche man den Bahnhof von Süden her erreichen konnte. Der Artikelschreiber schlug vor, vom *Fronwagplatz* her einen breiten Durchgang



Abb. 35 Fronwagplatz von Süden. Links vom Mohrenbrunnen (im Hintergrund) die Mündung der Schwertstrasse mit ihren zwei Eckbauten: links das 1869–1870 von Friedrich Peyer im Hof erbaute Postgebäude (auch Sitz der Bank in Schaffhausen), rechts der 1890–1891 von Albert Müller erstellte neue Sitz der Bank. Links das Haus Neher-Moser, entstanden 1857 durch Umbau, mit dem ersten in der Altstadt bewilligten Steinbalkon. Fotografie von Photoglob Zürich, um 1900.



Abb. 36 Der Schwabentorturm und sein Vorwerk von Osten, vor dem Abbruch der Zwingermauern (um 1825–1830) und der Bollwerktürme (1864). Vorn der Gerberbach; links Gärten und Promenade, an der Stelle des einstigen Stadtweihers (wassergefüllter Graben). Zeichnung von Hans Wilhelm Harder, 1850. Museum zu Allerheiligen.

herauszubrechen. Das Bahnhofgebäude sollte in dessen Achse plaziert werden, und zwar so nahe an der Flucht der Stadtmauern, dass für die Anlage einer Ringstrasse kein Platz übrig bliebe: «überhaupt ist gut, wenn wir eigentlich gar keine Strasse in der Nähe um die Stadt herum erhalten».⁵² Den Schienen war offenbar die Rolle eines Stadtgrabens, dem Stationsgebäude die eines Stadttors zugeordnet; mit ihm sollten die Bahnreisenden direkt ins Innere des Stadtkörpers geschleust werden. In diesem Konzept übernimmt der Durchbruch beim Fronwagplatz die Funktion einer Bahnhofstrasse, und der letztere die eines Bahnhofplatzes: Die üblicherweise von Bahnhöfen ausgelöste städtebauliche Erweiterungsbewegung soll nach innen gewendet werden (Abb. 34, 35). In seinen Grundzügen wurde dieses Konzept tatsächlich Wirklichkeit. Zwar kam das Bahnhofgebäude nicht in die Achse der vom Fronwagplatz her ausgebrochenen Strasse zu stehen, und selbstverständlich wurde zwischen Stadtmauer und Bahnhof eine Ringstrasse angelegt, aber die letztere wurde lange Zeit ausgesprochen stiefmütterlich behandelt – die Aufmerksamkeit galt in erster Linie dem Durchbruch zum Fronwagplatz. Er wurde zur eigentlichen Bahnhofstrasse der Stadt, obwohl er 1863 den entsprechenden Namen an die Ringstrasse abgeben musste und nun *Schwertstrasse* geheissen wurde und obwohl sich sein Ausbau um Jahre verzögerte. Schon 1857 scheint man sich in Bern, wo die Projektierung des Bundesgasse-Durchbruches in Gang war, um Pläne für die Ausgestaltung der nachmaligen Schwert-

strasse bemüht zu haben.⁵³ 1863, im Jahr der Eröffnung der badischen Bahn, lag ein grosszügiges Projekt vor, das der St.Galler Architekt Bernhard Simon im Auftrag einer privaten Baugesellschaft erarbeitet hatte. 1867 erhielt die Strasse endlich ihre definitive Gestalt, auf der Grundlage eines einfacheren, von privaten Hausbesitzern vorgeschlagenen Planes. 1871 war sie zu zwei Dritteln bebaut (Abb. 34). Bei den Neubauten handelte es sich um historistische Blockrand-«Paläste» mit Läden, Büros und Etagenwohnungen; der Eckbau zum Fronwagplatz diente als Bank- und Postgebäude (*Schwertstrasse 1*). Dieser Palazzo bildet ein Gelenk zwischen Bahnhof und Fronwagplatz: er übernimmt die Blendarkaden, welche bei dem wenig älteren Bahnhofgebäude das Hauptmotiv darstellen.

1861, vier Jahre nach der Erstellung des Durchbruchs zum Fronwagplatz, begannen die Vorbereitungen für die Anlage des Industriequartiers am Rhein. Hier musste man sich mit der Erschliessung eines Areals befassen, das zwar nicht ausserhalb der Stadtmauern, aber doch ausserhalb des Stadtkerns gelegen war. Dabei entstand der Wunsch, nun auch ein Neuquartier zu schaffen, das vornehmeren Zwecken – etwa dem Wohnen und der Erziehung – vorbehalten wäre. Und spätestens jetzt muss man sich klar geworden sein, dass die besten Plätze – die Bleiche und das Rheinufer – nicht mehr zur Verfügung standen. So wandte man sich dem einzigen noch verfügbaren Bereich zu, nämlich demjenigen am nordöstlichen Stadtrand.



Abb. 37 Blick von der Unterstadt in die Bachstrasse. Vorn der Gerberbachbrunnen, in der Mitte links die kantonale Strafanstalt; etwas weiter vorn stand bis 1861 der Ampelnturm. Foto Gebr. Künzli, Zürich.



Abb. 38 Bachstrasse und Schwabentorareal von Osten. Fotografie von Carl Friedrich Heller (1874–1961), 1929. Über dem Gerberbach ist die Bachstrasse erstellt worden, an der Stelle der Gärten vor der Stadtmauer die Mädchenschule. Zwischen dieser und dem Turm der sogenannte Hirschenplatz, entstanden anstelle von Gärten und von abgebrochenen Häusern. Rechts vom Turm der Tunnel des Mühlentalerbachs unter dem Bahndamm, links davon (knapp sichtbar) die 1895 erstellte Adler-Unterführung.

Es handelte sich hier allerdings um eine Art «Hinterhof» der Stadt; das Gelände zwischen den Stadtmauern und dem Abhang des Emmersberges war sehr schmal und zudem wurde es vom Gerberbach durchflossen (*Durach*; Abb. 36). Zaghafte Anfänge zur Erschliessung dieses Gebietes waren bereits gemacht worden. Ende 1860 hatte der Stadtrat beschlossen, auf dem linken Ufer des Gerberbaches östlich vom Schwabentor eine rund 100 Meter lange Stützmauer zu erstellen, welche imstande sein sollte, «erforderlichenfalls» Bauten zu tragen; und im Februar 1861 fasste der Grosse Stadtrat den Entschluss, den Ampelenturm abzubauen und «eine Kommunikation von der Unterstadt nach dem Gerberbach zu eröffnen». ⁵⁴ 1862 waren diese Vorhaben – zumindest teilweise – ausgeführt ⁵⁵; und nun wollte man sie in ein grösseres Projekt einbinden. «Nach Art und Weise des bereits beim Rheinquartier eingehaltene Modus» – nämlich durch «freiwillige Expropriation» – wollte man die Gärten auf der Altstadtseite des Gerberbaches erwerben; dadurch und durch die Überwölbung des Gerberbaches wollte man Platz

gewinnen für die Anlage einer «neuen, regelrechten Strasse» und für den Bau von Wohnhäusern und eines Schulhauses. Das neue «Stadtweiherquartier» sollte sich vom Schwabentor bis zum Spital und «rückwärts gegen den *Schützengraben*» ausdehnen; der letztere sollte zu einer Durchgangsstrasse umgeformt werden, welche zusammen mit der *Bogenstrasse* eine Verbindung zum Bahnhof herstellte. ⁵⁶ Das Programm wurde bis 1873 schrittweise ausgeführt. Der Anfang wurde 1865–1866 gemacht: damals wurde südlich der Krebsbacheinmündung ein Stück des Baches verlegt und überwölbt (*Bachstrasse*); darüber und anstelle des vormaligen Uferweges entstand ein erstes Stück der Ringstrasse; anstelle der Gärten auf der Altstadtseite wurde 1867–1869 ein stattliches Schulschloss erstellt (*Bachstrasse* 62; Abb. 38). Zwar hatte es eine hübsche, mit einer repräsentativen Freitreppe ausgestattete Vorstadtvilla als Gegenüber (*Bachstrasse* 60), aber auch hier fehlte – wie beim Bahnhofgebäude – ein geräumiger Vorplatz. Einen Ersatz dafür bildete seit 1877 der nordwestlich angrenzende Hirschenplatz,

eine Altstadt-«Aus kernung», welche im Hinblick auf einen – nie realisierten – Schulbau entstanden war (*Bachstrasse* 55). Die privaten Bauten – die meisten enthielten Gewerbebetriebe – waren mehrheitlich recht bescheiden und gaben dem Boulevard ein verträumt-kleinstädtisches Aussehen. Im südlichen Abschnitt grenzte die Strasse ans Spitalareal; es stellte sich die Aufgabe, diesen Kernbereich der bürgerlichen Stadt mit der Ringstrasse zu verknüpfen. 1864 hatte man daran gedacht, das geplante Schulhaus hier zu erstellen.⁵⁷ Das Problem war aber, dass sich im östlichen Teil des Spitalareals Straf- und Korrek tionsanstalten befanden und dass die dazu benutzten Altbauten zum Teil dem Kanton gehörten.⁵⁸ Dieser entschloss sich anfang der 1870er Jahre dann zu einem Neubau des Gefängnisses. Von städtischer Seite bemühte man sich darum, für diesen düsteren Bau einen Standort ausserhalb der Altstadt zu finden.⁵⁹ Vergeblich; 1880–1882 wurde das Gefängnisgebäude – unter Einbezug eines Altbaus – an der *Bachstrasse* (Nrn. 29–33) erstellt (Abb. 37).

Um die Zeit, als die Umgestaltung des nordwestlichen und des nordöstlichen Altstadtrandes im wesentlichen abgeschlossen war, zog das Rheinufer nochmals die Aufmerksamkeit auf sich. Die Stadt hatte hier bereits einen Teil der Erschliessungsstrasse gebaut, zu welcher sie sich 1863 gegenüber Heinrich Moser verpflichtet hatte, nämlich denjenigen südlich und östlich von Allerheiligen (*Baumgarten-* u. *Goldsteinstrasse*). Nun kam 1873 der Moment, wo diese Strasse bis zum Freien Platz weitergeführt werden sollte, um die industrielle Erschliessung auch des Areals zwischen dem Gottesacker und der Rheinbrücke in die Wege zu leiten. Aber nun regte sich Bedauern darüber, dass das gesamte Rheinufer für industrielle Zwecke reserviert worden war; erstmals warf man die Frage auf, ob dieser Handel nicht teilweise rückgängig gemacht werden könnte. Im Grossen Stadtrat gab eine Opposition zu bedenken, dass man mit dem Bau der Industriestrasse «vielleicht auf ewige Zeit auf den ästhetischen Wert des Stroms verzichte». Statt ihrer solle eine Quaistrasse erstellt werden, welche den Einwohnern ermögliche, «ungehemmt zum Rheine heranzutreten und ihn zu beschauen».⁶⁰ Ein kleines Stück eines solchen Quais war bereits oberhalb des Freien Platzes angelegt worden (*Rheinquai*). Die Direktion der Wasserwerkgesellschaft war mit dieser Idee durchaus einverstanden; sie hatte schon 1871 erklärt, dass für die noch disponible Kraft «auch bei Anlage einer geradlinigen Strasse... noch Bauplatz genug vorhanden» sei.⁶¹ Wer aber nichts davon wissen wollte, war Heinrich Moser – er war unbeugsam, wenn er glaubte, sein Gesamtprojekt

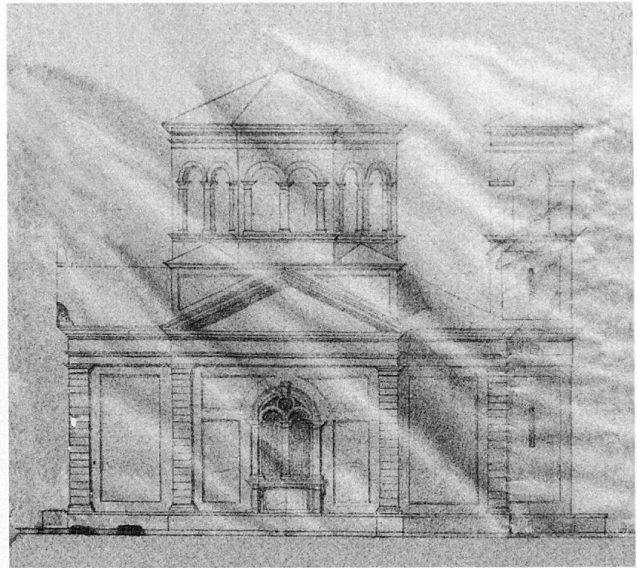


Abb.39 Nicht ausgeführtes Projekt von Stadtbaumeister Johann Gottfried Meyer für eine Neurenaissance-Kapelle, 1862, für den Friedhof auf dem Emmersberg. Stadtarchiv.

werde gefährdet; schon bei der Planung einer neuen Badanstalt war es deswegen zu unerfreulichen Diskussionen gekommen. Das Terrain östlich von Allerheiligen war nach Mosers Konzept für die Ansiedelung von Kleinbetrieben bestimmt; wenn es diesen Zweck nicht erhalten würde, käme die Wasserkraft, statt «der bürgerlichen Gewerbtätigkeit zu dienen..., nur einigen Fabrikanten zu Gute», und das erworbene Terrain würde schliesslich wieder «der blossen Häuserspekulation... anheimfallen».⁶² Moser setzte die Durchführung der von ihm vorgesehenen Strasse durch. Nach ihrer Vollendung wurde sie nach ihm – er war kurz zuvor gestorben – benannt (*Moserstrasse*). Was mit dem umstrittenen Uferbereich später geschah, wird unten darzustellen sein.

2.1.5 Historismus in Schaffhausen: ein Schulschloss und ein ungewöhnliches Museum-Theater

Die städtebaulichen Unternehmungen der 1860er Jahre wurden mit einer Neuorganisation des städtischen Bauwesens eingeleitet. Im Zusammenhang mit der Planung der Stadtweiherstrasse (*Bachstrasse*) rief der Grosse Stadtrat Ende 1860 eine ständige Baukommission ins Leben, das Baukollegium. Kurz darauf wurde beschlossen, der Stadtbaumeisterstelle eine neue Bestimmung zu geben; die Funktion sollte nun durch einen «theoretisch und praktisch gebildeten Architekten»⁶³ ausgeübt werden. Seit der Schaffung der Stelle 1833 war sie mit einem Maurermeister besetzt, dem nun 73jährigen Matthäus Gelzer. Dieser hatte mit dem Schulhaus Eckstein (*Stadthausgasse* 10)

einen tüchtigen Bau in schlichtem, schweren Klassizismus geschaffen. Bei der Planung der beiden wichtigsten städtischen Bauten der 1840er Jahre, der Knabenschule und dem Krankenhaus, ist er aber nicht fassbar. Die lokalen Bauhandwerker waren solchen Grossaufgaben nicht gewachsen; bei beiden Bauten musste schliesslich der Architekt Tobias Hurter (1813–1864) beigezogen werden – ein Stadtbürger zwar auch er, aber als Kantonsbaumeister tätig. In den Bauten und Projekten Hurters erkennt man erstmals in Schaffhausen die Hand eines «theoretisch gebildeten Architekten»; der 1813 geborene dürfte seine Ausbildung an einer deutschen Bauakademie erhalten haben. 1860 kam es erneut zu einer Situation, wo handwerkliches Können nicht mehr genügte, nämlich bei der Aufgabe, für das Museum am *Herrenacker* (Nr. 7) eine Fassade zu entwerfen. Hier zog man einen Architekten bei, der am Polytechnikum in Karlsruhe studiert und der soeben in Schaffhausen seinen Beruf aufgenommen hatte: Johann Christoph Bahnmaier (1834–1918). Als die Stadtbaumeisterstelle ausgeschrieben wurde, bewarb er sich darum, aber er unterlag gegen einen jüngeren Kollegen, Johann Gottfried Meyer (1838–1874). Auch Bahnmaier erhielt in der Folge eine Beamtung; 1865 übernahm er die

Kantonsbaumeisterstelle, welche durch den Tod Hurters vakant geworden war. Als 1861 die Reorganisation der Stadtbaumeisterstelle ins Auge gefasst wurde, hatte man auch daran gedacht, statt eines Architekten einen Ingenieur zu berufen. Tatsächlich gewann das Ingenieurwesen im Lauf der zweiten Jahrhunderthälfte zunehmend an Bedeutung. In Schaffhausen machte sich das Fehlen eines Stadtgenieurs nur deshalb nicht bemerkbar, weil von 1863 bis 1884 das Amt des Baureferenten von einem Ingenieur ausgeübt wurde, nämlich von Ulrich Wilhelm von Waldkirch (1831–1913). Er gehörte zur gleichen Generation wie Meyer und Bahnmaier; früher war er im Bahnbau tätig gewesen. Der Entschluss zur Berufung eines «theoretisch gebildeten Architekten» brachte noch ein anderes Problem mit sich. Man lief Gefahr, gegen jene alte Regel verstossen zu müssen, wonach städtische Stellen nur mit Stadtbürgern besetzt werden durften. Dieser Grundsatz war beim Bauamt besonders fest verankert; es war in der krisengeschüttelten ersten Jahrhunderthälfte zu einer Auffangstelle für verdienstlose Bürger geworden.⁶⁴ Es zeigte sich dann aber, dass mit Bahnmaier und Meyer junge Schaffhauser Baufachleute zur Verfügung standen, welche eine Hochschule besucht hatten. Der erstere war allerdings nur mütterlichseits Schaffhauser; möglicherweise wurde ihm deshalb Meyer vorgezogen. Meyer besass noch keine praktischen Erfahrungen; er hatte vor kurzem das Studium am Polytechnikum in Zürich abgeschlossen. Nach der Überlieferung war er ein «bevorzugter Schüler» des dortigen grossen Architekturprofessors, Gottfried Semper.⁶⁵ Dieser soll ihn von einer Studienreise durch Italien zurückgerufen haben, um ihn in seinem Büro zu beschäftigen, vermutlich bei der Bearbeitung der Wettbewerbspläne für den Zürcher Hauptbahnhof. Als Meyer auf die Stadtbaumeisterstelle wechselte, zählte er erst 24 Jahre. Obwohl er früh verstarb, konnte er in Schaffhausen eine Reihe bedeutender Bauten verwirklichen. Sie bilden ein schönes Kapitel in der Geschichte der Schweizer Semperschule. Semper war ein führender Vertreter des hohen Historismus. Er lehrte, dass man, um zeitgemäss zu bauen, bei der Baukunst der römischen Antike und bei derjenigen der italienischen Renaissance anknüpfen solle. In Schaffhausen war der Historismus bisher nur in jener Spielart aufgetreten, welche sich durch ihre klassizistische Grundhaltung auszeichnet. Zu ihr gehören die erwähnten Bauten Hurters, zu ihr auch die Villa, die sich Friedrich Peyer im Hof 1861 hatte erbauen lassen (*Mühlenstrasse* Ziffer 11). Eine neue, eklektische Note spürt man an der schlossartigen Villa, welche

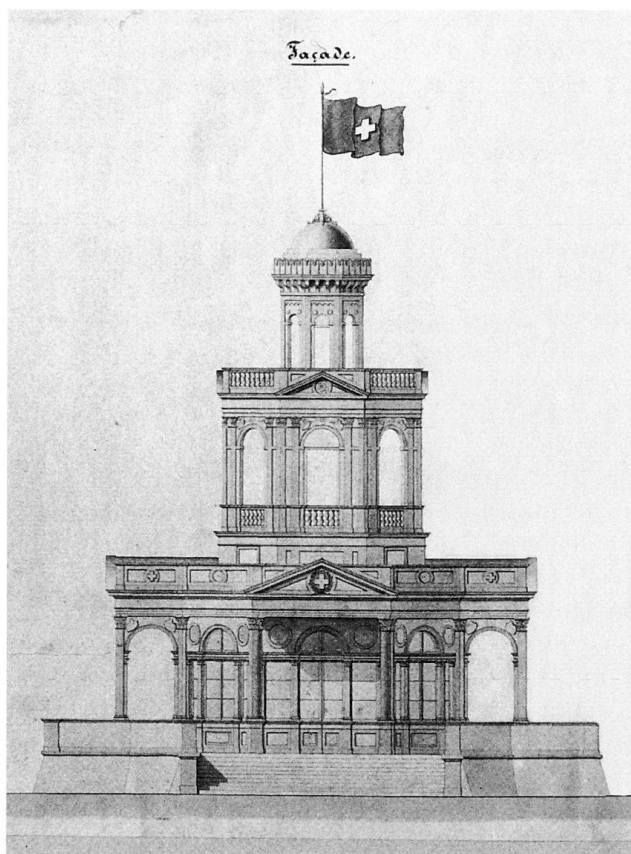


Abb. 40 Projekt von J. G. Meyer für den Gabentempel des Eidgenössischen Schützenfestes von 1865. Stadtarchiv.

