

Zeitschrift: Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schaffhausen
Band: 15 (1938)

Artikel: Die Rheinbrücke zu Schaffhausen
Autor: Rüedi, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-841047>

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: 14.01.2026

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

Die Rheinbrücke zu Schaffhausen.

Von E. Rüedi.

Schaffhausen ist als Brückenkopf nie stark hervorgetreten. Der hiesige Rheinübergang diente weit mehr dem Lokalverkehr, als dem Gütertransit. Die geschichtlichen Quellen zeigen aber mit aller Deutlichkeit, daß die Rheinbrücke trotzdem in der Vergangenheit für unsere Stadtgemeinde eine wichtige Rolle spielte.

Unsere erste Rheinbrücke stammt aus der Mitte des 13. Jahrhunderts. Indessen wird mit Sicherheit angenommen, daß der Fluß schon vor Bestehen derselben bei Schaffhausen eine Uebergangsstelle aufwies. Dieser Auffassung huldigt in ganz entschiedener Weise, und zwar für früheste Zeiten, unser Chronist J. J. Rüeger¹⁾. In seinen Augen sind sowohl Schifffahrt als Rheinübergang uralte. Nicht erst die Römer, nein vor ihnen schon die Gallier konnten des Wasserverkehrs in unserer Gegend unmöglich entbehren. Diese Tatsache existiert für den Chronisten zu sicher, «als daß es vil bewisens bedörfe. Frilich,» fügt er erläuternd hinzu, «sind zu denselbigen ziten keine bruggen wie zu unsern ziten über den Rhin gewesen». Wie aber, so fragen wir, wurde denn ohne Brücke der Uebergang bewerkstelligt? Zwei Möglichkeiten sind uns bekannt: die primitivere der Furt und die schon im Zeichen des Fortschrittes stehende Fähre, früher einfach das Far genannt.

Sich an Stelle der heutigen Rheinbrücke bei Schaffhausen eine Furt zu denken, fällt bei der Tiefe und Breite des Stromes ziemlich schwer, selbst dann, wenn wir in Betracht ziehen, daß ein solcher Durchgang vermutlich nur in der wasserarmen Zeit benützt werden konnte. Verschiedene An-

¹⁾ J. J. Rüeger, Chronik der Stadt und Landschaft Schaffhausen 1880/92.

zeichen weisen nun aber doch auf den Bestand einer Furt hin. In erster Linie erwähnen wir eine Urkunde von 1050 in unserem Staatsarchiv. Graf Eberhard von Nellenburg hatte zu jener Zeit schon begonnen mit dem Bau des Klosters Allerheiligen. Er holte bei dieser Gelegenheit Sand und Steine, auf seinem Grund und Boden, wie er meinte, in Wirklichkeit in gewissen dem Bistum Bamberg gehörigen Aeckern «in vado Scaphusensi», in Grundstücken also, die bei der Furt von Schaffhausen gelegen waren. Auf die Widerrechtlichkeit seiner Handlung aufmerksam gemacht, erklärte Eberhard sich sofort bereit, den unbewußt begangenen Fehler wieder gut zu machen. Auf einem Tag in Hilzingen tauschte er die bei seinem Klosterbau anscheinend unentbehrlichen bambergischen Aecker gegen Güter im Rheinhard ein, wobei er jedesmal für einen Acker getreulich deren zwei oder drei dagegen maß.

Auf die Existenz einer Furt in der Nähe unserer Rheinbrücke deutet sodann der Name «Feuerthalen» hin. Bei Rüeger im ausgehenden 16. Jahrhundert Fürtalheim geheißen, figuriert unser Nachbardorf im 14. Jahrhundert als Furtal oder Fürtal, eine Bezeichnung, die unzweideutig auf eine Furt hinweist. 1318 vergab Ritter Hermann am Stad den Frauen vom Paradies, welche seine Tochter Klara in ihr Kloster aufgenommen hatten, sein Haus beim Schwarztor, das spätere Paradieserhaus, dazu auch einen Baumgarten, «der da lit bi fürtal an dem Rine²⁾». 1324 bekundet obigen Ritter Hermanns Schwiegersohn, Sigefrit von Plumpenbach, vor Schultheiß und Rat der Stadt Waldshut, daß er Verzicht leiste auf die nunmehr dem Kloster Paradies gehörigen Güter, damit auch auf jenen Baumgarten, «der da lit bi furtal den vischerhüser über³⁾».