Bernhard Simon 1850–1854 für Heinrich Moser entworfen hatte (*Charlottenweg* 2), und ebenso am sogenannten «Winterhaus» am *Fronwagplatz* (Nr. 7), entstanden 1857–1859 durch Umbau eines bestehenden Gebäudes. Dies war die Situation, die Meyer antraf, als er seine Arbeit als Stadtbaumeister aufnahm. Seine erste grössere Aufgabe bestand in der Planung eines neuen, auf dem Emmersberg anzulegenden Friedhofs (*Sportweg*). Meyer erwies sich sogleich als getreuer Jünger seines Meisters. Statt die für einen Friedhof gebräuchlichen christlich-mittelalterlichen Formen zu verwenden, gab er dem Hauptportal die Form eines römischen Triumphbogens und der Kapelle die eines Renaissance-Zentralbaus, mit schlankem, oktogonalem Mittelkörper und an den Chor geschobenem Campanile (Abb. 39). Die Kapelle hätte den Abschluss der Friedhof-Hauptachse bilden sollen; hier, nahe am Rand des Emmersbergplateaus, hätte sie von der Stadt aus als denkmalhaftes Bergheiligtum gewirkt. Meyer dürfte bei seinem Entwurf von einem kurz zuvor entstandenen Semperschen Projekt inspiriert worden sein, nämlich dem für eine katholische Kirche in Winterthur. Dem Schüler ging es mit seinem Projekt wie dem Lehrer – er konnte es nicht verwirklichen. Zwar konnte er Kapelle und Friedhofmauer ausführen, aber jene nur in vereinfachten Formen und diese nur als provisorischen, in der Nordecke plazierten Holzbau. Und selbst wenn ein grösserer Bau errichtet worden wäre, wäre Meyer kaum zum Zuge gekommen. Es war nämlich inzwischen noch ein Wettbewerb veranstaltet worden, mit Semper als Preisrichter, und dabei hatte der St.Galler Johann Christoph Kunkler den ersten Preis erhalten – mit einem neugotischen Projekt. Meyer konnte dann in Schaffhausen doch noch einen Neurenaissance-Zentralbau erstellen, einen allerdings, der nur für kurze Zeit stand, nämlich den Gabentempel des Schützenfestes von 1865 (*Rietstrasse* Nr. 1:2; Abb. 40). Aber auch die Idee der Denkmalkirche auf dem Emmersberg lebte noch weiter. Als man 1886 an einen Ersatz der hölzernen Friedhofkapelle dachte, legte Stadtbaumeister Oechslin einen Plan für einen oberhalb der Stadt zu erstellenden, überkuppelten Zentralbau vor, bei dem er sich vermutlich auf ein altes Projekt Meyers gestützt hat. Wieder wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Alle vier Siegerprojekte zeigten klassische Formen, eines sah eine Kuppel vor; aber das Unternehmen scheiterte, wie schon in den 1860er Jahren, an den Finanzen. Die Kapelle wurde zwar neu erstellt, aber am alten Ort und in einfachsten Formen (*Sportweg*). Immerhin hatte Schaffhausen inzwischen ein Gotteshaus erhalten, welches dem

romantischen Ideal hochgelegener Denkmäler entsprach: die katholische Kirche, welche 1883–1885 oberhalb der Fäsenstaubpromenade erbaut worden war (*Promenadenstrasse*). Es handelt sich allerdings nicht um einen Zentralbau, sondern um eine neugotische Frontturmanlage.

1867–1869 entstand das Hauptwerk Meyers, das Mädchenschulhaus am Stadtweiher, später auch Bachschulhaus genannt (*Bachstrasse* 62; Abb 41). 1864 war der Baubeschluss gefasst worden; 1865 schrieb der Stadtrat einen Wettbewerb aus. Dem Preisgericht gehörte wieder Semper an, und erneut ging Meyer – wenn er überhaupt teilgenommen hat – leer aus; den ersten Preis erhielt Friedrich Walser, damals auf dem Baubüro Sempers tätig, den zweiten Robert Moser in Baden. Man wählte Mosers Plan zur Ausführung; Meyer sollte ihn umarbeiten. Als sich dann aber herausstellte, dass das Projekt Massstabfehler enthielt, wurde die Planung ganz Meyer übertragen. 1866 wurde Meyers Entwurf in einer Schrift vorgestellt und warm empfohlen: «Der Bauplan ist schön; er ist empfehlenswerth, seine ganze äussere und innere Eintheilung ist reiflich und wohl durchdacht. Baukundige nennen denselben Semper'schen Styls: weshalb sollte der Schüler nicht seinen grossen Lehrmeister nachahmen?»⁶⁶. Tatsächlich wirkt der Bau wie eine Hommage an Semper; Meyer hat sich offensichtlich das 1859–1864 erbaute Polytechnikum – und Vorprojekte zu diesem – zum Vorbild genommen. Um ein Nachahmen handelt es sich dabei nicht; das zeigt sich schon darin, dass die Vierflügelanlage des Vorbilds auf eine hufeisenförmige reduziert ist. Ans Polytechnikum erinnert das betonte, kristallin-unorganische Vortreten der Risalite. Wie bei Semper sind die Seitenrisalite verhältnismässig schmal; sie wirken deshalb – und das ist ebenfalls unbarock – nicht als Front-Pavillons, sondern als Endstücke der seitlichen Flügeltrakte. Semperisch ist auch der Charakter des Mittelrisalits; er erscheint als eine eigenständige *Scenae Frons*, welche mit dem Hauptkörper nur locker vernetzt ist. Der kulissenartige «Vorbau» ist reich instrumentiert, reicher sogar als beim Zürcher Bau. Zwar sind im obersten Geschoss die Wandsäulen auf die Ecken beschränkt und im übrigen durch Pilaster ersetzt, aber dafür treten in allen drei Geschossen und in sämtlichen Achsen Rundbogenöffnungen auf. Kein Wunder, dass man den Vorwurf befürchtete, der Bauplan sei «in seiner Ausführung... zu luxuriös»; in der genannten Schrift wird deshalb beteuert, dass die architektonischen Elemente des Mittelteils «noch weit unter der Grenze des Prachtstyles» seien.⁶⁷ Als Stadtbaumeister hat Meyer ausser dem Friedhof, dem Schulhaus und

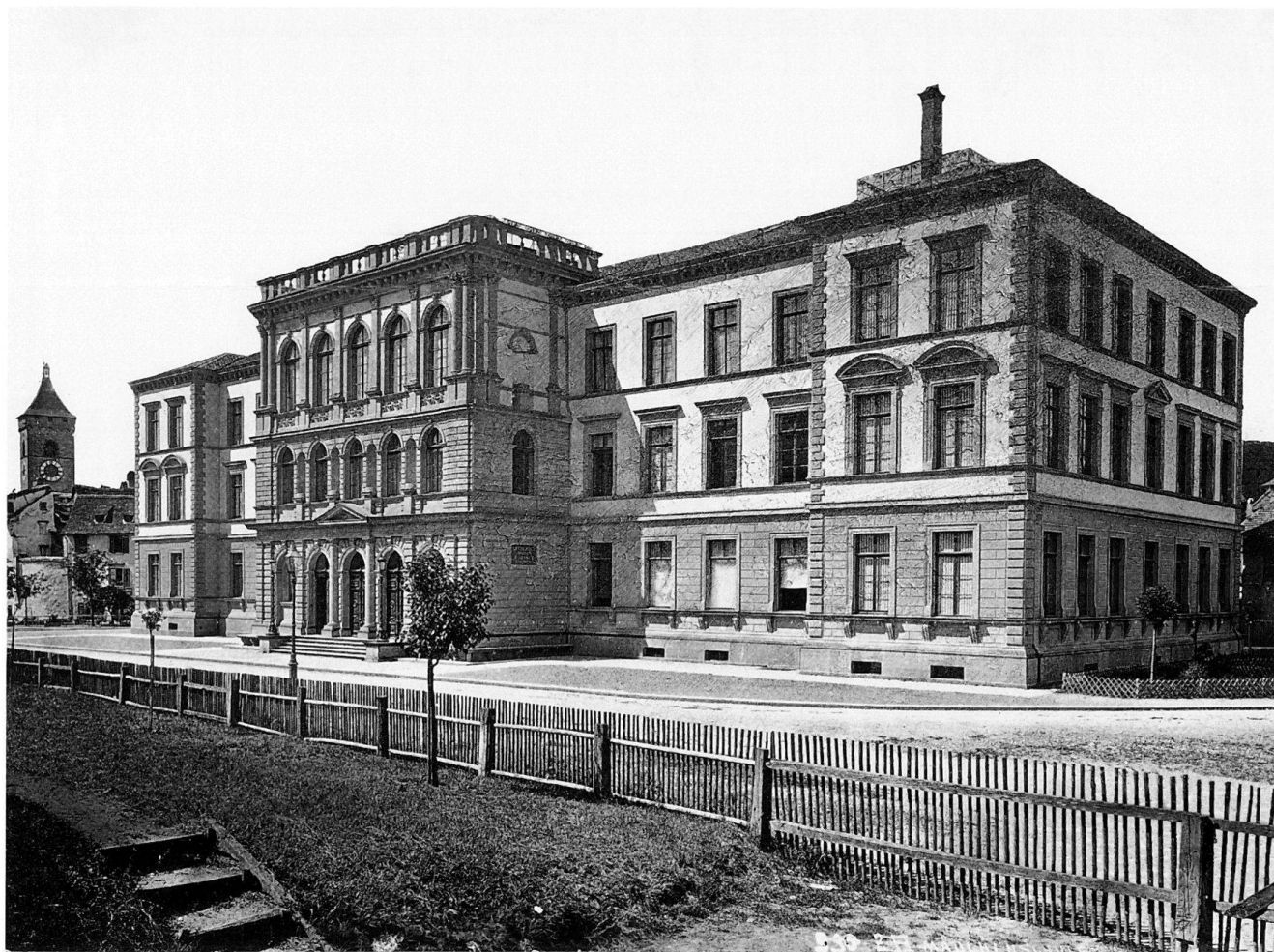


Abb. 41 Das Mädchenschulhaus am Stadtweiher, erbaut 1867–1869 von Stadtbaumeister Johann Gottfried Meyer. Foto Koch.

einigen kleineren Werken ein Schlachthaus, ein Pfarrhaus, eine Flussbadeanstalt, eine Waschanstalt, zwei Brunnen und einen Teil der Gerberbachüberwölbung ausgeführt. Für private Auftraggeber hat er einen Geschäfts- und Wohnpalazzo, eine Villa, ein Wohnhaus in der Altstadt und ein Fabrikgebäude erstellt und ein Altstadtthaus umgebaut.

Im Gegensatz zu Meyer erreichte Johann Christoph Bahnmaier ein hohes Alter; mit einem Unterbruch von vier Jahren war er für den Kanton tätig, während insgesamt 41 Jahren. Er war ein tüchtiger Pragmatiker, dem die Grenzen der Beamtung weniger zu schaffen machten als Meyer. Meist verwendete er spröde Neurenaissanceformen, aber er war ebenso in neumittelalterlichen Formen zuhause. Auf seine zwei Hauptwerke, die katholische Kirche und die Irrenanstalt Breitenau, werden wir später zurückkommen. Zur Generation von Bahnmaier und Meyer gehört noch ein weiterer «theoretisch gebildeter» Schaffhauser Architekt, nämlich Georg Friedrich Peyer im Hof (1842–1917). Von ihm kennt man nur zwei Werke, das sogenannte Imthurneum und das Post- und

Bankgebäude an der Schwertstrasse (*Herrenacker* nach 15; *Schwertstrasse* 1). Zwei Grossbauten also; den Auftrag zu ihnen verdankte er seinem Vater, dem einflussreichen Politiker und Unternehmer Friedrich Peyer im Hof. Peyer Sohn hatte sein Architekturstudium bei Semper in Zürich begonnen, hatte dann aber nach Berlin gewechselt. Ein Versuch, eine Karriere als Dozent am Polytechnikum zu beginnen, scheiterte; später verfiel er in geistige Umnachtung. Die ehemalige Post ist ein urbaner Bau von edlen Proportionen. Die Hauptmerkmale sind die konkav geschwungene Längsfassade und die mit Rundbogenöffnungen kombinierten Blendarkaden im Erdgeschoss. Dieses Motiv ist, wie bereits erwähnt, von dem soeben vollendeten Bahnhofgebäude – einem Werk der NOB-Baufachleute Jakob Friedrich Wanner und Friedrich Seitz – übernommen, aber Peyer hat die Blendbogen um toskanische Säulen bereichert. Das Imthurneum ist etwas älter als die Post; es ist 1865–1866 entstanden (Abb. 42, 43). Semper besichtigte es, um sich ein Urteil über die Befähigung Peyers zum Lehrer zu machen.⁶⁸ Anscheinend hat der Bau den strengen Richter

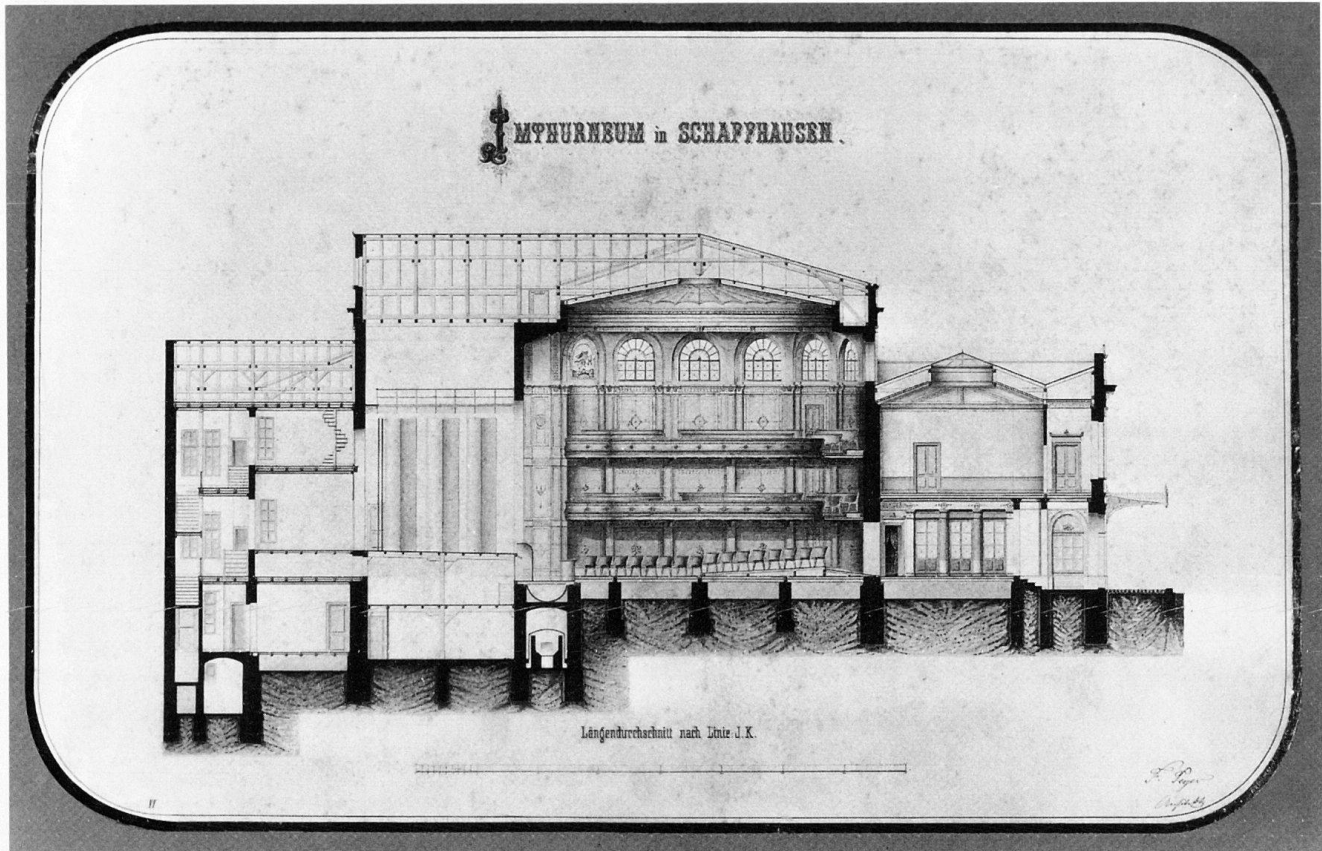


Abb.42 Projekt von Georg Friedrich Peyer im Hof für das Imthurneum, 1864. Längsschnitt durch den Eingangs- und Museumstrakt (rechts), die Rotunde, das Bühnenhaus und den Trakt mit der Musikschule. Museum zu Allerheiligen.

nicht überzeugt. Das ist auch nicht verwunderlich; das Bauwerk war nicht Semper, sondern der Berliner Schinkelschule verpflichtet. Das äusserte sich darin, dass der Architekt bei der Gesamtkomposition geometrische Grundelemente, bei der Behandlung der Wand dagegen spätklassizistisch-zierliche Formen verwendet hat. Das sind rückwärts gewandte Eigenschaften, und dennoch – oder vielleicht deswegen – handelte es sich beim Imthurneum um einen ausserordentlich originellen Bau. Ungewöhnlich war schon die Bauaufgabe. Ursprünglich sollte das Gebäude einen Konzertsaal und eine Musikschule beherbergen – dies die Idee seines Stifters, des in England reich gewordenen Schaffhausers Johann Conrad Im Thurn. Auf Wunsch des interessierten Publikums wurde dann das Bauprogramm erweitert; der Bau sollte nun zusätzlich als Kunstmuseum, als Vortragssaal, als Lokal für Gewerbeausstellungen, als Stätte für patriotische oder kulturelle Feste und gar als Theater dienen.⁶⁹ Obwohl die letztere Funktion vom Stifter nur mit Bedenken akzeptiert wurde, stand sie beim Entwurf im Vordergrund. Der Bau wurde in erster Linie als Theater konzipiert; Zuschauerraum und anschliessendes Bühnenhaus bildeten das zentrale Baumotiv. Die Musikschule wurde im rückwärtigen, das Museum im vorderen

Teil des Gebäudes untergebracht: wo man ein Foyer hätte erwarten können, in der Mitte des Frontrakts, befand sich ein Oberlichtsaal. Das Ungewöhnliche lag nun in der Gestaltung des Zuschauerraums. Im Äusseren präsentierte er sich als polygonal gebrochener Zylinder; mit seinem laternenbekrönten Kegeldach erinnerte er an die antikisierenden Zirkusbauten Hittorfs. Auch beim berühmtesten Theaterbau des 19. Jahrhunderts, bei der 1862 begonnenen Pariser Oper, wird angedeutet, dass es sich beim Zuschauerraum um einen Zentralraum handle; über dem Baukörper erhebt sich nämlich ein Tambour mit orientalisch wirkender Faltkuppel. Aber das ist nur Schein; der Zuschauerraum – er endet weit unterhalb der Kuppel – zeigt die traditionelle, barocke Hufeisenform. Beim Schaffhauser Bau verhält es sich aber anders. Äusseres und Inneres entsprechen sich; der Tambour mit dem Kegeldach ist hier der obere Teil eines Zylinders, der den kastenförmigen Baukörper in der Vertikale durchdringt. Wie kommt Peyer darauf, den Zuschauerraum als Rotunde zu gestalten? Der genius loci mag hier mitgespielt haben – Schaffhausen besitzt ja mit dem Munot den grossartigsten Zylinderbau der Schweiz⁷⁰; vor allem aber dürfte von Bedeutung sein, dass der Raum auch für Kunstausstellungen

bestimmt war. Beim Museumsbau ist die Rotunde ein wichtiges Motiv; es kennzeichnet die «Tribuna», das pantheonartige Heiligtum im Zentrum des Museums. Indem Peyer dem Hauptraum des Imthurneums eine zentrale Form gab, konnte er den Eindruck korrigieren, dass es sich bei dem Bau «bloss» um ein Theater handle; er erschien nun zugleich auch als weihevoller Museums-Rundtempel. Ein wohl einmaliger Versuch, die Typologie des Theaters mit der des Museums zu verquicken!