Noch ein dritter Punkt möge erwähnt sein, der geeignet ist, wenigstens indirekt auf eine Furt hinzudeuten. Man vermutet, daß der Rhein in alter Zeit bei Schaffhausen bedeutend breiter war als in der Gegenwart. Anhaltspunkte hierfür gibt

²⁾ Urkundenregister für den Kanton Schaffhausen, Nr. 395, zit.: U. R.

³⁾ U. R. Nr. 441.

der in den Urkunden des 13. Jahrhunderts öfters erwähnte Ausdruck «fülli», auch «vüllli» geschrieben. Man verstand darunter die Oertlichkeit in der Gegend des heutigen Freien Platzes. Den Namen «Füllli» sucht man dahin zu deuten, daß eine in frühesten Zeiten hier vorhandene seichte Stelle des Rheinbettes aufgefüllt wurde. Als man im Jahre 1529 den neuen Salzhof, die jetzige Schweizerhalle, aufführte, fand man bei den Grabarbeiten noch allerlei «fach», wie Rüeger sagt⁴⁾, Material, mit dem man seiner Zeit vermutlich das Bett des Rheines ausgefüllt hatte, um seine Ufer zurückzudrängen. Pfr. Dr. Bächtold glaubt, daß der Fluß ursprünglich auch bei den Fischerhäusern bis an den Fuß des Berges reichte. Früh schon aber muß Menschenhand dem Wasser den Platz streitig gemacht haben und bald erhoben sich dort, wo einst die Wellen geplätschert, menschliche Wohnungen. Als im Besitz der Füllli stehend erscheinen um die Mitte des 13. Jahrhunderts die Brümsi am Stad. In einem Zinsrodel des Stiftes Allerheiligen vom Jahre 1253 werden eine Anzahl Häuser genannt, die alle bei der Füllli liegen⁵⁾. 1278 macht Hermann von Winkelsheim Ansprüche auf die Füllli. Das Gericht jedoch in Anwesenheit von 150 Zeugen, die alle namentlich aufgeführt sind, schützt den frühern Besitzer Heinrich Brümsi vollumfänglich, indem es das strittige Gebiet als der Brümsi «recht zinseigen» bezeichnet⁶⁾. Der Name «Füllli» gibt uns Veranlassung, uns den Rhein bei Schaffhausen wesentlich breiter zu denken gegenüber heute. Er gibt damit der Möglichkeit Raum, daß sich in der Nähe der heutigen Rheinbrücke eine Furt befunden habe. Denn nur seichtes Wasser gestattet den Durchgang, und seicht sind in der Regel fließende Gewässer dort, wo ihr Bett sich weitet.

Es darf wohl ohne weiteres angenommen werden, daß mit der Entstehung des Fleckens Schaffhausen man auf eine bequemere, sicherere und schnellere Art des Rheinüberganges be-

⁴⁾ Rüeger, Bd. I., Seite 355.

⁵⁾ U. R. Nr. 120.

⁶⁾ U. R. Nr. 182.

dacht war: an Stelle der Furt tritt die Fähre oder das Far. Der Begriff «Far» schließt sowohl das vom Fährmann oder Fähr — der Berufsname vererbte sich bekanntlich im Familiennamen Fehr — gelenkte Schiff in sich, als auch das Recht, Personen, bezw. Waren zu übersetzen und dafür eine bestimmte Abgabe zu erheben. Mit dem Far zusammen taucht gewöhnlich das Recht der Schiffledi, d. h. der Erhebung des Schiffszolls auf. Sie beide sind ursprünglich vom Abte von Allerheiligen ausgegebene Erblehen. 1252 ist der bereits genannte Heinrich Brümsi als Lehensmann im Besitz des Salzhofs und des Fars und hat «einen span der schifflende und der fülli halb am Rhin»⁷⁾. Da indessen der Belehnte das Lehen nach mittelalterlichem Brauch als ein Objekt betrachtete, mit dem er nach Belieben schalten und walten konnte, so muß uns weiter nicht wundern, daß der Salzhof samt Far und Schiffledi, nachdem er mehrmals den Besitzer gewechselt, 1380 in die Hände Herzog Leopolds III. und 1405 durch Kauf an die Stadt überging⁸⁾. Eigentümlich mag es erscheinen, daß bei den verschiedenen Handänderungen, so auch 1380, immer noch das Far oder «überfar» erwähnt wird, wo doch längst eine Brücke bestand, das Recht des Fars unseres Ermessens also illusorisch geworden war. Die Erklärung dürfen wir vielleicht in der Tatsache suchen, daß man früher in Urkunden eine gewisse Terminologie immer noch beibehielt, bezw. beibehalten konnte, wenn sie auch mit den tatsächlichen Verhältnissen nicht mehr übereinstimmte. Rüeger, dem übrigens noch eine Fähre zwischen den beiden Laufen bekannt war⁹⁾, verlegt das Schaffhauser Far in uralte Zeit. An die Zeit der Römerherrschaft denkt er, wenn er schreibt: «Dann wiewol kein brugg dotzmal alhie über Rhin gangen, so würt doch das alte far mit sinem stäten bruch semliche beide ort — die beiden Ufer — gnugsam zusammen verbunden haben»¹⁰⁾.

⁷⁾ Rüeger, Bd. I, Seite 366.

⁸⁾ Bd. I, Seite 368.

⁹⁾ Bd. I, Seite 31.

¹⁰⁾ Bd. I, Seite 29.

Nun aber zur ersten Brücke! Es ist zu vermuten, daß der zunehmende Verkehr, dem der Fährmann nicht mehr genügen konnte, mit der Zeit gebieterisch einen bequemern Rheinübergang in Form einer Brücke forderte. Der Erbauer der ersten Brücke ist uns indessen nicht bekannt, ebenso wenig ein ganz genaues Datum. Erstmals wird eine Brücke erwähnt im Jahre 1259. Heinrich am Stad, genannt Brümsi, Inhaber des Erblehens der Schifflande¹¹⁾, erwirkt vor öffentlichem Gericht den Spruch, daß niemand ohne seinen Willen vom Laufen bis zum Plumpen (Stelle zwischen Paradies und Dießenhofen) Waren auf Schiffe laden und führen, noch über die Brücke transportieren und am jenseitigen Ufer verladen dürfe¹²⁾. Kaiser Rudolf von Habsburg bestätigte 1285 die Urkunde¹³⁾. Von 1259 an stoßen wir immer wieder auf den «pontem ad Rhenum», so 1260, 1274 und 1277. Rüeger hat die diesbezüglichen Schriftstücke nicht gekannt. Er verlegt nämlich den Bau der ersten Rheinbrücke in den Zeitraum von 1300—1315¹⁴⁾.

Man ist versucht, unserer ersten Rheinbrücke jene Bedeutung für die Hebung des Verkehrs zuzuschreiben, wie sie Flußübergängen im allgemeinen zukommt. Gewiß profitierte Schaffhausens Verkehr von ihr. Allein die Tatsache, daß noch in späteren Jahrhunderten der Landweg über Lottstetten-Eglisau seine große Bedeutung als Verbindungsweg mit Zürich beibehielt, hält uns davon ab, die Belebung von Handel und Verkehr durch die neu erbaute Brücke für Schaffhausen allzu hoch anzuschlagen. Immerhin wird der Bauherr, vermutlich der Abt, gewisser Einkünfte sicher gewesen sein, bevor er sich an das kostspielige Unternehmen wagte, dürfen wir doch ohne weiteres annehmen, daß schon damals auch in Verkehrsfragen die Rendite nicht der letzte Gesichtspunkt war, von dem aus man Handel und Wandel betrachtete. Auf solche Einkünfte hin weist, indirekt wenigstens, eine Stelle in dem aus dem Jahre

¹¹⁾ Rüeger, S. 366 A 11.

¹²⁾ U. R. Nr. 143.

¹³⁾ U. R. Nr. 207.

¹⁴⁾ S. 355.

1291 stammenden Richtebrief. Dort heißt es nämlich, daß der Rat und die Bürger mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln die Anlegung von Brücken zwischen dem Kirchbergerbach (bei Büsingen) und der Stadt Schaffhausen hindern und wehren sollen. Widerspenstige werden zum voraus als Meineidige erklärt und mit einer Buße von 10 Mark Silber und allen weiteren Folgen bedroht¹⁵⁾. Warum diese eifersüchtige Wachsamkeit und die Androhung außerordentlich hoher Bußen? Doch wohl nur deshalb, weil gewisse Vorteile finanzieller Natur auf dem Spiele standen. Leider sind wir hinsichtlich der aus der Brücke resultierenden Einnahmen mit H. Werner auf Vermutungen angewiesen. Er sagt, «daß offenbar die Passanten ein Weggeld, den Brückenzoll, zu entrichten hatten»¹⁶⁾.