2.1.6 Die Industriestadt: der Aufstieg der Stahlwerke und ein neues Fabrikquartier

Die «grosse Depression» der mittleren 1870er Jahre machte dem von Eisenbahn und Wasserwerk ausgelösten Aufschwung der Schaffhauser Wirtschaft ein Ende. Nach einer gut zehnjährigen Krise setzte dann jener langanhaltende, von Rezessionen nur kurzfristig unterbrochene Wachstumsschub ein, welcher zuweilen als eine «zweite industrielle Revolution» bezeichnet wird. Dass diese Zeit auch Schaffhausen tiefgreifende Änderungen brachte, zeigt sich am städtischen Siedlungsbild: in den vier Jahrzehnten zwischen 1890 und 1930 verändert es sich stärker als zuvor in vier ganzen Jahrhunderten. Die Grenzen des

bebauten Gebietes weiten sich explosionsartig aus. Die alte Stadt, welche 1890 die in der Umgebung erstellten Anlagen und Bauten noch deutlich dominiert hatte, ist 1930 zu einer Insel in einem rund zehnmal grösseren Siedlungsteppich geworden. Allerdings hat sie sich in diesem nicht aufgelöst; dank ihrer kompakten Gestalt und ihrer Kessellage wirkt sie im Verhältnis zu den stark verstreuten, meist auf Terrassen und Hügeln gelegenen Vorstadtbauten wie ein Planet, welcher von einem Schwarm von Satelliten umgeben ist. Das neue Schaffhausen ist nicht nur viel weitläufiger geworden, es hat auch seinen Charakter geändert; es hat sich zu einer Industriestadt entwickelt, mit zahlreichen Arbeiterhäusern, mit aufwendigen Fabrikantenvillen, und vor allem mit grossen Fabrikarealen. Solche sind insbesondere im Norden der Altstadt neu entstanden. Im Fulachtal finden sich, nebst einem industrieartigen, grossen Güterbahnhof, zwei mittelgrosse Fabriken und eine Grossbrauerei (*Hochstrasse 32; Krebsbachstrasse 33; Brauereistrasse 1*); auf einer oberhalb der Talmulde gelegenen Terrasse, dem Ebnat, dehnen sich moderne Fabriken aus (*Ebnatstrasse*), und das *Mühlental* ist mit industriellen Bauten buchstäblich vollgestopft. Am Ende des ersten Industrialisierungsschubes, 1875, sah das noch anders aus. Arbeiterhäuser und Fabrikanten-



Abb. 43 Der Herrenacker mit dem 1865–1866 erstellten Imthurneum (Musikschule, Konzertsaal, Theater, Kunstmuseum u.a.). Das zweite Haus von rechts (1881 neu gestaltet) diente 1833–1870 als Postgebäude. Rechts der 1887 zur Erinnerung an die Hochdruck-Wasserversorgung erstellte Springbrunnen. Postkarte, Ed. Phot. France-Suisse, Bern, um 1915.

villen stellten noch eine Seltenheit dar⁷¹, und die Fabrikbauten beschränkten sich im wesentlichen auf das alte Gewerbeareal in den Mühlenen und auf die Flussseite der Altstadt. Die Industrie war vielgestaltig und kleinteilig, die Grenze zum Handwerksbetrieb oft fließend. Der grösste Betrieb gehörte überdies nicht zur «schweren» Metall- und Maschinenindustrie, sondern zur Textilindustrie, bei welcher die prometheischen, traditionsfeindlichen Eigenheiten der technisch-maschinellen Welt weniger krass hervortreten. Die wichtigsten Vertreter der Schwerindustrie befanden sich ausserhalb der Stadt, nämlich in der Nähe des Rheinfalls. Gleich neben diesem, an der Stelle einer barocken Eisenschmelze, lag das Nehersche Eisenwerk, eines der drei grossen Walz- und Hammerwerke der Schweiz; und auf einem Plateau über dem Fluss stand seit 1853 die Waggonfabrik (ab 1863 Schweizerische Industriegesellschaft), die erste einheitlich geplante Grossfabrik des Kantons.⁷² 1930 haben sich die Verhältnisse geändert. Zwar hat die Neuhauser Industrie sich mächtig entfaltet, aber die Stadt Schaffhausen steht nun bezüglich Schwerindustrie an erster Stelle. Dies vor allem dank einem einzigen, riesi-

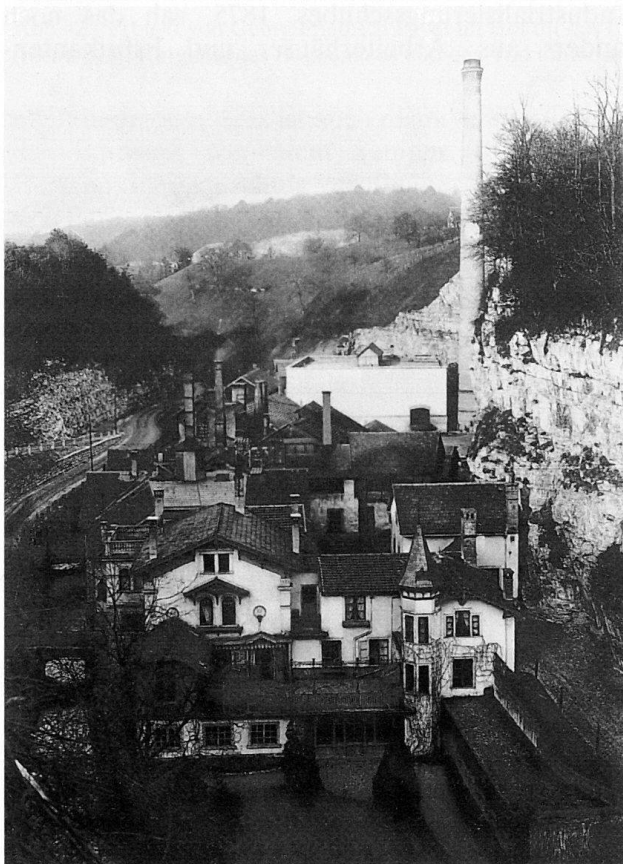


Abb.44 Gründeranlage der Fischerschen Stahlwerke im Mühlental: vorn die Fabrikantenvilla, entstanden durch Um- und Ausbau der sog. Kräutermühle (zuerst als Wohnhaus und Giesserei benutzt); hinten die 1900 erbaute Glüherei.

gen Betrieb, der «Aktiengesellschaft der Eisen- und Stahlwerke vormals Georg Fischer». Sie beschäftigt allein rund 30% aller in Industrie und Handwerk Erwerbstätigen des Kantons.

Bei den Stahlwerken handelt es sich nun keineswegs um einen späten «Emporkömmling», sondern im Gegenteil um den ältesten der 1930 bestehenden Schaffhauser Betriebe. Als Gründungsdatum gilt das Jahr 1802: damals erwarb der Kupferschmied Johann Conrad Fischer (1773–1854) eine Farb- und Tabakmühle im *Mühlental*, um hier eine metallurgische Werkstätte einzurichten. Diesem Mann, bei dem sich romantische Naturschau mit zweckgerichteter Forschung, aufklärerische Weltoffenheit mit bürgerlichem Geschäftssinn verbanden, gelang in der Folge – als erstem auf dem Kontinent – die Herstellung von Tiegelgussstahl⁷³, um 1825 die von «Meteor»-Eisen (Stahl-Nickel-Legierung), gegen 1830 die von hämmerbarem Gusseisen (Temperguss) und schliesslich in den frühen 1840er Jahren die von Stahlguss.⁷⁴ Es scheint demnach, als wäre ausgerechnet der bedeutendste Industriebetrieb Schaffhausens harmonisch aus jener handwerklich-zünftischen Welt herausgewachsen, welcher Heinrich Moser jegliche Regenerationsfähigkeit abgesprochen hatte. Dem ist allerdings nicht ganz so. Der Entwicklungsgang der Stahlwerke vollzieht nämlich gleichsam einen Umweg übers Ausland. Als Moser im Geburtsjahr des neuen Bundesstaates in seine Vaterstadt zurückkehrte, gab es zwar aufstrebende Fischersche Fabriken, aber nicht in Schaffhausen. Die Werkstatt im *Mühlental* hatte den Charakter einer Versuchsanstalt; Johann Conrad Fischer hatte es vorgezogen, Produktionsbetriebe an günstiger gelegenen Standorten zu gründen. Mit seinen Söhnen zusammen baute er in den österreichischen Orten Hainfeld und Traisen Gussstahl- und Gusseisenfabriken auf.⁷⁵ Diese Söhne, Emigranten wie Moser, waren es, welche nach dem 1854 erfolgten Tod des Vaters im Mühlental eine eigentliche Fabrik gründeten.⁷⁶ Deren Aufbau erwies sich als schwierig, nicht zuletzt wegen der spärlichen Wasserkraft. Mit Kanal- und Wehranlagen musste der Mühlentalerbach so gut als möglich genutzt werden. Als das Wasserwerk 1866 eröffnet wurde, war die Mühlentaler Fabrik – sie war inzwischen von Georg II Fischer (1834–1887), dem Enkel Johann Conrads, übernommen worden – noch ein unscheinbarer Betrieb mit bloss 38 Arbeitnehmern. Beim Tod Georg Fischers 1887 beschäftigte der Betrieb 183 Personen, annähernd gleich viel wie die ans Wasserwerk angeschlossene Maschinenfabrik und Giesserei Rauschenbach. Aus einem gutshofartigen Komplex war ein stattlicher Fabrik-



Abb. 45 Flugaufnahme des Mühlentales und der flankierenden Anhöhen von Süden, um 1920, von Walter Mittelholzer. Vorn rechts die Lagerhallen beim Bahnhof (mit Paralleldächern) und die Bauten des Spitals. In der Bildmitte die Fischerschen Stahlwerke: das Werk I mit dem markanten Verwaltungsbau (Mansardwalmdach), mit dem gegenüberstehenden «Fassadenbau» (Scheibenbau mit Türmchen) und mit der grossen Giessereihalle (rechts, mit zwei Hochkaminen); weiter hinten, wo sich das Tal zur Schlucht verengt, das Werk III mit seiner monumentalen, gekrümmten Fassadenwand. In der Talweitung des Birch (oben) das Werk IV. Links im Bild der Ostrand des Breiteplateaus, mit der ins Haultal führenden Nordstrasse. Links von der letzteren das Villenschloss des Textilfabrikanten Frey, und oben ein Teil der Irrenanstalt Breitenau (dichter Baumbestand). Rechts der Strasse die Wirtschaft Rothausturm (oberhalb der Villa) und weiter nördlich ein hauptsächlich aus den 1890er Jahren stammendes Wohnquartier, das – wie deutlich ersichtlich – im Bannkreis der GF-Werke entstanden ist; es ist mit dem Werk I durch den Breitestieg verbunden (helles Band oberhalb des Verwaltungsbaus). Zuhinterst die GF-Wohnsiedlung Schwarzadlergut, mit dem monumentalen Moserschen Zeilenbau (helle Fassade, oben links). Rechts im Bild der Geissberg, nach Osten (rechts) zum Fulachtal abfallend. Die Südspitze des Geissbergs ist – nach der Steig und dem Stockarberg – die zweite bedeutende Villenzone der Stadt. Auf der Kuppe die Villa Berg von Georg (III.) Fischer mit ihrem weitläufigen Park und mit der Serpentinstrasse, welche zu den Stahlwerken hinunterführt. Weiter oben im Bild das GF-Werk Geissberg, von Georg Fischer nach seinem Ausscheiden aus der Firma als Elektrostahlwerk aufgebaut und dann an die GF verkauft. Rechts aussen, oberhalb der Villa Tannerberg, die Reihenhäuser im Rittergut: die erste Arbeitersiedlung in Schaffhausen.

«Weiler» geworden, und dieser war dank der 1880–1882 ausgebauten und verlängerten *Mühlentalstrasse* enger mit der Stadt verbunden. Der neue Leiter der Fabrik, Georg III Fischer (1864–1925), baute die Fabrik dann in kurzer Zeit zu einem Grossbetrieb aus; bis zum Jahrhundertende wuchs die Belegschaft auf über 1000; weitere 482 waren in einer 1895 gegründeten Zweigniederlassung in Singen tätig. Die Fabriken im Mühlental und die in ihrem Gravitationsfeld entstandenen Wohnbauten waren nun zu einem Aussenquartier der Stadt geworden; auf einer Kuppe östlich oberhalb der Fabrik hatte Fischer ein weithin sichtbares Villenschloss gebaut (*Bergstrasse* 10; Abb. 53). Kurz darauf wurde Fischer

entmachtet – der inzwischen in eine Aktiengesellschaft umgewandelte Betrieb war in finanzielle Schwierigkeiten geraten. Es kam zwar nicht zu einer Neugründung, aber doch zu einer markanten Neuorientierung. Unter Ernst Homberger (1869–1955), einem aus dem Toggenburg stammenden Manager kaufmännischer Richtung, erfuhren die Stahlwerke erneut eine massive Ausdehnung. Der Betrieb stieg zum grössten des Kantons und zu einem grossen der Schweiz auf; 1917, während des Weltkrieges, erreichte die Anzahl der in Schaffhausen Beschäftigten den Stand von 4212. Die um- und ausgebauten Werke I bis III glichen nun einer Kleinstadt, und das Fabrikareal dehnte sich bis ins Birch aus (Abb. 45).



Abb. 46 Flugaufnahme des Emmersberges von Südosten, kurz nach 1920, von Walter Mittelholzer. Im Vordergrund das Wohnquartier auf dem oberen Emmersberg, mit der Alpenstrasse als Haupt-Erschliessungssachse (diagonal im Bild). Links die Terrasse des unteren Emmersberges, mit dem Bürgerasyl, der Seilerei Oechslin, der Wohnsiedlung Rosenberg (erstes Werk der Gesellschaft für Erstellung billiger Wohnhäuser) und den zwei Schulhäusern oberhalb der Altstadt (Kantonsschule links, Elementarschule rechts). In mittlerer Bildhöhe zieht sich der Rücken des Ungarbühles nach rechts, vom Emmersberg durch eine Mulde – genannt «Gruben» – getrennt. Auf der Kuppe der massige Doppelriegel der GEbW-Wohnkolonie «Hohenstoffel» (mit übergiebelten Ecktrakten). Rechts davon, nördlich unterhalb des Ungarbühls, die Terrasse des Ebnat mit dem gleichnamigen Industriequartier. Quer durch das Bild sich ziehend das Fulachtal, mit Bahnlinie (links der Güterbahnhof) und mit der Hochstrasse, der Ausfallachse Richtung Thayngen–Stuttgart. Die Dunst- und Rauchwolke im Hintergrund zeigt den kaum sichtbaren Einschnitt des Mühlentals an; herwärts der Geissberg, jenseits die Breite. Vergleiche auch Abb. 47.