Gefesselte Naturgewalten rächen sich zuweilen an ihren Bändigern, die sich so unendlich stark glauben, wieder. Der Rhein macht in dieser Hinsicht keine Ausnahme. Auch er hat von Zeit zu Zeit revoltiert und dabei gelegentlich sogar Menschenopfer gefordert. So berichtet die Harder-Chronik vom Jahre 1343: «Anhaltende Regengüsse schwellten den Rhein und seine Nebenflüsse so stark an, daß die Brücken zu Konstanz und Rheinfelden weggerissen und das Land überschwemmt wurde¹⁷⁾.» Die Pfeiler der Schaffhauserbrücke scheinen damals standgehalten zu haben; denn «hier lief alles ohne Schaden ab». Weniger glimpflich erging es 1478 einem Schiff. Es steuerte, wohl von der Landungsstelle abgetrieben, der Brücke zu, stieß an einem Pfeiler an und kenterte, wobei 13 Personen ertranken¹⁸⁾.

Im Jahre 1480 schlug für die hölzerne Rheinbrücke bei Schaffhausen die letzte Stunde. Der Rhein und alle Gewässer schwollen damals so stark an, daß sie weggerissen wurde.

¹⁵⁾ Im Thurn und Harder, Chronik der Stadt Schaffhausen 1844. (zit.: Harder-Chronik.) Erstes Buch, Seite 23.

¹⁶⁾ Hans Werner, Verfassungsgeschichte der Stadt Schaffhausen im Mittelalter 1907, Seite 69.

¹⁷⁾ Harder-Chronik, zweites Buch, S. 40.

¹⁸⁾ Harder-Chronik, drittes Buch, S. 75.

Rund 230 Jahre hatte sie ihren Dienst versehen; nun fiel sie altersschwach dem wütenden Element zum Opfer. Laurenz von Waldkirch schildert in seiner Chronik das Ereignis folgendermaßen: «Die Wasser gingen von dem vielen Schnee und Regen allenthalben dergestalten hoch, sodaß der Rhein bei uns in eine solche Höhe gestiegen, dergleichen sich kein Mensch allhier erinnern möchte, sintemahlen man auf unserer Rheinbruggen das Wasser mit der Hand erlangen und schöpfen konnte. Es wütete der Rhein dergestalten, daß er alle Bruggen auf dem Rheinstrom meistens zerrisse. Die unsere hielt sich zwar eine ziemliche Zeit, mußte aber doch endlich der Gewalt des starken Gewässers weichen»¹⁹⁾.

Ueber den Bau der zweiten Rheinbrücke lassen uns die Quellen, ebenso wie bei der ersten, im Stich. Sowohl die Ratsprotokolle, wie auch die Rechnungen eines löblichen Seckelamtes der Stadt Schaffhausen, welch letztere im fraglichen Jahrzehnt allerdings nur lückenhaft vorliegen, schweigen sich darüber vollständig aus. Fest steht einzig die Tatsache, daß es sich auch bei dieser zweiten Brücke um einen Holzbau handelt. Vermutlich wartete man mit dem Neubau nicht allzu lange; für das Jahr 1499 bezeugt die Harder-Chronik die Brücke bereits wieder.

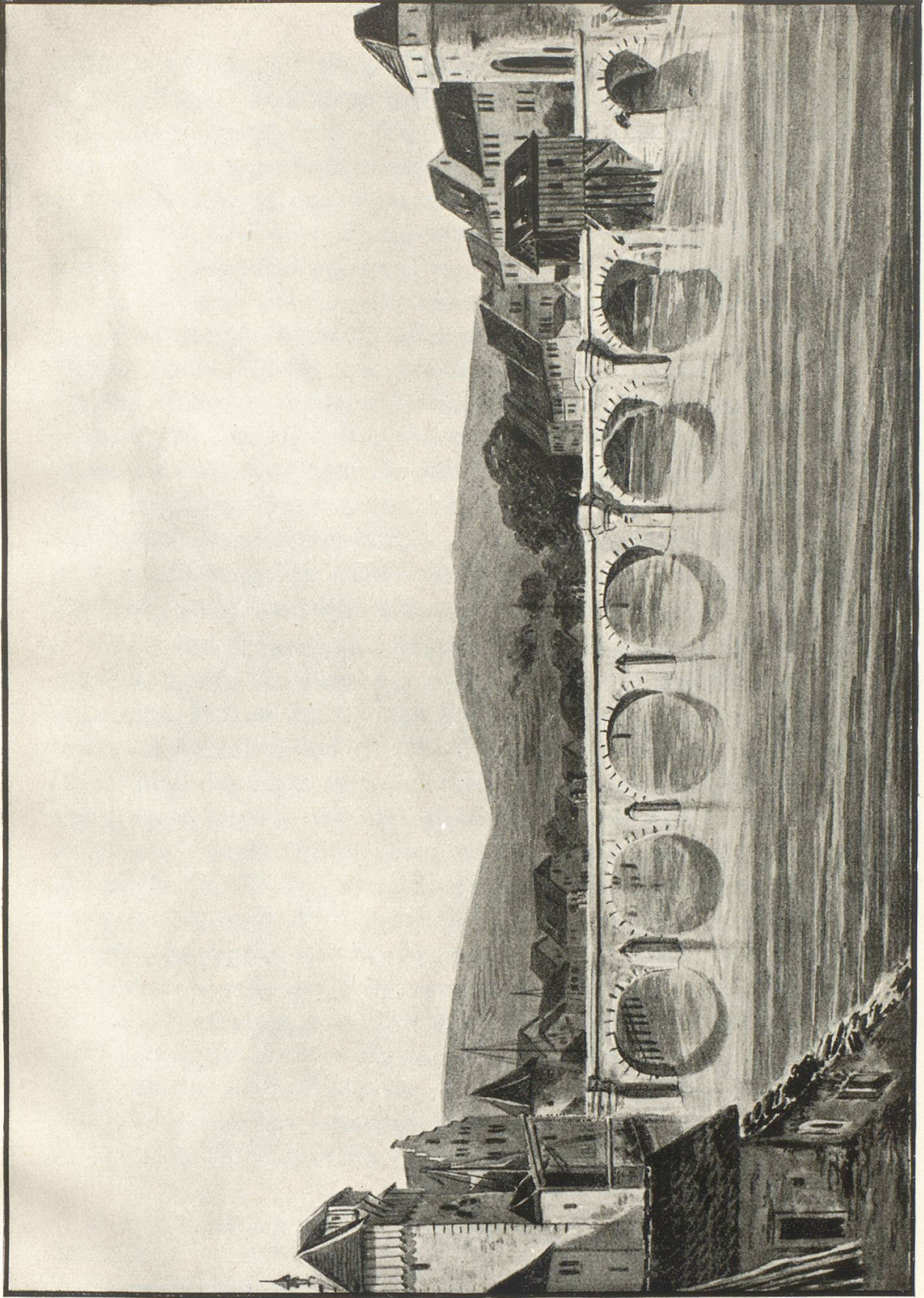
Vom 16. Jahrhundert an fällt endlich Licht auf die brückenbauliche Tätigkeit in unserer Stadt. Zugleich erweckt aber der genauere Einblick in diese Angelegenheit den Eindruck, daß es sich bei der zweiten Rheinbrücke um ein rechtes Sorgenkind handelt. Von 1550—1659, also ein volles Jahrhundert, verursachte sie ihrem Patron Kummer, Arbeit und sehr viele Kosten. In diesem Zeitraum wurde sie nämlich umgebaut und die hölzernen Joche durch steinerne ersetzt, sukzessive allerdings nur. Landauf landab fand man zwar damals Holzbrücken, wie sie in Dießenhofen, Andelfingen und Rheinau heute noch zu treffen sind. Warum sich die Schaffhauser Magi-

¹⁹⁾ Vergl. Dr. E. Stauber, Geschichte der Herrschaft und Gemeinde Altikon a. d. Thur 1927, Seite 182: «man wusch (1480) ze Andelfingen uff der brugg die hend uß der Thur».