Bei der sprunghaften Vergrößerung der Fischerwerke im frühen 20. Jahrhundert wurde die Wasserkraft des Rheins, die bisher für den Ausbau der Fabrik keine Rolle gespielt hatte, zu einem bedeutenden Faktor. In Schaffhausen war inzwischen eine Anlage entstanden, welche das ermöglichte, was einst mit Druckluft angestrebt worden war – den Transport der vom Wasser gewonnenen Kraft in abseits vom Fluss gelegene Areale. Diese neue Kraftanlage war von der Stadt eingerichtet worden; sie hat also ebenfalls Anteil am Aufstieg der Stahlwerke zu einer Weltfirma. Das Engagement der Stadt in der Energiewirtschaft ist Zeichen für eine Renaissance der Kommune. Die Hauptrolle in diesem – zeittypischen – Vorgang spielte Carl Spahn (1863–1943), ein Jurist, der mit nur 31 Jahren zum Stadtpräsidenten gewählt wurde und das Amt 23 Jahre lang ausübte. Spahn, ein Generationengenosse von Georg III Fischer, war überzeugt, dass

die Stadt sich unternehmerisch-aktiv verhalten müsse, um ihrer Bestimmung gerecht zu werden. Sein erstes Ziel bestand im Aufbau städtischer Infrastrukturanlagen. In diesem Zusammenhang wurde das Bauamt 1900 neu geordnet. Die Stelle des Stadtbaumeisters wurde auf die eines Praktikers herabgestuft; dafür wurde neu die Stelle eines Stadtingenieurs geschaffen; diesem wurde das ganze Bauamt unterstellt. Binnen gut zehn Jahren war der Aufbau der «städtischen Werke» durchgeführt. 1905 umfassten sie eine Hochdruck-Trinkwasserversorgung, ein Gaswerk (*Rheinhaldenstrasse 16–25*) – die Stadt hatte es 1897 von einer privaten Gesellschaft übernommen und 1900 ausgebaut –, ein Elektrizitätswerk, eine städtische *Strassenbahn* und eine Regional-Schmalspurbahn (bei der letzteren war die Stadt nur für die Verwaltung zuständig). Das älteste Werk war die Wasserversorgung (*Engestieg*); sie war bereits 1885



Abb. 47 Flugaufnahme der Rheinhalde von Südsüdosten, um 1920, von Walter Mittelholzer. Oben wieder das Emmersbergquartier (vgl. Abb. 46). Nun sichtbar der südliche, zum Rhein orientierte Teil des Quartiers, situiert auf schmaler Terrasse, früher – mit der Halde darunter – als Fischerhäuserberg bezeichnet. Links an der Krette einige vornehmere Häuser, sonst jedoch einfache Bauten: bei dem sich heraushebenden langgestreckten Einfamilien-Zeilnhaus (Bildmitte) handelt es sich um ein Arbeiterhaus der Kammgarnspinnerei. Unten am Fluss die alte, von der Brücke der Etwilerlinie durchquerte Fischerhäusern-Vorstadt, beginnend beim Güterhof (links), endend mit dem äusseren Salzstadel (in Bildmittelachse). Links vom letzteren wurden einst die Salzfüässer ausgeladen; rechts von ihm, vor dem Haus zur Sommerlust, befand sich 1825 bis 1842 die Dampfschiffllände. Rechts aussen ein Teil des 1860 erbauten, 1900 erweiterten Gaswerkes: eine industrielle Enklave am sonst bukolischen Rheinufer. Vor dem Gaswerk die Lindlipromenade, aufgeschüttet gegen das Jahrhundertende, als die östliche Ausfallachse Schaffhausens (die alte Wein-, Post- und Salzstrasse nach Stockach und Ulm) neu geführt wurde: ab Felsgasse wurde in der Verlängerung der Rheinhaldestrasse eine Uferstrasse nach Büsingen gebaut.

erstellt worden; 1887 hatte man ihr durch die Errichtung eines Springbrunnens auf dem *Herrenacker* ein Denkmal gesetzt (Abb. 19). Später musste sie mehrmals erweitert werden; in diesem Zusammenhang entstand auch eine Schwemmkanalisation (*Kanalisation*). Das «Prunkstück» der städtischen Werke war das Elektrizitätswerk (*Mühlenstrasse* Komplex II). Zuerst war es der Stadt nur um die Einführung einer elektrischen Beleuchtung gegangen. Um dieses Vorhaben zu verwirklichen, mietete sie sich beim Wasserwerk ein: 1896–1897 wurde unter Verwendung zweier bestehender Turbinen ein Lichtwerk erstellt. Es handelte sich um ein «Kuckucksei»; 1898 nötigte die Stadt die Wasserwerkgesellschaft, ihr das gesamte Werk zu verkaufen. Die Gesellschaft hatte vorgehabt, dieses ganz auf Elektrizität umzustellen, um auch Fabrikmotoren mit Strom versorgen zu können. Dieses Vorhaben führte die

Stadt 1898–1900 selber durch. Sie, die in den 1860er Jahren die Nutzung des Rheins Privaten überlassen hatte, verfügte nun über ein Kraftwerk, welches das alte an Leistungsfähigkeit übertraf, und über ein Kraftübertragungssystem, welches im eigentlicheren Sinn einen «Kraft-Telegraphen» darstellte als die inzwischen abgebrochene Drahtseilanlage. Wie die Wasserversorgung erhielt auch das städtische Elektrizitätswerk ein «Denkmal», und zwar in der Gestalt einer elektrisch angetriebenen «Modelleisenbahn» – der städtischen Strassenbahn (Abb. 4).

Das Elektrizitätswerk Schaffhausen war zwar insofern originell, als bei ihm eine historische und topographische Kontinuität zwischen Mühlrad und Stromkraft bestand, aber es stellte – im Gegensatz zum alten Wasserwerk – keine Pionierleistung dar. Und doch hat Schaffhausen auch in der Stromversorgung eine solche vorzuweisen.

Normalerweise gehen die Lichtwerke den Kraftstrom-Anlagen voraus, weil die Nutzung des Dynamos als Motor und die elektrische Übertragung von Kraft erst nach der Edison'schen Entdeckung entwickelt wurden. In Schaffhausen aber verhält es sich umgekehrt. Im selben Jahr 1882, als an einer Ausstellung in München erstmals eine elektrische Kraftübertragung vorgeführt wurde, richtete die Dynamobau-Pionierfirma Bürgin & Alioth im Wasserwerk einen Gleichstromgenerator ein, dessen Kraft mit einem Kabel zu einer Maschine in der Silberwarenfabrik Jezler transportiert wurde.⁷⁷ Schon im folgenden Jahr wurde allerdings diese elektrische durch eine mechanische Übertragungsanlage ersetzt. 1887–1890 entstand dann eine stabilere Anlage; zwei der Turbinen in dem damals erstellten zweiten Turbinenhaus wurden von der Kammgarnspinnerei für die Einrichtung einer Gleichstromanlage benutzt. Erst 1891 lieferte das Wasserwerk auch elektrisches Licht, und zwar an die Irrenanstalt Breitenau. Bald nach der Inbetriebnahme des städtischen Elektrizitätswerkes stellte sich Spahn ein ähnliches Problem wie seinerzeit Moser. Die Anlage drohte einseitig nur einem Grossbetrieb, den Fischerschen Stahlwerken, zugute zu kommen. Die Betriebe am Rheinufer konnten zwar wohl elektrische Kraft beziehen, aber sie hatten keinen Platz mehr, um sich zu vergrössern, und auch für niederlassungswillige neue Industrien fehlte der nötige Raum. Spahn schuf deshalb, Moser nacheifernd, ein neues Industriequartier, diesmal nicht in der Altstadt selbst, sondern im Norden von ihr, auf der Geländeterrasse des Ebnat.⁷⁸ Wie das Industriequartier im Baumgarten hat auch das im Ebnat die Züge einer «Gründerstadt»: man erkennt sofort, dass hier ein systematisch erschlossenes Areal binnen kurzer Zeit mit einheitlich geplanten Fabrikkomplexen überbaut worden ist. Die grösseren unter ihnen wurden von Firmen erstellt, welche zuvor am Rhein installiert gewesen waren: Amsler (wissenschaftliche Apparate), Maier (elektrische Apparate und Schaltanlagen), Schöller (Schaffhauser Wolle) und Rauschenbach. Bei der Fabrik Rauschenbach – der grössten von allen – ist der Hauptbau streng symmetrisch konzipiert; den Shedhallen ist ein monumentaler, von Curjel & Moser entworfener Büro- und Verwaltungsblock vorgelagert (*Ebnatstrasse* 75). 1921 wurde der Rauschenbach in den Fischerschen Betrieb +GF+ integriert – das Mühlentalerwerk hatte damit auch auf dem Ebnat Fuss gefasst. Mit Kraftwerk und Industriequartier leben zwei wirtschaftspolitische Anliegen der 1860er und 1870er Jahre wieder auf; und nun wird auch ein drittes Hauptthema jener Zeit wieder aktuell: das

des Eisenbahnbaus und einer grossräumigen Verkehrspolitik. In den 1890er Jahren erhielt Schaffhausen zwei neue Bahnlinien, einerseits Schaffhausen-Etzwilen (eröffnet 1895), andererseits Schaffhausen-Eglisau (eröffnet 1897; vgl. *Bahnareal* 3.Phase). Die Etwilerbahn bereicherte Schaffhausens Stadtlandschaft um eine Hochbrücke; mit hohen Viaduktstelzen und einem Eisenkasten überquert sie – etwas oberhalb der alten Rheinbrücke – den Fluss (*Bahnareal* Ziffer 30; Abb. 8). Beide Bahnlinien waren schon um 1870 konzipiert worden. Die Eglisauerlinie interessierte einmal als kürzeste Verbindung zwischen Schaffhausen und Zürich, dann kam ihr aber auch ein weiterreichender verkehrspolitischer Stellenwert zu, und zwar im Zusammenhang mit dem Projekt einer «Randenbahn», einer Verbindung zwischen Schaffhausen und Donaueschingen.⁷⁹ 1872 wurden die beiden Vorhaben fusioniert. Zusammengenommen bildeten die beiden Linien ein Bindeglied zwischen zwei im Bau befindlichen Bahnen: einerseits der badischen Schwarzwaldbahn, der Verbindung zwischen Offenburg und dem Bodensee, andererseits der Gotthardbahn. In den 1840er Jahren hatte Schaffhausen für eine Weile gehofft, die Nordsüdachse durchs Rheintal statt über Zürich führen zu können; nun zeichnete sich die Möglichkeit ab, Hauptstation an einer Basel östlich umgehenden Transitlinie zu werden. Wegen des Finanzdebakels der NOB wurde dann das Eglisauerprojekt auf die lange Bank geschoben. Als die Bahn nun endlich stand, wurde auch das Randenbahn-Vorhaben wieder hervorgeholt. 1902–1903 arbeitete der Schaffhauser Stadt-Ingenieur Max Stocker, der lange Jahre als Bahningenieur gearbeitet hatte, ein Projekt aus. Stadtpräsident Spahn bemühte sich ein Jahrzehnt lang intensiv um das Vorhaben – bis sich herausstellte, dass Karlsruhe an dem Projekt nicht interessiert war, weil es das badische einer Achse Donaueschingen–Waldshut konkurrierte. Während man sich um die Randenbahn bemühte, wurde von Basler Kreisen ein weiteres Verkehrsprojekt vorgelegt. Es hatte die Wiederbelebung des ältesten Verkehrsweges Schaffhausens zum Ziel, nämlich der Wasserstrasse. Nachdem es 1905 gelungen war, die auf dem Unter- und Mittelrhein wieder aufgeblühte Güterschiffahrt flussaufwärts bis nach Basel auszudehnen, wollte man den Schiffen auch die Flussstrecke zwischen Basel und Bodensee erschliessen. Der Rheinfluss hätte den Wasserverkehr nicht mehr, wie einst, unterbrochen; er wäre mit einem Kanal umgangen worden. Die Stadt Schaffhausen stellte an der Landesausstellung von 1914 einen Plan für einen Hafen bei der Grabenstrasse aus; bei sämtlichen den

Fluss betreffenden Unternehmungen wurde auf die zukünftige Schifffahrt Rücksicht genommen.⁸⁰ Das Projekt eines Ausbaus des Hochrheins wurde in mehreren Anläufen bis in die 1960er Jahre weiterverfolgt, dann wurde es ad acta gelegt.

2.1.7 Ein kleinstädtisches Quaiquartier und eine neue Bahnhofstrasse

Im Bereich des Städtebaus stehen nach 1890 zwei Areale im Vordergrund: das des Rheinufer zwischen Allerheiligen und Freiem Platz und das vor dem Schwabentor. Beim ersteren geht es um die Anlage einer Quaistrasse, beim zweiten um die Neuführung von *Bahnhof-* und *Bachstrasse*. Man sieht, dass auch hier, wie in der Energiewirtschaft und in der Verkehrspolitik, Themen wieder aufgenommen werden, welche schon während des ersten grossen Wachstumsschubes der Stadt aktuell waren. – Heinrich Moser hatte, wie oben dargestellt, 1873 den Bau einer Quaistrasse vereitelt, weil er dem Rheinufer die vereinbarte Nutzung als Industriezone sichern wollte. Kaum war er tot, erwarb die Schaffhauser Baugesellschaft Liegenschaften am Rheinufer, zuerst von einem Privaten, dann von der Wasserwerkgesellschaft. Die hereinbrechende Wirtschaftskrise verhinderte dann weitere Unternehmungen. Als sie abflaute, tauchte auch das Quaiprojekt wieder auf; 1888 wurde im städtischen Baukollegium ein diesbezüglicher Vorschlag gemacht. Wenig später, 1892–1893, wurde die *Quaistrasse* verwirklicht; zusätzlich wurden auch zwei Verbindungsstrassen zur *Moserstrasse* erstellt. Mit den Strassenanlagen hing ein weiteres Unterfangen zusammen: seit 1874 war, Stück um Stück, ein ganzes Altstadtquartier abgebrochen worden, bestehend aus den Häuserzügen an den südlichen Abschnitten des Fischer- und des Läufergässlis. Um 1890 war sogar der Vorschlag laut geworden, auch die östlichen (nachreformatorischen) Bauten von Allerheiligen niederzulegen; damit wären der Chor des Münsters und der Ostarm des Kreuzgangs freigestellt worden (*Klosterstrasse*). Mit den durchgeführten Arbeiten waren die Grundlagen zur Anlage eines Neuquartieres geschaffen: in schönster Lage am Rhein reihten sich drei geräumige, annähernd leere Baugevierte aneinander⁸¹, drei weitere hätten sich durch Umgestaltung der nördlich anschliessenden Altstadt-Baugruppen gewinnen lassen. Der Auftakt zur Neugestaltung des Rheinuferareals war vielversprechend. 1893 erwarb die Stadt von der Wasserwerkgesellschaft das grösste Geviert – das des seit 1864 geschlossenen Gottesackers bei Allerheiligen – und legte hier einen Kleinpark an (*Moserstrasse* Mosergarten). Darin wurde 1896 ein

Denkmal für Heinrich Moser errichtet, vielleicht um den Geehrten damit auszusöhnen, dass man seinen Absichten zuwidergehandelt hatte. Obwohl mit der Grünanlage das östlich anschliessende Gebiet aufgewertet wurde, entstand hier keine grosstädtische Überbauung in der Art von derjenigen der *Schwertstrasse* (Abb. 48). An der Nordseite der Moserstrasse wurden zwar einige Blockrandbauten mit Läden und Etagenwohnungen erstellt, aber im Ganzen wirkte die Strassenfront weiterhin als Rückseite der Vorgasse und der Unterstadt. Im Geviert neben dem Mosergarten entstanden statt eleganter Mietshäuser zwei Gerbereikomplexe (*Quaistrasse* 3–11, 12) – Zeugen der späten und kurzlebigen Blüte eines alten städtischen Gewerbes – sowie eine Fabrik (*Moserstrasse* 23). Auf dem östlichsten Geviert, dem sogenannten «Rabenplatz», wurde 1898 ein Velodrom eingerichtet (*Moserstrasse*; Abb. 9). 1918 kam an die Stelle der Velobahn ein Schulhaus zu stehen. Es handelte sich allerdings bloss um eine Baracke; für einen festen Bau war die trapezförmige Liegenschaft – das hatten planerische Vorarbeiten gezeigt – zu klein.

Wären sie nicht schon anderweitig genutzt gewesen, hätten sich die beiden Gevierte östlich des Rabenplatzes besser für einen Schulbau geeignet. 1890 war denn auch das Areal, auf dem wenig später der Mosergarten angelegt wurde, als Bauplatz für ein Schulhaus in Betracht gezogen worden. Aber sowohl die Behörden als auch die Bürgerschaft zogen andere Standorte vor. Nach Ansicht der Stimmbürger kam als Bauplatz nur der sogenannte Hirschenplatz in Frage, jenes Areal zwischen Schwabentorturm und Mädchenschule, das ja seinerzeit eigens für einen Schulbau freigelegt worden war (*Bachstrasse* 55). Stadtrat und Bauamt waren dagegen zum Schluss gekommen, dass nicht nur der Hirschenplatz, sondern überhaupt sämtliche Bauplätze in der Altstadt ungeeignet seien und dass der Neubau droben auf dem Emmersberg erstellt werden müsse. Sie wurden dabei von auswärtigen Bauexperten nachdrücklich unterstützt; deshalb konnten sie das Vorhaben, welches erbittert bekämpft wurde, schliesslich durchsetzen. Das Emmersbergschulhaus wurde 1892–1894, zur gleichen Zeit wie die Quaistrasse, erbaut (*Pestalozzistrasse* 25). Die Stadt hatte mit dem erworbenen Land auch gleich einen Bauplatz für die neu zu erstellende Kantonsschule gewonnen; knapp zehn Jahre später wurde dieser zweite Höhenbau ebenfalls Wirklichkeit (*Pestalozzistrasse* 20). – Das Emmersbergschulhaus war ein städtebaulicher Markstein: mit ihm wurde die Ausweitung der Stadt auf die umliegenden Anhöhen, die erst zögernd

eingesetzt hatte, gleichsam offiziell eingeleitet. Dem schon 1890 erstellten Steigschulhaus kommt, obwohl es ebenfalls ein «Bergschulhaus» ist, diese Rolle nicht zu (*Stokarbergstrasse* 9). Bei ihm handelt es sich nicht um einen Bau, der einen in der Kernstadt vorgesehenen ersetzte, sondern um eine Art Dorfschulhaus, bestimmt für einen alten «Vorposten» der Stadt. Die weilerartige Bau-Gruppe auf der Steig war Kern einer «Aussen-gemeinde», welche sich zur Hauptsache aus Land-häusern zusammensetzte.⁸² Gerade wegen seines Landhaus- und Villencharakters eignete sich das Steigareal nicht für eine eigentliche «Stadt-erweiterung»; das Terrain war zu unregelmässig, das Bauland zu teuer. Anders verhielt es sich beim Emmersberg. Obwohl er mehr ebenes Gelände aufwies, war er bisher nur gerade für die Anlage eines Friedhofes (*Sportweg*) gut befunden worden. Die Errichtung des stolzen Schulhauses gab nun den Anstoss zu weiteren Bauten. In der Nachbar-schaft verwirklichte die Gesellschaft für Erstellung billiger Wohnhäuser ihre erste Überbauung, eine Kleinsiedlung von geschlossen-städtischer Gestalt,

die im gleichen Jahr wie das Schulhaus vollendet war (*Pestalozzistrasse* 42–52; Abb. 49). Bei den späteren Bauten ging man zwar zu einer offenen Bauweise über, aber die Häuser – sie waren gröss-tenteils für Arbeiter, Kleinbürger und Angehörige des Mittelstandes bestimmt – waren vergleichs-weise eng und ausgesprochen regelmässig grup-piert. So bildete sich auf dem Emmersberg bis 1920 ein zusammenhängendes Höhenquartier. Unter den Aussenquartieren war es dasjenige, das am stärksten mit der Altstadt verbunden war.

Als die Diskussion um ein Hirschenplatz-Schul-haus im Gang war, wusste man bereits, dass sich das Areal vor dem Schwabentor demnächst stark verändern würde – der Bau der Etwilerlinie und die Erweiterung des Bahnhofes waren angekündigt. 1901 legte die NOB die ersten diesbezüglichen Pläne vor. Es erwies sich, dass der erweiterte Bahnhof bis weit ins Fulachtal hinauf vorstossen und dass der Bahndamm der Etwilerlinie die vom Schwabentor ausgehende Emmersbergstrasse (*Bachstrasse*) durchschneiden würde (*Bahnareal* 3. Phase). In der Folge entspann



Abb. 48 Die 1892–1893 angelegte Quaistrasse (seit 1969 Teil der Rheinuferstrasse). Links die 1876 erstellte und mehrmals erweiterte Baumwollzwirnerie Frey & Peyer; dahinter der Mosergarten, angelegt 1893 anstelle des 1864 aufgehobenen Gottesackers, rechts der sogenannte Rabenplatz, mit dem 1898 eröffneten «Velodrom». Im Rhein die 1870 von J.G. Meyer erstellte Badanstalt. Fotografie Gebr. Künzli, Zürich, um 1905.