straten zu einem kostbaren Steinbau aufschwangen, ist nicht ersichtlich. Ob man hoffte, den Sorgen immerwährender Reparaturen enthoben zu sein, für geraume Zeit wenigstens? Derartige Hoffnungen, sofern sie bei dem Bauherrn existierten, haben sich in der Folgezeit allerdings als äußerst trügerisch erwiesen. 1550 begann der Umbau. Die Harder-Chronik weiß darüber zu berichten: «Im Frühjahr dieses Jahres wurde das erste steinerne Joch an der Rheinbrücke nächst des nun abgebrochenen Rheintores erbaut». Diesem Werke war indessen nur eine kurze Lebensdauer beschieden; denn schon 1560 heißt es in derselben Chronik: «Am 2. August schwemmte der Rhein das erst vor 10 Jahren erbaute steinerne Joch der hiesigen Brücke weg». Eine rege Bautätigkeit setzte 1585 ein, in welchem Jahre gleich zwei steinerne Joche erstellt wurden²⁰⁾. In Abständen von 5 bis 10 Jahren folgten die andern Joche, das letzte 1611. Wir sind über diesen Zeitraum sehr gut unterrichtet. Ein diesbezügliches Aktenstück beruft sich auf die Niederschrift eines Hans Jakob Trippel, der während der genannten Periode als Schiffsmeister beim Brückenbau sich betätigte, sich seine Notizen machte und so die steinerne Brücke im Zeitraum von 26 Jahren vor unsern Augen erstehen läßt²¹⁾. Wir erhalten dabei zugleich einen Einblick in die Brückenbaukunst jener Zeit. Während man bei Holzkonstruktionen die Pfähle von Kähnen aus in den Grund rammte, so galt es, beim Bau einer Steinbrücke gewisse Arbeiten auf dem Grunde des Flußbettes auszuführen, wobei es unumgänglich notwendig war, das Wasser zu verdrängen. Was heute mit eisernen Caissons und Preßluftverfahren verhältnismäßig leicht und sicher bewerkstelligt wird, das führten die Werkleute vor drei Jahrhunderten mit Hilfe der sog. Wasserstuben aus. Vor diesen Wasserstuben hatte der Fiskus einen besondern Respekt, kamen sie doch sehr teuer zu stehen. Man legte die Stube in Form eines Vierecks an, indem man Pfähle in den Grund rammte, sie mit Flecklingen verband, die Fugen mit

²⁰⁾ Staatsarchiv AA 52, 1.

²¹⁾ Ebenda.



Steinerne Rheinbrücke, erbaut 1585—1611, eingestürzt 1754
Original von J. J. Beck

Lehm ausstrich und um die Wasserstube noch einen Damm aus Lehm anlegte. Trotzdem, das lehrte die Erfahrung, mußte man mit dem Eindringen des Wassers rechnen. Darum waren auch stets die Wasserschöpfer mit ihren Gefäßen zur Stelle, sofern man nicht vorzog, das Wasser mit Mühlen «herauszugampfen». Wir dürfen uns eine Wasserstube, die stets nur für einen Pfeiler berechnet war, nicht zu klein vorstellen. Ein Vorschlag für eine solche, der allerdings erst aus der Mitte des 18. Jahrhunderts stammt, setzt an Material voraus: 378 Stück Pfeiler (wohl Pfähle) und ebenso viele Flecklinge, dann eine Anzahl eiserner «Schuhe», d. h. eiserne Pfahlspitzen. Die Erstellung des Dammes allein erforderte 60 840 Kubikfuß geschlagenen Letten, was ungefähr 700 Wagen gleichkommt. Der Bau einer einzigen Wasserstube beläuft sich nach dem in Frage stehenden Kostenvoranschlag, Material und Arbeit mit inbegriffen, auf ungefähr 12,000 Gulden, was mehr als die Hälfte der gesamten Baukosten eines Pfeilers ausmacht²²⁾.

War die Wasserstube erstellt, so ramnten die Werkleute die Pfähle ein, bis diese nur noch wenig über den Grund herausragten, füllten die Lücken dazwischen mit Steinen aus und legten Querbalken auf die Pfahlköpfe. Das so weit gediehene Werk hieß der Rost, und auf diesem hölzernen Unterbau oder Fundament folgten nun erst steinerne Pfeiler und Bogen. Den Ausdruck «Joch» findet man sonderbarerweise bezogen auf die Röste und Pfeiler, als auch gelegentlich auf die Bogen. Der oben erwähnte H. J. Trippel führt für jedes Joch das genaue Datum des Baues an. So beginnt er unter 1585: «Auf den 9. Februar wurde der Rost ennethalb dem Rhein, auf dem das steinern Joch steht, allnächst am Thurm zu Feuerthalen gelegt, so das erste ist. Gott woll, daß es ein ewiger Bestand habe»²³⁾. Vom vierten Joch lesen wir in hochtönenden Worten: «1601 den 5. Februar hat man den Rost zum 4. Joch von der Stadt gelegt, war 19 Schuh dick unter dem Wasser, da der Rhein am

²²⁾ Gutachten von J. F. Lindenmeyer vom 17. VII. 1754, Staatsarchiv AA 52, 2.

²³⁾ Staatsarchiv AA 52, 1.

kleinsten gewesen, steht auf großen Pfeilern, war ein ewiges Werk»²⁴⁾. Wenn bei dieser Rostlegung nicht nur Jahr und Tag, sondern in einigen Fällen sogar die Stunde angegeben ist²⁵⁾, so kann es sich kaum um die ganze Arbeit handeln, die ja in so kurzer Zeit unmöglich hätte ausgeführt werden können. Eher möchte man dabei an eine Art Grundsteinlegung denken, an einen festlichen Akt also in Anwesenheit von Werkleuten und Behörden. 1611 stand das Werk vollendet da. Wer bei dessen Anblick nicht Freude empfinden wollte unter Schaffhausens Bürgern, der gab sich zum mindesten zufrieden beim Gedanken an einen aus dem Jahr 1585 stammenden Ratsbeschluß, der mit dem Bau der steinernen Brücke zusammenhängt: «Da die gesamte Bürgerschaft willig Hand ans Werk gelegt hatte, um der Stadt diese in teurer Zeit so schwer fallende Baute zu erleichtern, so wurde verordnet, daß von nun an auf Pfingsten jedem Bürger und jeder Witwe 1 Maß Wein und 1 Pfund Brot auf dem Rathause als Andenken verabreicht werde»²⁶⁾. Der Grund zu dieser freimütigen Anwendung darf nicht nur in einem Gefühl der Liebe und Fürsorge für die Untertanen gesucht werden. 1564—85 war auf der Höhe des Emmersberges in harter Fronarbeit die Feste des Munot erstanden, und unmittelbar darauf nahm der Rat die Arbeitskraft der Bürger am Rheine unten zu neuer Fron in Anspruch. Wir sehen in dem Beschluß von 1585 eine Konzession an die Einwohnerschaft, wodurch deren Eifer und guter Wille erhalten werden sollte.

Die Schaffhauser waren stolz auf ihre Steinbrücke. H. J. Trippel spricht mit andern «von der kunstreichsten, köstlichsten, ganz gewölbten Brugg, dergleichen im ganzen Rheinstrom nicht zu finden ist». Mit ihm überein stimmt Merian in dieser Behauptung 1642. Und wirklich, die Brücke läßt sich sehen und muß für jene Zeit aufgefallen sein. Allein mit dem ewigen Bestand war es eine bedenkliche Sache; denn schon 1629 ist von einem neuen Rost die Rede, der an dem zer-

²⁴⁾ Ebenda.

²⁵⁾ So AA 52, 1: 1598, den 21. Jan. zwischen 7 und 9 Uhr in der Nacht.

²⁶⁾ Harder-Chronik, viertes Buch, Seite 256.

brochenen Joch gegen Feuerthalen gelegt wurde²⁷⁾. Und 10 Jahre später bestand wiederum Einsturzgefahr. Wo lag der Fehler? Als etwa 100 Jahre später die Brücke wirklich zusammenbrach, da lautete die Meinung einheimischer und auswärtiger Fachleute übereinstimmend, es könne sich nur um Material- und Konstruktionsfehler handeln. Und Seckelmeister von Meyenburg, der am Tage des Einsturzes (3. Mai 1754) einen Augenschein nahm, berichtete Tags darauf vor Rat, «daß die Pfeiler und Bögen zwar von außen mit guten Steinen versehen, inwendig aber aus verschütteter, schlechter Materie bestanden haben»²⁸⁾. Ein schlimmes Zeugnis für die Unternehmer! Ein Zeichen auch, daß die Oeffentlichkeit schon damals ausgenützt und betrogen wurde. Und doch, welch gewaltiges Loch hatte der Bau in den Beutel der Stadt gefressen! Eine Zusammenstellung der Ausgaben für die Rheinbrücke aus den Jahren 1581—1613 beläuft sich auf die ungeheure Summe von 263,000 Pfund²⁹⁾.

Mit dem Jahr 1640 begann eine neue Leidenszeit der hiesigen Brücke. Unterm 13. Juni berichtet Laurenz von Waldkirch: «Der Rhein war um diese Zeit ungemein groß und tat am 3. Joch unserer Brugg gegen Feuerthalen viel Schaden, sodaß das Gewölbe fast eingefallen und man es mit starken Bäumen belegen mußte.» Es folgen nun Kommissionssitzungen, Augenscheine, Beschlüsse, die sich durch vier Jahre hindurch ziehen, und man wundert sich nur, daß in dieser Zeit kein Unglück geschah. Wie man «trölen» konnte, beweist ein Ratsbeschluß vom 18. Januar 1641: «Dieweil die meiste Zeit mit Beratschlagung zugebracht worden und das Wasser allgemach angewachsen, also ist das ganze Werk bis zum folgenden Spätjahr eingestellt»³⁰⁾. Mehr sensationeller Wert ist der Tatsache eigen, daß man 1640 den Festungskommandanten Konrad Widerhold herbeirief und ihn um Rat und Wegleitung in diesen Dingen bat. Widerhold, der

²⁷⁾ Staatsarchiv AA 52, 1.