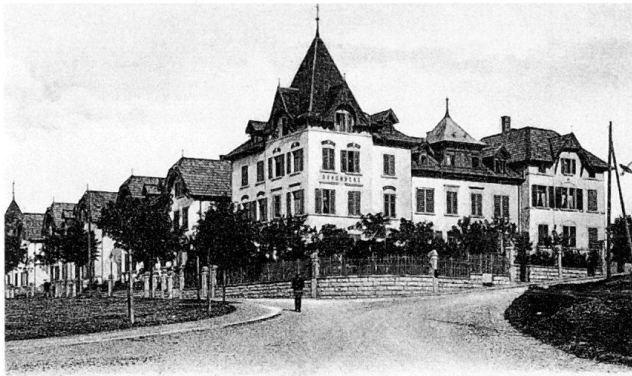


Abb. 49 Wohnsiedlung Rosenberg auf dem Emmersberg, erbaut 1893–1894 von Josef Meyer für die Gesellschaft für Erstellung billiger Wohnhäuser in Schaffhausen. Postkarte, Atelier Guggenheim, Zürich.

sich eine lebhafte Auseinandersetzung um die Führung der Strassen vor dem Schwabentor; die Stadt veranstaltete zu diesem Thema sogar einen Wettbewerb (*Bachstrasse* Nördliche Strecke). Kanton und Stadt setzten es gleich zu Beginn durch, dass der ebenerdige Bahnübergang bei der Schlagbaumstrasse durch eine Unterführung ersetzt werde; die letztere sollte neben dem Tunnel erstellt werden, in welchem der Mühlentalerbach unter dem Bahndamm durchfloss (*Bahnareal* Ziffer 21). Man sah vor, die Sackgasse zwischen Schwabentor und Bahndamm in eine Zufahrt auszubauen (*Adlerstrasse*); dafür sollten der Torturm (*Vorstadt*) und ein Teil der angrenzenden Bauten geopfert werden. Obwohl sich auch die Vorstadtbewohner gerne des Turmes entledigt hätten, gelang es den Altertumsfreunden, das Baudenkmal zu retten (Abb. 50).⁸³ Die Zufahrt zur Unterführung sollte nicht mehr vom Turm her, sondern über die Bahnhofstrasse erfolgen. Da die letztere mit dem Bahndamm zusammen über die Bachmulde hinweg führte, musste sie aufs Niveau der Unterführung abgetieft werden. Und zudem musste sie nach Nordosten verlängert werden, bis hin zu jener zweiten Unterführung, welche in der Achse der Bachstrasse unter der Etwilerlinie durchführte – dieser Durchgang vermittelte nämlich nicht nur den Zugang zu Fulach- und Emmersbergstrasse, sondern auch zum neuen Güterbahnhof (*Bahnareal* Ziffern 25, 28; Abb. 5). Mit der verlängerten Bahnhofstrasse und mit der korrigierten Bachstrasse – sie war oberhalb der Schlagbaumstrasse nach Norden abgedreht worden – war ein trapezförmiges Baugeviert entstanden, geeignet für eine grossstädtische Blockrand-Überbauung. Die Möglichkeit zeichnete sich ab, hier vor dem Schwabentor, anstelle eines malerischen Gemenges von Bauten verschiedensten Alters und unterschiedlichster Funktion, jenes Bahnhofquartier erstehen zu

lassen, für welches auf der Bleiche kein Platz vorhanden war. Dazu hätte allerdings auch die Bachstrasse umfassend korrigiert werden müssen. Es drängte sich auf, die Strasse von der Nordecke der Mädchenschule an in gerader Linie bis zu dem neuen, abgedrehten Strassenstück bei der Etwilerunterführung zu ziehen. Dies wurde auch erwogen, aber dann auf später verschoben. Man empfand das Unternehmen deshalb nicht als dringlich, weil die Altstadtseite der Bahnhofstrasse noch Platz für etliche Neubauten enthielt. Zwischen 1890 und dem Ersten Weltkrieg wurde die lockere Bebauung der Bahnhofstrasse so verdichtet, dass eine zusammenhängende, grossstädtische Fassadenfront entstand (Abb. 51). Diese Zeile umfasste mehrere Hotels sowie drei Grossbauten: die Post, die Eidgenössische Zolldirektion, die Kantonalbank. Ausserhalb der Altstadt schliesslich, am neuen Endstück der Bahnhofstrasse, erbaute ein Bauunternehmer 1897–1898 eine grosse, dreiteilige Gebäudezeile mit Backsteinverkleidung und reicher Bau-



Abb. 50 Die Adlerstrasse und der Schwabentorturm. Ganz vorn die Bahnhofstrasse, 1894–1896 an dieser Stelle abgesenkt, um als Zugang zur neuen Adler-Unterführung zu dienen (vgl. Abb. 38). Links vom Turm der 1866/1868 erstellte Einlaufbogen zum Gerberbachkanal unter der Bachstrasse (vgl. Abb. 13). Hinten die beiden Schulpaläste auf dem Emmersberg: das 1892–1894 erstellte Elementarschulhaus (links) und die 1900–1902 erbaute Kantonsschule. Postkarte.



Abb. 51 Die Bahnhofstrasse von Norden. Rechts das 1867–1869 erbaute Bahnhofgebäude, links aussen der Engelbrechtsbrunnen, erstellt 1869 in der Achse des tieferliegenden Löwengässchens, in der Mitte das 1899–1902 erstellte Postgebäude, hinten der Obertorturm. Fotografie Koch, um 1903.

ornamentik; mit ihr erhielt Schaffhausen das einzige «reine» Exemplar des im Historismus so beliebten Bautypus des Blockrandbaues (*Bahnhofstrasse* 94–102; Abb. 52).⁸⁴

2.1.8 Zwischen Historismus und Neuem Bauen: Moderne im Tarnkleid

In der Zeit der wirtschaftlichen Konjunktur zwischen 1890 und dem Ersten Weltkrieg unterliegt das Schaffhauser Baugewerbe einem starken Wandel. In den betriebsamen 1860er und 1870er Jahren waren bereits einige neue Baugeschäfte gegründet worden, zum Teil von Zugewanderten.⁸⁵ Drei davon stammten aus traditionellen «Reservoirs» von Bauleuten, aus dem Tessin, aus dem Bündnerland, aus dem Tirol. Die Söhne dieser Generation – die meisten von ihnen haben am Winterthurer Technikum studiert – bauen nun in den Jahren des Aufschwungs die väterlichen Geschäfte aus. Zu den bestehenden Betrieben gesellen sich wieder etliche neue, und auch jetzt trifft man wieder Zuzüger, noch mehr als zuvor; sie kommen aus dem umliegenden Kantonsgebiet

oder aus der übrigen Schweiz. Viele Baumeister betätigen sich nun als Unternehmer; sie kaufen Land und überbauen es auf eigene Rechnung. So etwa Robert Schalch, der vor allem auf dem Emmersberg, wo sich sein Baugeschäft befindet, tätig ist. Schalch entwirft seine Bauten selber; das gleiche gilt für Josef Schneider jun.; andere Bauunternehmer überlassen die Projektierung Architekten oder Bautechnikern. Der Unternehmer Karl Wolf zum Beispiel zieht für den Entwurf oft das «bautechnische Bureau» bei, das der aus Karlsruhe stammende Wilhelm Dittes 1907–1914 in Schaffhausen führte. Dittes gehört zur Gruppe deutscher Baufachleute, welche in den Jahren des Baubooms vor dem Ausbruch des Ersten Weltkriegs in Schaffhausen arbeiten. Man findet nun auch Unternehmer, welche kein Baugeschäft führen; das trifft für die Maurer Giuseppe Riva-Roost und Karl Friedrich Giner zu; Giner war ursprünglich als Landwirt tätig. Dem reinen Unternehmer steht am anderen Pol des baugewerblichen Spektrums der reine Architekt gegenüber. In den Konjunkturjahren nach 1890 werden in Schaffhausen eine ganze Reihe von

Architekturbureaus eröffnet. Bisher war es nur einem Baufachmann gelungen, sich als freier Architekt zu behaupten, nämlich dem aus Holstein stammenden Friedrich Hahn (1843–1925). Von der Ausbildung her Zimmermann, arbeitete er sich zum Bauführer und dann auch zum entwerfenden Architekten empor. Um 1870 findet man ihn in Neuhausen, dann fasst er in Schaffhausen selbst Fuss, zuerst mit Arbeiten im Industriequartier am Rhein; dort erstellt er unter anderem für Heinrich Moser das sogenannte Industriegebäude.⁸⁶ Später baut er mit Vorliebe Villen. Bereits 1880 kann er es sich leisten, ein altes Vorstadthaus für sich zu einem herrschaftlichen Wohnsitz umzugestalten (*Hintersteig* 1–3). Von den Architekten, welche sich nach 1890 etablieren, wollen wir die vier erfolgreichsten herausgreifen: Jacob Stamm (1861–1933), Carl Werner (1873–1960), Otto Vogler (1877–1925), Arnold Meyer (1881–1946). Stamm erhielt seine Ausbildung am Polytechnikum in Zürich, die drei jüngeren besuchten das Technikum Winterthur und anschliessend die Technischen Hochschulen in Stuttgart respektive in München, welche zu dieser Zeit aufgeschlossener waren als die Architekturschule in Zürich. Die genannten Architekten entfalten eine rege Tätigkeit; die ersten drei beschäftigen sich vor allem mit dem Bau von Einfamilienhäusern, der letzte mehr mit dem von Wohnkolonien, später auch von grossen Mehrfamilienhäusern. Stamm, der sich jahrelang vergeblich um die Verwirklichung eines Saalgebäudes bemüht, kann den Um- und Neubau des Kasinos durchführen, Werner kann für die Stadt den Waldfriedhof im Rheinhard bauen. Im übrigen werden aber den Grossbauten, welche in dieser Zeit verhältnismässig zahlreich entstehen, durchwegs Pläne auswärtiger Architekten zugrundegelegt. Oft handelt es sich dabei um Wettbewerbspläne. In den Jahren zwischen 1890 und 1902 werden in Schaffhausen sechs Konkurrenzen veranstaltet, für eine Friedhofkapelle, für ein Schulhaus auf dem Hirschenplatz, für das Bürgerasyl, für das Postgebäude, für die Kantonsschule, für die Kantonbank. Die lokalen Architekten, denen die Erfahrung im Entwurf von komplexen Anlagen fehlt, können sich gegen die Büros aus den grossen Zentren nicht durchsetzen. Mehrere Aufträge vergibt man auch direkt an auswärtige Architekten; so zieht man für die Projektierung der evangelischen Steigkirche den Kirchenbauspezialisten Paul Reber aus Basel, für die der «Bank in Schaffhausen» Albert Müller (1846–1912) aus Zürich bei. Im zweiten Fall handelt es sich allerdings insofern um einen «eigenen» Architekten, als Müller aus Schaffhausen stammt. Das gleiche gilt für Eduard Joos (1869–1917); in Bern etabliert,

wird er für mehrere Aufgaben nach Schaffhausen gerufen. Er figuriert in zwei der genannten Wettbewerbe als Preisträger; den einen Bau, die Kantonbank, kann er zusammen mit dem Zürcher Arnold Huber ausführen. Von den «fremden» Architekten entwickelt einer eine längerdauernde, recht intensive Beziehung zu Schaffhausen. Es handelt sich um Karl Moser (1860–1936), um jenen Architekten also, der nach 1915 der Bauabteilung der Eidgenössischen Technischen Hochschule wieder zu internationalem Ansehen verhelfen wird. Moser hat in Schaffhausen zahlreiche Bauten verwirklicht, viele in Zusammenarbeit mit Robert Curjel, mit welchem er 1888–1915 in Karlsruhe ein Architekturbüro betrieb. – Als 1913 die Stadt einen Wettbewerb für ein Doppelschulhaus auf dem Emmersberg ausschrieb, beschränkte sie diesen auf im Kanton ansässige Architekten oder solche, die das Bürgerrecht einer Schaffhauser Gemeinde besaßen. Man entsprach damit einer Petition von elf Schaffhauser Architekten, in welcher um eine vermehrte Berücksichtigung einheimischer Kräfte ersucht worden war.⁸⁷ Ausser Arnold Meyer gelang es keinem der Petenten, einen Preis zu erringen. Der Schulbau wurde nicht ausgeführt; 1928 wurde für einen anderen Standort erneut ein Wettbewerb ausgeschrieben, und bei diesem wurden nun nur noch im Kanton niedergelassene Architekten und solche, die das städtische Bürgerrecht besaßen, zugelassen. Dieses protektionistische Vorgehen – es ist zeittypisch – erinnert zwar an alte zünftische Zeiten, aber es führt in diesem Fall zum Durchbruch einer Generation von Architekten, welche eine moderne, internationalistische Bauweise vertritt. Aus dem genannten und drei weiteren Wettbewerben gehen nicht nur moderne, sondern auch grosszügige und qualitätvolle Bauten hervor (*Bachstrasse* 64; *Diessenhoferstrasse*; *Pestalozzistrasse* 27; *Ungarbühlstrasse* 12) – die Stadt hat bewiesen, dass sie Grossaufgaben mit «eigenen» Kräften lösen kann.



Abb. 52 Die 1894–1896 abgetiefte und nach Norden bis zur Etwiler-Unterführung (hinten links) verlängerte Bahnhofstrasse (vgl. Abb. 5). Rechts der Stauffacherhof, erbaut 1897–1898.

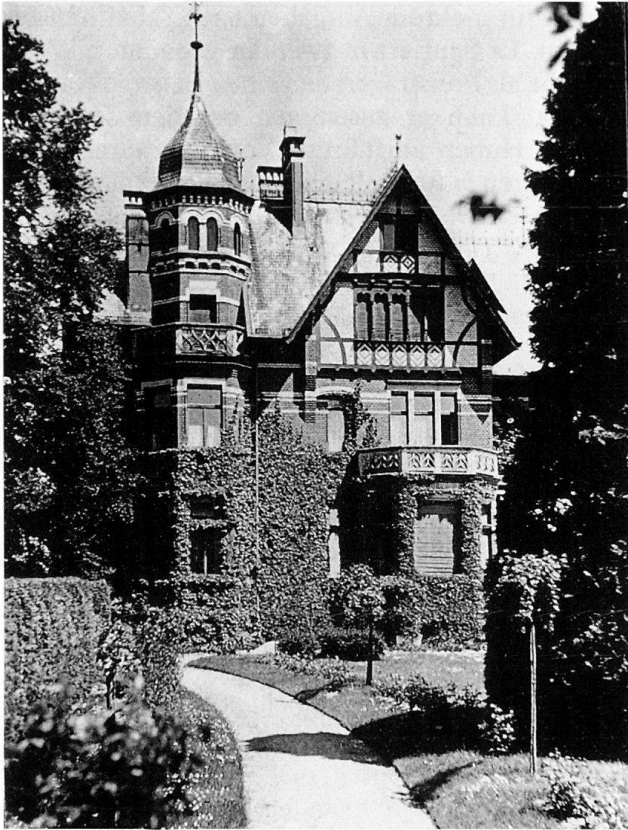


Abb. 53 Die Villa Berg auf dem Tannerberg, erbaut 1896 von Ernst Jung und Otto Bridler für den Stahlwerk-Industriellen Georg (III.) Fischer.

Von diesen Pionierwerken der Moderne aus wollen wir nochmals zurückblenden, um einen Überblick über die Architekturentwicklung seit 1874 zu gewinnen. Damals verlor Schaffhausen mit Johann Gottfried Meyer nicht nur seinen besten Architekten, sondern auch einen überzeugten Vertreter der Semperschen Neurenaissance. Bis zum Beginn der 1890er Jahre beherrschten nun Kantonsbaumeister Bahnmaier und Friedrich Hahn das Baugeschehen. Bahnmaier erstellte in dieser Zeit drei Grossbauten: 1880–1882 die kantonale Strafanstalt, 1883–1885 die katholische Stadtpfarrkirche auf dem Fäsenstaub, 1885–1887 die kantonale Irrenanstalt Breitenau. Bei dieser handelt es sich um ein weitläufiges, von einem englischen Garten umgebenes Anstalts-«Schloss» (*Breitenaustrasse* 126). Die hufeisenförmige Anlage erinnert an den Barock; die Fügung der Teile und die Zeichnung der Details sind aber trocken-rationalistisch. Die Gesamtkonzeption stammt nicht von Bahnmaier, sondern vom Badener Architekten Robert Moser, den wir schon beim Wettbewerb für die Mädchenschule angetroffen haben. Als Hauptwerk Bahnmaiers gilt mit Recht die katholische Kirche, eine dreischiffige Halle mit zentralem Frontturm (*Promenadenstrasse*). Als Vorbild soll eine Stuttgarter Kirche

gedient haben. Dank einer reichen und einheitlichen Innenausstattung wurde der Bau zu einem Gesamtkunstwerk und zu einem bemerkenswerten Denkmal des Neukatholizismus. Gleichzeitig handelt es sich um den eindrücklichsten Repräsentanten der Neugotik in Schaffhausen. Anders als in Basel hat die Neugotik – vor allem in ihrer «klassischen» Ausprägung als Spitzbogen- und Skelettstil – in Schaffhausen wenig Anklang gefunden. Einen weiteren neugotischen Akzent erhielt die Stadt mit der 1894–1895 erbauten evangelischen Steigkirche; die Stillage ist hier vernakulär; das Innere enthielt einen offenen, pittoresken Dachstuhl (*Stokarbergstrasse*). – Das bedeutendste Beispiel profaner Neugotik bezieht sich auf die späteste Phase der mittelalterlichen Baukunst. Es handelt sich um das 1899–1900 gegenüber dem Bahnhof erstellte Postgebäude (*Bahnhofstrasse* 34–40; Abb. 51). Kuder & Müller, Gewinner eines Wettbewerbs, geben dem Bau die Gestalt eines spätgotischen Rathauses, indem sie ihn mit einem durchbrochenen Staffelgiebel und mit einem wuchtigen Turm ausstatten; dieses «falsche» Rathaus übertrumpft sogar das wirkliche, obwohl dessen Hauptfassade vor kurzem mit Zinnenkranz und Treppengiebel ausgestattet worden ist. Es geht bei der Post darum, Abstand von jener «landesfremden» italienischen Renaissance zu demonstrieren, welche die bisherige «Bundesarchitektur» kennzeichnete. Der Bau gehört zu jener prunkvollen und auf Effekt bedachten Bauweise, welche das späte 19. Jahrhundert kennzeichnet. In Schaffhausen ist der erste Bau dieser Art die von Albert Müller entworfene, 1890–1891 erstellte «Bank in Schaffhausen» (*Schwertstrasse* 2; Abb. 35). Stilistischer Bezugspunkt ist auch hier die Blütezeit städtisch-bürgerlicher Kultur, nur verwendet der Semperschüler Müller – wie zuvor Johann Gottfried Meyer beim Umbau des Hauses zum Sittich – die Formensprache der deutschen Renaissance, wobei er spätgotische Elemente ausscheidet. Die kräftige Polychromie – gelber Haustein auf einem roten Grund von Frankfurter Blendsteinen – erinnert an das Kolorit der berühmten Fresken am Haus zum Ritter, der markante Eckerkerturm an die Erker der Häuser zur Taube und zum Spiegel, die gekuppelten Rundbogenfenster an jene des Zeughauses. Als dritter Grossbau des Spät-historismus gesellt sich neben Post und Bank die Kantonsschule, erbaut 1900–1902 von Bahnmaier nach Plänen des Luzerners Heinrich Meili-Wapf: ein altdeutsches «Schloss» mit Treppengiebeln, florentinischen Aula-Fenstern und einem Erker mit Zwiebdach (*Pestalozzistrasse* 20). Zum Spät-historismus mit seiner Vorliebe fürs Theatralische

gehört auch eine Sonderform des herrschaftlichen Wohnhauses, nämlich die neuromantische Schlossvilla. Dieser Typ taucht in Schaffhausen in den 1890er Jahren auf; er wird hier von Ernst Jung, einem aus Basel stammenden, in Winterthur tätigen Villenbauspezialisten eingeführt.⁸⁸ Bereits in den 1870er Jahren hatte er einem alten Landhaus durch Umbauten einen schlossartigen Anstrich gegeben (*Sonnenburggutstrasse* 53). 1896 erstellte er für Georg Fischer die Villa Berg (Abb. 53), 1897 für den Uhrenfabrikanten Rauschenbach die Villa Ölberg, beide mit Türmen, jene in englischen, diese in altdeutschen Formen (*Bergstrasse* 10; *Ölbergstrasse* 3). Jacob Stamm baute, von Jungs Bauten inspiriert, die burgartigen Fabrikantenvillen Freyenstein und Rheinbühl, beide in unverputztem Rustikamauerwerk, die letztere mit einem massigen Rundturm (*Parkstrasse* 18; *Rheinholdenstrasse* 60). Albert Müller steuert 1902 mit der Villa Neugut noch ein Schloss in französischer Renaissance bei (*Freistrasse* 2).

Die Reaktion auf die theatralische Tendenz des Historismus setzt im gleichen Moment ein, da sie ihren Höhepunkt erreicht. Das wird an der Villa Sonnenbühl ersichtlich, vom St.Galler Büro Wagner & Weber im selben Jahr wie die Villa Neugut erbaut (*Friedbergstrasse* 62). Sie ist ein typisches Beispiel für die süddeutsche und deutschschweizerische Ausprägung jener Reformbewegung, welche um die Jahrhundertwende alle Künste ergriffen hatte. Der vielgestaltige Baukörper des Späthistorismus ist bei dem Haus zu einer skulptural-kompakten Masse umgeformt. Man findet englische und regionalistische Motive – das harfenartige Zierfachwerk und das abgewalmte Dach – und gleichzeitig jene vegetabilisch-textilhaften Formen, welche der Jugendstil liebte. Der Jugendstil, wegen seiner «Haltlosigkeit» in Ungnade gefallen, darf sich allerdings nur noch im Bereich des Ornaments zeigen. Die Villa Sonnenbühl ist Import aus St.Gallen, dem bedeutendsten Architekturzentrum der Ostschweiz. Das gleiche gilt für zwei originelle Wohnbauten, die der aus St.Gallen in seine Vaterstadt zurückgekehrte Ludwig Pfeiffer erstellt hat (*Sonnhaldenweg* 4; *Stokarbergstrasse* 99). Das Logierhaus Falkenburg, erbaut 1910 von Otto Vogler, weist auf die Architekturszene in München, wo der Architekt studiert hat (*Ebnatstrasse* 29–31; Abb. 55).⁸⁹ Bei dem 1909 vom Winterthurer Büro Bridler & Völki erstellten «Landhaus» des Spielkartenfabrikanten Müller sind Innerschweizer Patrizierhäuser zum Vorbild genommen (*Villenstrasse* 35). Mit diesem Bau setzt in Schaffhausen der Heimat- oder «Bürgerhaus»-Stil ein, eine Bauart, bei welcher das Reformersisch-Kunstgewerbliche ausgemerzt und das Verständnis



Abb.54 Das Landhaus Rammersbühl, erbaut 1910–1912 von Robert Curjel und Karl Moser für den +GF+-Generaldirektor Ernst Homberger.

fürs Regionale vertieft ist. Sie kommt vor allem dem Geschmack des erstarkenden Mittelstandes entgegen. Carl Werner und später auch Otto Vogler sowie der in St. Gallen domizilierte Erwin von Ziegler haben in Schaffhausen zahlreiche Bauten in dieser Bauweise erstellt, Werner zum Beispiel das Landhaus zum Luegisland (*Weinsteig* 52) mit seinen grossen Satteldächern und die Bauten des Waldfriedhofes im Rheinhard (Abb. 56). Die Bauten Arnold Meyers bilden eine Brücke zwischen dem schweizerischen und dem deutschen Heimatstil.

Karl Moser (1860–1936), dem wir uns zum Schluss zuwenden wollen, hat es verstanden, den von ständigem Wandel gezeichneten Weg vom Späthistorismus bis zum Neuen Bauen mitzuvollziehen und dabei stets Werke von unverkennbarer Eigenart zu schaffen. Das wird in Schaffhausen augenfällig, nämlich bei den Verwaltungsbauten der Fischerischen Stahlwerke (*Mühlentalstrasse* 105): unmittelbar neben einem schweren Bau mit behäbigem Mansardwalmdach und heimeligem Glockentürmchen (Abb. 6) steht da ein schnittiger, kompromisslos moderner Kubus. Dieser Bau, 1930–1931 vom 70jährigen Architekten erstellt, bildet in Schaffhausen den Auftakt zum Neuen Bauen.⁹⁰ Moser – bis 1915 mit Robert Curjel assoziiert – hat in der



Abb. 55 und 56 Das Logierhaus Falkenburg, erb. 1910–1911 von Otto Vogler für den Bauunternehmer Karl Friedrich Giner (links) und die Gebäude des 1913–1914 von Carl Werner erstellten Waldfriedhofs im Rheinhard (rechts).

Stadt gegen zwanzig Werke geschaffen: Fabrikbauten, Landhäuser, Arbeiterhäuser, ein Privatschulhaus, zwei öffentliche Bauten. Hierzu gehört das Gebäude der Eidgenössischen Zollverwaltung an der *Bahnhofstrasse* (Nr. 62). Es handelt sich um ein Palais in regionalistischem Neubarock. Heimatstil-Konfektion? Nur auf den ersten Blick; bei Curjel & Moser ist die Spannung zwischen der Tradition und der die Gegenwart prägenden Technik nie ausgeblendet. Beim Zollgebäude sind die Bauglieder zwar betont barock-organisch, aber sie wirken wie abgelöste Präparate; der Baukörper ist nicht wie im Barock ein lebender und nährender Grund, er neigt vielmehr zum Anorganisch-Kristallinen. Im halb unterweltlichen Reich der Stahlwerke im Mühltal tritt diese Tendenz zum Mineralischen noch deutlicher hervor. Beim Hauptbau des Werkes III – er ist 1916 durch Erweiterung und Umbau bestehender Trakte entstanden – knüpft Moser, einer Zeitströmung folgend, an den martialischen Stil der Zeit «um 1800»⁹¹ an: der Bau wirkt wie ein in den Fels gehauener Block; ein helmartiges Mansardwalm-dach und straffe, schmucklose Fensteröffnungen verleihen ihm eine düstere Monumentalität (Abb. 59). Die Fenster folgen sich – wie später in den Werken des Neuen Bauens – in «unendlicher» Reihung; dadurch wird die Form als Begrenztes, Massvolles aufgelöst. Dieses mechanistische Prinzip findet sich – allerdings verhaltener – auch beim Verwaltungsgebäude der Maschinenfabrik Rauschenbach, beim Zollgebäude und beim Pestalozzischulhaus.

Moser ist, zusammen mit Curjel und dann auch allein, mit stilistisch und städtebaulich auffallenden Grossbauten bekannt geworden. In Schaffhausen zeigt sich eine andere Seite der Architekten. Die Mehrzahl der hier verwirklichten Werke sind eher

unauffällig, und zwei davon – das Haus Rammersbühl und der kantonale Baukomplex an der Beckenstube – zeichnen sich gar durch ein ausgesprochenes «understatement» aus. Das Landhaus Rammersbühl, erbaut 1910–1912 für +GF+ Generaldirektor Ernst Homberger, ersetzt ein biedermeierliches Landhaus (*Bühlstrasse* 15). «Dessen baumbestandene Terrasse benützend, ist der Neubau so glücklich angelegt und durchgeführt worden, dass man ihn aus der Entfernung, wie er aus dem ihn umgebenden Baumgarten hervorlugt, ohne weiteres als einen alten Herrschaftssitz anspricht».⁹² Aufgehen in der Natur und Einbindung in die lokale Tradition – das ist eine architektonische Haltung, die sich deutlich von derjenigen unterscheidet, welche Georg Fischers stolze Bergvilla an den Tag legt (Abb. 53). Aus der Nähe betrachtet, ergibt sich indessen ein anderes Bild; hier zeigt sich, dass zur Tradition auf Distanz gegangen wird, zur regional-provinziellen und zur Vergangenheit überhaupt: unter dem steilen, mit den Baumkronen harmonierenden Dach liegt, vom letzteren abgegrenzt wie eine Kasette von ihrem Deckel, ein kubistisch-abstrakter Baukörper. Der Purismus und die Eleganz der Formen erinnert an die betont unkonventionellen Werke der Wiener Schule. «Getarnte Moderne» – mit diesem Schlagwort könnte man das Haus Homberger charakterisieren (Abb. 54).

Dasselbe Prinzip kommt nun auch bei einer Aufgabe zum Zuge, wo Monumentalität und Repräsentation gefordert waren, nämlich bei der Umnutzung des Zeughausareals zu einem kantonalen Regierungs-, Gerichts- und Gefängniskomplex (*Beckenstube* 1–7). Bei dem zum Regierungssitz bestimmten alten Zeughaus handelte es sich um einen stattlichen, aber etwas versteckt gelegenen Renaissancebau. Die auf der Schmalseite gelegene

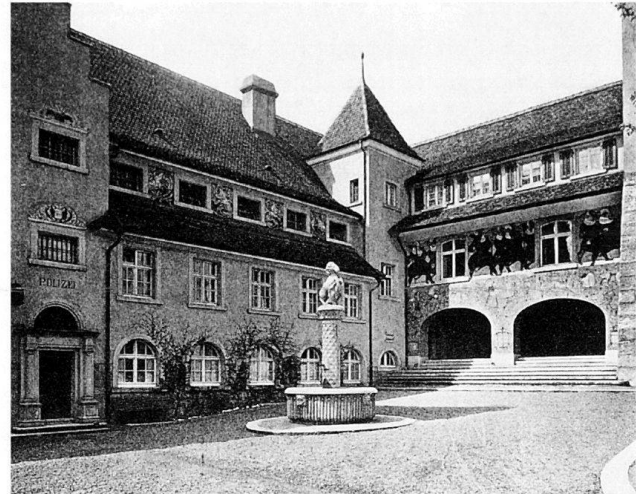


Abb. 57 und 58 Das Renaissance-Zeughaus an der Beckenstube, 1912–1914 zum Regierungsgebäude umgebaut und rückwärtig um neue Flügel (Gerichtsgebäude, Untersuchungsgefängnis) erweitert. Brunnen mit Schaffhauser Bock von Otto Kappeler.

Hauptfront steht, leicht zurückversetzt, an einer abschüssigen Gasse. Östlich schliesst, bogenförmig vortretend und dadurch den Blick auf den Eingang erschwerend, eine gezinnte Mauer an, welche einen grossen Hof einfriedet. Ein erstes Umbauprojekt – es dürfte von Kantonsbaumeister Bahnmaier stammen – sah vor, die hofseitige Längsfassade zur Hauptfassade umzufunktionieren. Die Hofmauer sollte abgebrochen, eine monumentale Treppe zum neuen, nun in der Längsfassade befindlichen Hauptportal hochgeführt werden. Curjel & Moser gingen ganz anders vor. Sie «füllten» das alte Zeughaus zwar mit einem neuen Inhalt, liessen es aber äusserlich unverändert, und auch die alte Hofmauer blieb erhalten (Abb. 57). Nur rückwärtig entstanden – für Gericht und Untersuchungsgefängnis – zwei neue Flügel. Zusammen mit dem westlichen Ausläufer von Allerheiligen, der Neuen Abtei, formen die Neubauten einen malerischen, mit einem Brunnen ausgestatteten «Altstadt»-Hof (Abb. 58). «Es liegt hier» – so kommentiert die Schweizerische Bauzeitung das Unternehmen – «einer der seltenen Fälle vor, wo eine neue Architekturschöpfung die Anhänger der landläufigen Heimatschutz-Auffassung befriedigt, ohne deswegen mit den Forderungen moderner Kunstauffassung in Widerspruch zu geraten».⁹³ Tatsächlich grenzt bei diesem Um- und Neubau die Zurückhaltung der Architekten an Selbstverleugnung. Was ist modern daran? Einmal: dass die Entwerfer die Bewegung des Benutzers in die gestalterische Rechnung einbeziehen; sie vertrauen darauf, dass sich die Monumentalität der Bauten bei der Annäherung allmählich entfaltet. Dann: dass die Funktion des Regierungssitzes nicht durch einzelne Architekturelemente, sondern durch einen Bau als Ganzes angezeigt wird – Zeichen und Bezeichnetes verhalten sich hier eins zu eins.

2.1.9 Stadtbaukunst: eine industrielle Musterstadt und ein Klostermuseum

Im ausgehenden 19. und im frühen 20. Jahrhundert gelangte die Architektenschaft zur Überzeugung, dass es sich beim Städtebau um eine künstlerische Aufgabe handle und dass er deshalb nicht mehr den Ingenieuren und Geometern überlassen werden dürfe. In Schaffhausen wollte man der gewandelten Auffassung mit einem neuen kantonalen Baugesetz Rechnung tragen.⁹⁴ Für den Entwurf – er ging 1908 in die Vernehmlassung – war bezeichnenderweise nebst einem Juristen ein Architekt verantwortlich, nämlich Jacob Stamm. Als die Vorlage 1913 zur Abstimmung kam, scheiterte sie an der ablehnenden Haltung der Landbevölkerung; diese argwöhnte, man wolle sie mit einer «Schönheitskommission» bevormunden. Erst 1936 stimmte das Volk einem Ersatz des Baugesetzes von 1869 durch ein neues zu. In diesem Zusammenhang wertete die Stadt 1935 die Stadtbaumeisterstelle wieder auf, und 1938 beauftragte sie eine Gruppe von lokalen Architekten mit der Erarbeitung eines Bebauungsplanes. 1942 konnte Stadtbaumeister Gottlob Haug diesen in der *Schweizerischen Bauzeitung* vorstellen.⁹⁵ Mit dem Plan war die seit langem erhobene Forderung nach einer neuen Art der Siedlungsplanung erfüllt, allerdings verhältnismässig spät. War vorher in Schaffhausen nichts getan worden, das den Namen «Städtebau» verdient? Doch, durchaus. Im ersten Jahrhundertviertel kam hier eine städtebauliche Leistung zustande, welche als eine der eindrucklichsten der Schweiz gelten darf. Und das ausgerechnet in einem Areal, das zu der damals vielgescholtenen Welt der Industrie gehörte, nämlich in dem der Fischerschen Stahlwerke. Um 1910, am Ende einer sprunghaften Wachstumsphase, hatten die +GF+-Fabrikbauten

das einst malerische *Mühlental* ganz ausgefüllt. Aus einem Gewimmel von kleineren und grösseren Satteldachbauten hoben sich die ersten eigentlichen Fabrikhallen – Eisenskelett-Konstruktionen mit Backsteinwänden – heraus. Heute bewundert man jene als späte Zeugen einer untergehenden Holzbautradition, diese als Vorläufer des Funktionalismus – aber damals wurden sie als hässlich empfunden. Selbst die Hügelländer oberhalb der Schlucht schienen in den zerstörerischen Bannkreis der Industrie geraten – hier waren jene schematisch angeordneten Bauunternehmer-Wohnhäuser entstanden, welche den Heimatschützern so verhasst waren. Nach der Entmachtung Georg Fischers kam es nun aber in der Firma zu einem Vorgang, welcher strukturell dem oben beschriebenen Wandel im Städtebau entsprach: der Bereich der Finanzen und des Vertriebs erhielt den Vorrang vor dem der Technik.⁹⁶ 1907 rückte Ernst Homberger, bisher kaufmännischer Direktor, zum Generaldirektor auf. Als Verkaufsspezialist legte er Wert auf ein repräsentatives Erscheinungsbild der Fabrik. Von 1910 an wurde mittels «Fassadenbauten» das als

gesichtslos empfundene Industrieareal in ein stadtartiges Gebilde umgeformt – ein Unternehmen, an dem auch Karl Moser beteiligt war. Noch mit Curjel zusammen baute er 1912 das Verwaltungsgebäude von 1902 um. 1916–1917 entwarf er Pläne für eine gigantische, den Werken I bis III vorzublenkende Fassadenwand, in welche ältere Fassadenteile einbezogen werden sollten. Das Vorhaben kam nur in Teilstücken zur Ausführung; auch so ist das Resultat eindrucklich genug (Abb. 59). Eine um 1925 angefertigte Vogelschau bringt den Charakter der seit 1910 geschaffenen Fabrik-Stadt gut zum Ausdruck (Abb. 117). Der aus den Werken I bis III bestehende «Siedlungskern» – vordem eine überdimensionierte Werkstatt im Hinterhof Schaffhausens – erscheint nun als ein Bezirk, in welchem sich etwas Würdevolles und für die Gesellschaft Grundlegendes abspielt. Entlang der Mühlentalstrasse zieht sich, die Shedhallen verbergend, eine lange Reihe wuchtiger Bauten. Mit ihrem geschwungenen Verlauf und ihrer abwechslungsreichen, aber doch monumentalen Gestalt nehmen sie die schroffen Formen des Mühlentales auf.

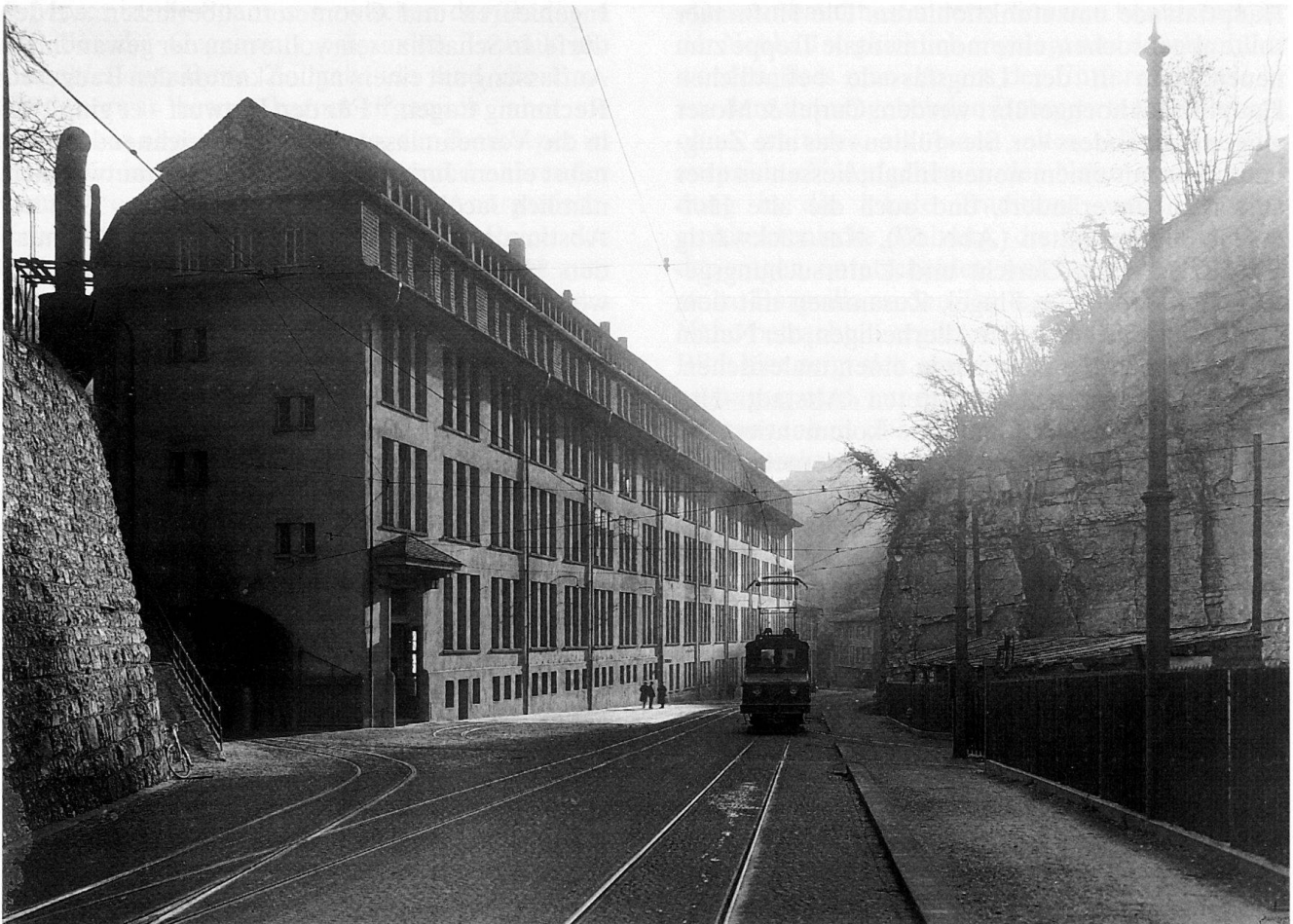


Abb. 59 Fabrik als Hochbau: monumentaler Giessereibau im Werk III der Stahlwerke Georg Fischer, entstanden 1910 bis 1916 in mehreren Phasen. Fragment einer 1916–1917 von Karl Moser projektierten gigantischen Fabrik-Fassadenwand.



Abb. 60 Arbeiterkolonie an der Stahlwerkstrasse, erbaut 1910 von Curjel & Moser für die Baugesellschaft Breite AG (Tochtergesellschaft der Fischerschen Stahlwerke).

Das nüchtern-sachliche Verwaltungsgebäude ist zu einem mächtigen, findlingsartig dastehenden «Rathaus» geworden (*Mühlentalstrasse* 105). Das Ganze erscheint als eine Art halb unterirdische Felsstadt. Wir verstehen: hier formt eine verschworene Gemeinschaft in heroischer Anstrengung rohe Natur in harte, dauerhafte Kulturprodukte um. Die im Stahlwerk Tätigen müssen zwar gleichsam «unter Tag» arbeiten, aber dafür ist ihre Wohnwelt von Luft und Licht geprägt. Das kommt exemplarisch in einem Wohnhaus zum Ausdruck, das Curjel & Moser 1911 für einen technischen Direktor erbaut haben (*Weinsteig* 149). Es steht am Rand des Geissbergs, hoch über der Fabrik und doch – wie es sich für den Sitz eines Ingenieurs gehört – ganz nah bei ihr. Der Giebel des Gebäudes ist nicht über der Schmalseite, sondern über der (mit einer tholosartigen Veranda ausgestatteten) Längsseite hochgezogen; das so entstehende breite «Gesicht» ist in zeittypischem Sonnenanbetergestus nach Süden gerichtet, hin zu einem langgestreckten «hortus conclusus». Links oben in der Vogelschau ist die +GF+-Arbeiterkolonie auf der hinteren Breite sichtbar. Bei dieser in mehreren Etappen entstandenen Wohnsiedlung handelt es sich um die grösste der Firma. 1906 hatte Carl Werner für das Areal einen ersten Bebauungsplan erstellt (*Stahlwerkstrasse*). Er sah rund dreissig verschieden grosse, malerisch arrangierte Zeilenbauten vor. Davon wurde 1907 eine kleine Gruppe verwirklicht; sie stellt im schweizerischen Rahmen eine der ersten in Gartenstadtmanier gehaltenen Wohnkolonien dar

(*Stahlwerkstrasse* Komplex II). 1910 entwarfen dann Curjel & Moser einen neuen, anders gearteten Bebauungsplan; sie schlossen die Häuser zu gewaltigen «Zugkompositionen» zusammen. Von dem für 300 Wohnungen berechneten Projekt wurde nur ein kleines Stück verwirklicht, aber auch dieses – ein Gebäude mit 36 Wohnungen – wirkt monumental (*Stahlwerkstrasse* Komplex I; Abb. 60). Die hufeisenförmige Wohnzeile – sie hätte später zu einem Geviert geschlossen werden sollen – nimmt sich mit ihrer insgesamt über 200 Meter langen Fassade wie eine ländliche Kleinstadt aus. Mit diesem Gebäude wird im Schweizer Gartenstadtbau, kaum hat er begonnen, die Abkehr vom Pittoresken und die Hinwendung zu langen Zeilen eingeleitet. Auf der Vogelschau erscheint, ganz im Hintergrund, noch eine weitere Wohnsiedlung: die von Arnold Meyer erstellte Kolonie im Schweizersbild, ein gutshofartiges, von Wald umgebenes Ensemble (*Pantli*). Es entstand 1917, mitten in der Kriegskonjunktur, und bestand aus Kleinbauernhöfen – mit dieser Siedlung wurde das Unternehmen der «Innenkolonisation und industriellen Landwirtschaft» vorweggenommen.⁹⁷ All diese Wohnbauten sowie das imposante Arbeiterheim im Birch (*Mühlentalstrasse* 280) stellen den Stahlwerk-Betrieb – er umfasst seit 1918 sogar ein ehemaliges Kloster mit zugehörigem Gutshof – als einen patriarchalisch gesinnten, auf harter Arbeit bauenden Wohlfahrtsstaat dar. Die Wohnbauten waren allerdings nur für eine Elite von Facharbeitern bestimmt, welche man an die Firma binden wollte.



Abb. 61 Die hintere Breite, mit den Wohnkolonien der Sandackerstrasse (rechts vorn) und an der Sonnenstrasse (hinten), erbaut zwischen 1920 und 1923 mit Hilfe von Subventionen von Arnold Meyer für die Genossenschaft Eigenheim und verschiedene Handwerks-geschäfte. Hinter der Kolonie Sonnenstrasse die Blumenaustrasse, welche um 1905–1910 vom Bauunternehmer Josef Riva-Roost und von anderen Baumeistern mit kleinen Mehrfamilienhäusern überbaut wurde. Fotografie Koch, 1925.

Was hat die Stadtgemeinde den «städtebaulichen» Unternehmungen der Stahlwerke entgegenzusetzen? Wir haben bereits gesehen, dass sie 1910 auf die gewaltige Expansion des Mühltaler Werks mit der Anlage eines Industriequartiers auf dem Ebnat «antwortete». Um städtebaulich-gestalterische Aspekte kümmerte man sich dabei allerdings nicht. Zur gleichen Zeit befasste sich die Stadt aber auch mit Wohnbaufragen, und hier entwickelte sie ein Vorhaben, das unter den Schweizer Städte- und Siedlungsbau-Spezialisten Aufsehen erregte. An der Zürcher Städtebauausstellung von 1911 stellten die Zürcher Architekten Otto und Werner Pfister Pläne und Modell einer 250 bis 300 Häuser umfassenden Gartenstadt vor, welche auf der Breite in Schaffhausen erstellt werden sollte. Es handelte sich um das Siegerprojekt eines im Vorjahr veranstalteten Wettbewerbs.⁹⁸ Es zeichnete sich durch ähnliche Eigenschaften wie das gleichaltrige Schwarzadlergut-Projekt von Curjel & Moser aus, nämlich durch Zurückbindung des Malerischen und durch Reihung der Häuser zu monumentalen Zeilen. Das Projekt war aber nicht nur in architektonischer, sondern auch in siedlungspolitischer Hinsicht von Interesse: eine Stadtgemeinde wollte sich hier in grossem Stil auf dem Feld des kommunalen Wohnbaues betätigen. Bis anhin hatten die Schweizer Städte den sozialen Wohnungsbau mit wenigen Ausnahmen⁹⁹ philanthropischen Gesellschaften überlassen. Im frühen

20. Jahrhundert wurden aber die Städte dazu aufgerufen, «im Wohnungswesen praktisch mitzuarbeiten» – so 1907 an der in Schaffhausen stattfindenden Delegiertenversammlung des schweizerischen Städteverbandes.¹⁰⁰ Im gleichen Jahr beschloss der Grosse Stadtrat von Schaffhausen, Möglichkeiten zur Abhilfe der Wohnungsnot zu prüfen.¹⁰¹ Dieser Aufgabe widmete sich vor allem Hermann Schlatter (1873–1953), der 1908 als erster Sozialdemokrat in den Stadtrat gekommen und dort das Baureferat übernommen hatte. Es bestand bereits ein bescheidenes und konventionelles Projekt zur baulichen Verwertung von gemeindeeigenem Land auf der Breite.¹⁰² Schlatter schlug vor, dass die Stadt die Breite selber überbauen solle. Die Fachleute waren sich nämlich einig, dass die Wohnungsnot durch die Bodenspekulation verursacht sei und dass sie nur beseitigt werden könne, wenn die Städte Bauland oder Wohnungen zum Selbstkostenpreis anböten. Die Gemeinde sollte sich – das war die Idee des Breiteprojekts – wie eine grosse Wohnbaugenossenschaft verhalten. Und wer sollten die Nutzniesser dieser immobilien Allmend sein? Nicht etwa vorrangig die Arbeiter; die als erstes zu erstellenden Wohnungen waren für städtische Beamte und Angestellte und nur «eventuell auch für Mittelstand und Arbeiter» gedacht. Die «Wohnungs-fürsorge» sollte allgemein der Stärkung der Familie dienen, die man vom «Industrialismus» bedroht glaubte.¹⁰³ Obwohl das Vorhaben der

Breitestadt keineswegs umstürzlerisch war, scheiterte es. Es hatte nämlich einen schwachen Punkt: das zu bebauende Land gehörte wohl der Gemeinde, aber nicht derjenigen der Einwohner, sondern derjenigen der Bürger. Und diese zeigte keine Lust, die ihr zuge dachte Rolle einer selbstlosen Genosssame zu übernehmen. Schlatter konnte dann doch noch ein gartenstadtartiges Unternehmen verwirklichen, nämlich den Waldfriedhof im Rheinhard. Die 1914 eröffnete Anlage ist die erste dieser Art in der Schweiz (*Rheinhardstrasse* 1, 3). Das Wohnungsproblem verlor während des Krieges an Dringlichkeit; als die Stadt sich 1919 wieder mit ihm befassen musste, griff sie, übereinstimmend mit der vom Bund eingeführten Wohnbauförderungspraxis, zum Instrument der Subvention.¹⁰⁴ So entstanden 1919 bis 1923 die Eigenheim-Siedlungen an Tell-, Sandacker- und Sonnenstrasse. Alle sind von Arnold Meyer, dem Architekten des Pantli, erbaut. Die letzteren zwei bilden eine Art späten Ersatz für die nicht realisierte Breitestadt (Abb. 61); die erste steht im Grubenquartier. In diesem und am nördlich darüber liegenden Hang zwischen Ungarbühl und Rheinhard findet sich die grösste Ansammlung von Wohnkolonien. Obwohl nicht als ein zusammenhängendes Ganzes geplant, bilden sie eine Art Gartenstadt; den Höhepunkt darin bildet die fächerförmige, aus Einfamilienhäuschen bestehende Eisenbahnersiedlung St. Niklausen (*Alleweg*; Abb. 63).

Parallel zum Breiteprojekt entwickelte die Stadt noch ein weiteres städtebauliches Unternehmen. Es betraf das Kloster Allerheiligen. Dieses war, wie oben erwähnt, 1832 bei der Güterauscheidung zwischen Kanton und Stadt an den Kanton gefallen. 1880 war es der Stadt gelungen, das Münster und einen beträchtlichen Teil des Klosters zu erhalten; 1909 erwarb sie auch noch die restlichen Teile. Dieser Kauf hing mit der Idee zusammen, das Kloster als Sitz eines «Zentralmuseums» zu nutzen, welches die Sammlungen des historisch-antiquarischen, des Kunst- und des naturhistorischen Vereins aufnehmen sollte (*Klosterstrasse* Allerheiligen Komplex II). Für dieses Institut waren schon verschiedene Orte in Betracht gezogen worden, unter anderem der Hirschenplatz und Schloss Charlottenfels. Mit der Einrichtung des Museums im Kloster bot sich die Gelegenheit, diesen für Schaffhausen so bedeutenden Komplex enger an die Stadt zu binden. Obwohl dessen nördliche und westliche Umfassungsmauern abgebrochen worden waren – anstelle der letzteren war die *Klosterstrasse* entstanden –, hatte nämlich das Kloster den Charakter eines von der Stadt abgewendeten Areals bewahrt. Mit dem Umbau wurde Gustav Gull, der Erbauer des Zürcher Landesmuseums, beauftragt. Der überlastete Architekt kam auch nach Jahren nicht über Vorarbeiten hinaus. Erst als man 1920 den Museumsbauspezialisten Martin Risch beizog, ging die



Abb.62 Münster und ehemaliges Kloster Allerheiligen, kurz vor dem Abschluss der 1921 begonnenen Umgestaltung des letzteren zum Museum. Rechts aussen die neue, in der Mitte die alte Abtei, dazwischen neuer, brückenartiger Verbindungstrakt, mit Durchfahrt der Klosterstrasse und Zugang zum Museum. Links aussen die neuromanische Münster-Vorhalle von 1857. Zwischen ihr und der Klosterbogen-Strasse (ganz vorn) dreifache Abstufung. Fotografie 1937.

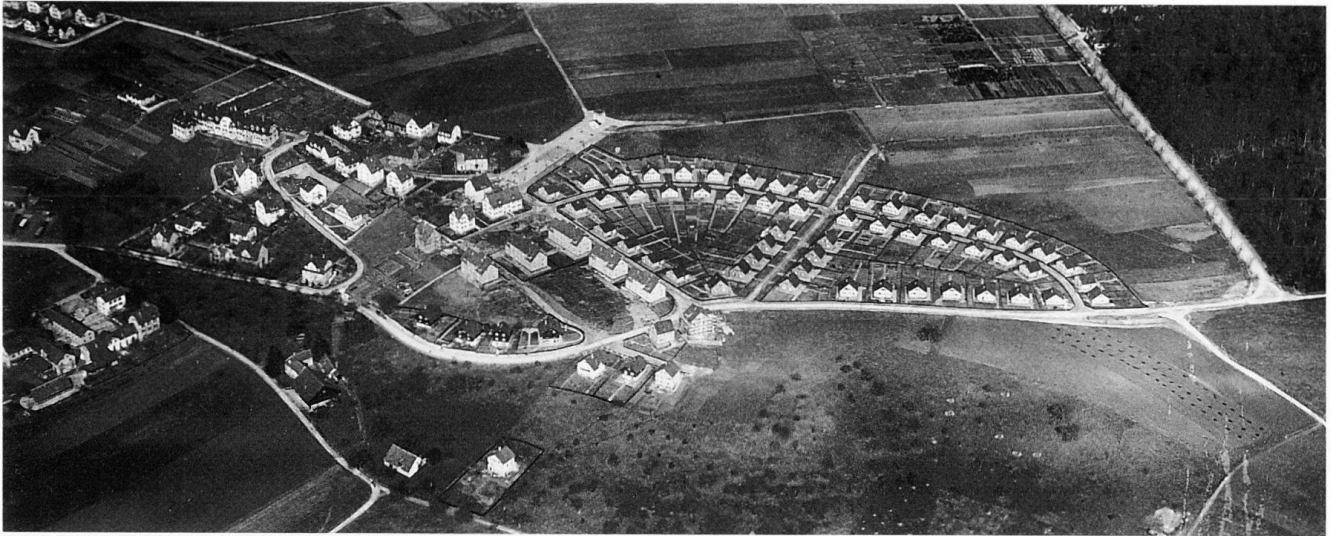


Abb. 63 Swissair-Flugaufnahme von Niklausen von Südosten, 1937 (vgl. auch Abb. 47). Unten die Grubenstrasse. In der Mitte die 1927–1928 erstellte, fächerförmige Eisenbahnerkolonie; links davon die 1928–1929 erbauten Blöcke der GEbW. Rechts oben der Waldfriedhof im Rheinhard.

Sache voran. Die Umbauarbeiten wurden in zwei Phasen 1921–1928 und 1935–1938 durchgeführt. Die massivsten Eingriffe betrafen den Westen der Anlage, den sogenannten Pfalzhof und den Bereich zwischen Klosterstrasse und Münstervorhalle. Das letztere Areal, ein leicht abschüssiger Baumgarten, wurde durch Aushub und Planierung zu einem atriumsartigen Platz umgeformt (Abb. 62). Von alter Abtei und Helferei gefasst, wird es westlich durch eine zur Klosterstrasse hochführende Freitreppe begrenzt. Ein weiterer Platzraum entstand im Pfalzhof. Dieser von unregelmässigen Bauten umgebene Raum war gegen Süden offen; an der Stelle einer historischen Einfriedung mit Tor hatte sich – so vermutete man – einst der Klostereingang befunden. Durch die Erstellung wuchtiger Neubauten machten die Architekten aus dem Pfalzhof einen geschlossenen, kompakten Raum; von diesem führten sie einen Treppengang zur Klosterstrasse hoch. Damit war, an der Nordwestecke des umgestalteten Allerheiligen, ein neuer Hauptzugang geschaffen. Mit dieser Umorientierung des Klosterkomplexes sollte zum Ausdruck gebracht werden, dass «jetzt ... die Stadt Herrin von Allerheiligen» war, dass sich hier nun «ihre Sammlungen, ihre Bibliotheken, ihre Kunstschätze» befanden.¹⁰⁵ Die Eingliederung des Klosterareals in die Stadt wurde – wie seinerzeit die des Munots – durch die Errichtung einer Säulenstatue bekräftigt: im Pfalzhof wurde eine Steinfigur des Chronisten Rüeger aufgestellt. Die von der Klosterstrasse in den Pfalzhof herunterführende Bewegung endet nun nicht hier. Mittels eines Durchgangs im Ostflügel – dieser fasst die Eingangshalle des Museums – wird sie zum

Kreuzgang weitergeführt. Diese Massnahme ist Teil einer raumkünstlerischen Regie, welche das Museum in einen Zusammenhang mit dem von Curjel & Moser umgestalteten Beckenstuben-Komplex und mit dem Herrenacker bringt. Dieser auf dem «Dach» von Schaffhausen sich weitende Platz wird als Ausgangsebene eines «Raumflusses» gefasst, welcher sich, in einem Spiel von Verengung und Ausweitung, über mehrere Terrassen nach unten ergiesst, bis zu den drei «Bassins» in Allerheiligen: dem Atrium, dem Pfalzhof, dem Kreuzgang.¹⁰⁶ Es handelt sich um eine «Raumkaskade», die ihresgleichen sucht; diesen städtebaulichen Edelstein geschliffen zu haben ist das Verdienst von Curjel & Moser und vor allem von Martin Risch.

2.1.10 Das neue Schaffhausen und seine Brücken

Indem die Architekten des Museums zu Allerheiligen das Kloster gegen Süden abschotteten, gaben sie zu erkennen, dass sie das Rheinufer als ein von der Industrie zerstörtes Gebiet betrachteten. Die Autoren des Bebauungsplanes aber – sie nahmen ihre Arbeit in eben jenem Jahr 1938 auf, als das Museum eröffnet wurde – betrachteten das Uferareal als einen Schlüsselbereich für die städtebauliche Zukunft Schaffhausens. Mit dem Bebauungsplan wurde ein Faden wiederaufgenommen, welcher mit der Anlage des Bahnhofes im Norden der Stadt und mit der Besetzung des Rheinuferes durch die Industrie abgerissen war. In der vorangehenden «Postkutschenzeit» war die alte, durch den Neubau der Winterthurerstrasse aufgewertete Rheinbrücke zu einem Angelpunkt

städtischer Erneuerung geworden. In ihrem Ausstrahlungsbereich war ein heiterer Flussplatz zustande gekommen, und wenn die Eisenbahn nicht neue Verhältnisse geschaffen hätte, wäre beim Brückenkopf auch ein Quaiquartier entstanden. Rund 70 Jahre später kam es dank dem Siegeszug des Automobils zu einer Renaissance des Strassenbaus, und prompt avancierte auch die Feuerthalerbrücke wieder zu einem verkehrstechnischen und städtebaulichen Schlüsselement. Der Bebauungsplan sah vor, sie, die immer noch etwas «aussenseiterisch» wirkte, fester an den Altstadt kern zu binden; sie sollte neu erstellt und dabei so abgedreht werden, dass sie eine Einheit mit der *Bachstrasse* bilden würde. Die letztere hatte 1930 in ihrem oberen Lauf eine stromlinienförmige, bereits die Dynamik des Autoverkehrs spiegelnde Führung erhalten (Abb. 24), und zur Zeit der Bearbeitung des Bebauungsplanes war man daran, sie nach Süden bis zur Moserstrasse zu verlängern.¹⁰⁷ Vom Brückenkopf bis zur Mühlenstrasse sollte sodann eine Uferstrasse aufgeschüttet werden. Wäre sie einmal realisiert, würden einer «räumlichen Verbindung der Altstadt mit dem Wasser» nur noch die Fabriken im Wege stehen. Sie sollten deshalb weggeräumt werden; an ihrer Stelle sah man einen Baumgarten vor, welcher den einstigen an Umfang übertreffen sollte. Manche Teile dieses Programms wurden Wirklichkeit. 1964 entstand eine neue Feuerthalerbrücke. Zur gleichen Zeit wurde auch das Kraftwerk neu erstellt; mit dem Aushubmaterial wurde 1967–1969 die *Rheinuferstrasse* aufgeschüttet. Auf deren Flussseite legte man – auf dem Rücken eines neuen Rheinuferkanals – einen Spazierweg an. Für den Architekten Walter Henne war damit ein wichtiges Ziel des von ihm mitgestalteten Bebauungsplanes erreicht: «Unsere Zeit hat ... eine glückliche städtebauliche Wendung vollzogen... Wenn alle diese Bauten fertig gestellt sein werden, wenn die Grünanlagen die neuen Wege säumen und die Narben der Uferkörper verwachsen sind, dann wird sich Schaffhausen rühmen können, in Wirklichkeit eine Rhein-Stadt geworden zu sein».¹⁰⁸ Man kann dem heute nicht vorbehaltlos zustimmen. Stark befahrene Autostrassen funktionieren städtebaulich nicht als verbindende Nähte, sondern – gleich Eisenbahnlinien – als trennende Gräben. Zu Recht werden sie oft mit Strömen verglichen; zu ihrer Überwindung werden für Fussgänger Brücken oder Unterführungen gebaut, wie zum Beispiel bei der *Bach-* und bei der *Rheinuferstrasse*. Plätze werden, wie man gegenwärtig beim *Freien Platz* oder beim Schwabentorareal sehen kann, zu Verkehrskorridoren oder zu Autohäfen. Auto- brücken schliesslich können, da sie selbst einen

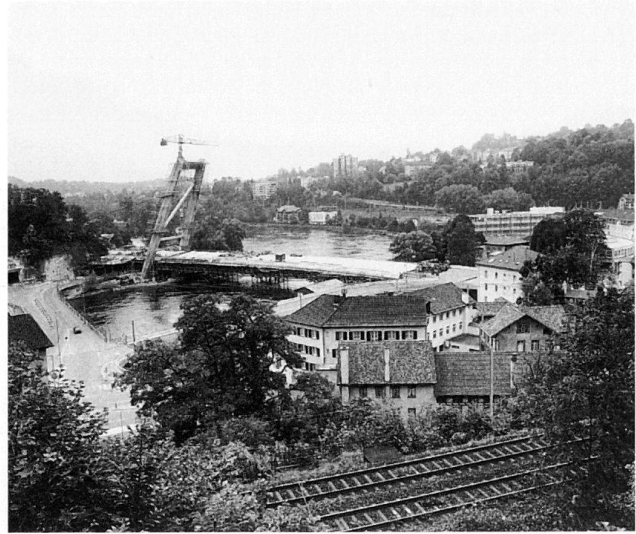


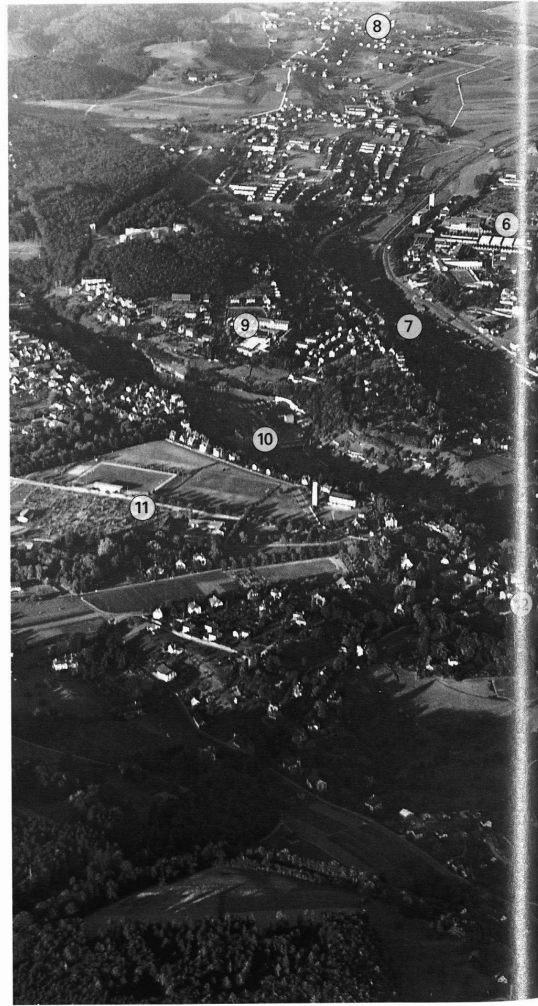
Abb. 64 Die im Bau befindliche Brücke der Nationalstrasse 4, aufgenommen 1994 vom äusseren Rondell der Fäsenstaubpromenade (vgl. Abb. 21).

«Strom» befördern, zwischen zwei Ufern zwar verkehrstechnisch, nicht aber städtebaulich vermitteln. Das zeigt sich eindrücklich bei der jüngsten und monumentalsten Brücke Schaffhausens, derjenigen nämlich, welche gegenwärtig im Mühlenquartier für die von Winterthur kommende Nationalstrasse erbaut wird (Abb. 64). Die zwischen zwei Tunnelmäulern gespannte Piste wirkt ebensowenig als städtisch-platzartiger Raum wie der als Kranbrücke dienende Rücken des Kraftwerkdammes. Die Brücke ist Teil eines Zu- und Ausfahrtsknotens, vor allem aber dient sie als «Fitting» in einer Verkehrs-«Leitung», welche die durchfahrenden Automobile westlich vom Stadtkern vorbeischleusen soll. Diese Funktion hatte man in den 1930er Jahren noch einer Hochbrücke zugeordnet¹⁰⁹, welche ein Pendant zur Eisenbahnbrücke dargestellt hätte. Es wird sich zeigen, wie weit der neue Flussübergang den östlichen und die Altstadt tangential entlastet. Jedenfalls besteht für Schaffhausen auch in Zukunft die Herausforderung, die Fluss- und Brückenlage städtebaulich fruchtbar zu machen.

2.2 Siedlungsräume, Quartiere, Nachbargemeinden

Im Folgenden ein kurzer Überblick über die wichtigsten Siedlungsräume und Quartiere der Stadt und ihrer Umgebung, in Form einer Legende zu einer Swissair-Flugaufnahme von 1953. Die Abbildungen, auf welche verwiesen wird, zeigen die betreffenden Areale aus geringerer Entfernung; in den zugehörigen Legenden findet man weitere Angaben zu den Siedlungsräumen.

Abb. 65 (1) Altstadt und nähere Umgebung. Dreieckiger, kompakter Siedlungskern in Talkessel. Westlich und östlich Ringstrassen aus den 1860er und 1870er Jahren. Die historische Mühlenvorstadt betrachten wir als eigenen Siedlungsraum (s. unten Ziffer 13), dagegen schlagen wir das Gebiet westlich der Altstadt zur Kernzone: die Fäsenstaubpromenade (mit Kasino) und die Baugruppe mit und um die katholische Kirche sind gleichsam Erweiterungen der historischen Vorstadt an der Vordersteig; und das von Beckengässchen und Durachweg begrenzte Areal nördlich der Vordersteig kann als Bahnhofquartier aufgefasst werden. Siehe Abb. 9 und 13. Lit. 1) Frauenfelder 1966. – (2) Rheinhalde, Heerenberg. Langgestreckter Flussufer- und Hangbereich zwischen dem Ostende der Fischerhäuser-Vorstadt und der Grenze zum deutschen Büsingen. Siehe Abb. 35. Lit. 1) Frauenfelder 1942. – (3) Emmersberg. Bezeichnung für den oberhalb der Altstadt gelegenen Teil des Tafelberges im Osten des Fulach-Gerberbach-Grabens. Siehe Abb. 34 und 35. Vgl. auch Kap. 2.1.7. – (4) Ehemalige Gemeinde Buchthalen (1947 eingemeindet), östlich von Schaffhausen gelegen. Zum Zeitpunkt der Aufnahme (1953) ist das Dorf – eine bäuerliche Haufensiedlung – mit dem Emmersberg- und dem Rheinhaldenquartier zusammengewachsen. 1920 war es aber durch weitläufige Felder von der Stadt getrennt; erste Vorstösse der städtischen Bebauung nur in der Fortsetzung der Säntisstrasse (Rosenbergstrasse) und entlang der Buchthalerstrasse. (5) Gruben, Ungarbühl, Hohenstoffel, Niklausen, Kronenhalde. Gruben – nach einer 1905 noch bestehenden «Sand Grube» (Plan Peyer 1820) – heisst der muldenförmige Oberteil jenes Trockentales, das den Emmersberg von einem nördlich gelegenen Rücken trennt. Die Wanne von Gruben und die Anhöhe von Ungarbühl, Hohenstoffel und St. Niklausen bilden zusammen ein geräumiges Amphitheater; in diesem findet sich die grösste Ansammlung von Kolonien mit Sozialwohnungen im Bereich der Stadt (vgl. Kap. 2.1.9). Nördlich, zum Ebnat abfallend, die Kronenhalde. Siehe Abb. 34 und 35. Lit. 1) Quartierführer Hohenstoffel-Niklausen-Ebnat, mit Einleitung von Hans Bölsterli, Schaffhausen 1985. – (6) Ebnat. Terrasse südlich oberhalb des Fulachtals, 1910 als Industrieareal erschlossen und mit Fabriken überbaut. Siehe Abb. 34, 35, 51. – (7) Fulachtal, Hochstrasse. Zusammen mit dem Durachtal markantester Talzug des Randennmassivs, durchflossen von der Fulach (in Stadtnähe Krebsbach genannt). Am Nordhang die Hochstrasse, die traditionsreiche nördliche Ausfallstrasse der Stadt. Siehe Abb. 33, 34. Lit. 1) Hochstrasse-Geissberg 1990. – (8) Ehemalige Gemeinde Herblingen. Das Dorf – eine kleine bäuerliche Haufensiedlung am Nordhang des Fulachtals – erhielt 1863 eine Bahnstation an der Linie der badischen Bahn. Erst in der Nachkriegszeit wurde es Teil der städtischen Agglomeration. Nach der Eingemeindung 1964 Entwicklung der Talsohle zu Industriequartier. – (9) Geissberg, Tannerberg. Geissberg heisst der im Norden bewaldete Bergrücken zwischen Mühlen-, Fulach- und Schweizersbildtal, der keilförmig nach Süden stösst. Die Keilspitze – sie erhebt sich westlich der äusseren Vorstadt – heisst Tannerberg; der Rücken nördlich davon Geisshof. Über den Geissberg führt, die Hochstrasse mit dem Birch verbindend, die Weinsteig; der Name erinnert an die reichen Rebkulturen des alten Schaffhausen. Siehe Abb. 33. Lit. 1) Hochstrasse-Geissberg 1990. – (10) Mühlental, Birch, Merisauerental. Mühlental heisst die von der Durach gebildete Klus nordwestlich von Schaffhausen. Baulich ist sie vor allem von den Bauten der Fischerschen Stahlwerke geprägt. Erst seit 1882 führt die Mühlentalstrasse über die (heute ausgeweitete) Engnis beim «Kesse» hinaus in den nördlich anschliessenden Talabschnitt (Im Loch und Birch, letzteres seit 1895 mit Schiessstand) und ins Merisauerental. Siehe Abb. 33 und Kap. 3.3: Mühlental. (11) Breite, Hohlenbaum, Riet. Breite heisst das weitläufige Plateau im Nordwesten der Altstadt. Es ist durch einen Fächer von fünf Strassen erschlossen, von denen die mittleren drei beim Schützenhaus zusammenlaufen. 1865 beherbergte die Breite das eidg. Schützenfest, seit 1873 ist sie Standort der Kaserne (später Zeughaus), seit 1891 der Irrenanstalt Breitenau, seit 1949 einer Kirche (Ersatz für die bombardierte Steigkirche). Das Projekt von 1910 zur Anlage eines Gartenstadtquartiers scheitert (vgl. Kap. 2.1.9); der Kernbereich der



Breite bleibt grün (er entwickelt sich seit 1920 zum wichtigsten Sportareal der Stadt). Überbauungen nur an den Rändern des Plateaus: am östlichen beim Mühlental (Breite-Ost), am nördlichen (Breite-Nord: Bereich der Loch- und der Haentalstrasse und der Platte) und am nordwestlichen, im Hohlenbaum (auch hintere Breite). Siehe Abb. 33, 49. (12) Steig, Stokarberg, Rammersbühl, Sonnenburggut, Ölberg. Die ersten beiden Ortsbezeichnungen beziehen sich auf die Geländestufe zwischen der Fäsenstaubterrasse und dem Breiteplateau. Die Stokarbergstrasse war ursprünglich – in Fortsetzung der Vordersteig – die östliche Haupt-Ausfallachse der Stadt; an ihrem Ausgangspunkt eine weilerartige Baugruppe mit Kirche und Schulhaus: ein traditionsreicher Vorposten der Stadt (vgl. Kap. 2.1.7). Auf der Steig, auf der aussichtsreichen Terrasse des Stokarberges, auf dem darüber sich erhebenden Rammersbühl und im westlich anschliessenden Areal (Ölberg,



Sonnenburggut) entstand – in Ergänzung und durch Umbau alter Landhäuser – die grösste Ansammlung von Villen im Bereich der Stadtgemeinde. – (13) Mühlenquartier, Urwerf. Aus den alten Mühlen am Rhein westlich der Kernstadt entwickelte sich im 19. Jahrhundert ein Industriequartier, das sich bis auf Neuhauser Boden erstreckt. Im Rhein das Überfallwehr des Moserdamms, das man wenig später durch eine moderne Staumauer ersetzen wird. Links der Bahnlinien die amphitheatralische Mulde des Urwerf, durch die, von der Breite her kommend, der – teilweise eingedohlte – Klusbach fliesst. Unten auf dem Foto die zu Neuhausen gehörige Villa Charlottenfels, die durch ihre Ausrichtung aufs Mühlentalquartier ebenfalls zu diesem Siedlungsraum gehört. Siehe Abb. 2. – (14) Gemeinde Neuhausen (SH). Das Dorf Neuhausen (auf dem Foto nicht sichtbar), oberhalb des Rheinfalls gelegen, ist ein typisches Industriedorf des 19. Jahrhunderts (vgl.

Kap. 2.1.6). Einmalig das spannungsvolle Nebeneinander von Wasserfall, romantischem Schloss, Fabrikbauten und Eisenbahnbrücke. Obwohl der Ort siedlungsmässig und funktionell enger mit Schaffhausen verknüpft ist als Herblingen und Buchthalen, kam es nie zur Eingemeindung. – (15) Gemeinde Flurlingen (ZH). Das Dorf liegt am Rheinufer gegenüber von Neuhausen (auf dem Foto rechts unten). Auf dem Plateau oberhalb des Steinhölzli (rechts vom Moserdamm) die 1872 gegründete mechanische Bindfadefabrik: da sie aus Wasserwerk angeschlossen war, stellt sie einen Ausläufer des Mühlenquartiers dar. Einen weiteren Aussenposten des Quartiers bildete die Zieglerische Fabrik beim Steinhölzli (vgl. Abb. 2). – (16) Gemeinde Feuerthalen (ZH). Der Dorfkern am südlichen Kopf der Rheinbrücke bildet ein Gegenüber zur Unterstadt, das Bahnhofquartier und die oberhalb gelegene Hangbebauung ein solches zum Rheinhaldenquartier.