²⁸⁾ R. P. vom 4. V. 1754.

²⁹⁾ Staatsarchiv AA 52, 3.

³⁰⁾ Staatsarchiv AA 52, 1.

der Einladung ins glaubensverwandte Schaffhausen nicht ungern folgen mochte, erschien wirklich und nahm am 22. Dezember 1640 einen Augenschein. Der siegreiche Verteidiger der nahen Bergfeste gestand zwar in aller Bescheidenheit, «daß er die tag seines Lebens zu Land uff trockenem Erdreich namhafte Fortifikationsgebäw holfen bawen und fürnemen; aber in das Wasser habe er selbstens nichts gebaut, also daß er in solch sachen keine sonderbare experience nitt habe. Doch wolle er gern hören und vernemen, was die Werklüt hiervon halten und für bericht geben»³¹⁾. Die Ratschläge Widerholds, die auf Schritt und Tritt den geübten Kriegsmann und Festungsbaumeister verraten, wurden nur zum geringsten Teil in die Praxis umgesetzt, wenngleich man dem hohen Gaste für seine Mühewaltung einen 31 Lot haltenden Pokal zum Präsent überreichte³²⁾. — Vier Jahre später endlich erfahren wir von der glücklich vollendeten Renovation des halb eingestürzten Bogens. Sie verunstaltete die schöne Brücke, indem sie an Stelle von zwei steinernen Bogen eine 72 Fuß lange Holzbrücke setzte, die ihrerseits wieder auf einem Holzpfeiler ruhte. Ein mit Waldschindeln bedecktes Dach sollte den Bau schützen³³⁾. Schon in den Jahren 1644/45/55/59³⁴⁾ stoßen wir wieder auf «presthafte Bögen», an denen herumgedoktert wird; dann endlich scheint eine Ruhepause von etwa 70 Jahren eingetreten zu sein.

In den Jahren 1640—44 wurde im Zusammenhang mit der Teil-Holzbrücke die Frage einer Fallbrücke lebhaft diskutiert. Die Rheinbrücke scheint vorher keine solche besessen zu haben. Dies erhellt aus dem Vorschlag Widerholds. Das Protokoll sagt hierzu, «er wolle die defension am innern Stadttor suchen, das innerst Joch einschlagen und eine Fallbrugg daselbst anlegen»³⁵⁾. Die schlimmen Zeitläufte des 30jährigen

³¹⁾ Staatsarchiv AA 52, 1.

³²⁾ Harder-Chronik, vierter Band, Seite 331.

³³⁾ Staatsarchiv AA 52, 1.

³⁴⁾ R. P. 1645/46, Seite 61, 87, 95; Wepfer-Chronik 1659.

³⁵⁾ Staatsarchiv AA 52, 1.

Krieges ließen die Stadtväter den Vorschlag aufnehmen und durchführen. Doch fand die Aktion bei den Zürchern keine Gegenliebe. Sie betrachteten dieselbe als ein Zeichen des Mißtrauens und ersuchten ihre getreuen, lieben Eid- und Religionsgenossen, von ihrem Vorhaben abzustehen. Die Schaffhauser ließen sich nicht irre machen. Unterm 6. Januar 1643 erklärten sie, «die Fallbrugg sei schon gelegt und beinahe vollkommenlich ausgemacht und zu end gebracht und nichz zu endern»³⁶⁾. Die Abbildungen der Brücke aus dem 18. Jahrhundert weisen denn auch beim innern Rheintor eine Fall- oder Ziehbrücke auf.

Was nach den gemachten Ausführungen nicht zum Verwundern ist, trat endlich, wie bereits erwähnt, ein. Unterm Jahr 1754 berichtet die Harder-Chronik: «Die steinerne Rheinbrücke stürzte den 3. Mai gegen Abend unter entsetzlichem Krachen ein. Es befanden sich zu dieser Zeit nur zwei Weibspersonen von Frauenfeld auf derselben, welche sogleich von den Wellen verschlungen wurden». Dieses Unglück, welches großes Entsetzen verursachte, hat seine Vorgeschichte.

Schon beinahe 30 Jahre vor dem mehrfach erwähnten Einsturz ist von der schadhafte Rheinbrugg die Rede, so 1727 anlässlich des Transportes von schweren Lasten, sonderlich von Mühlsteinen³⁷⁾. Sieben Jahre später erwähnen die Ratsverhandlungen neuerdings die «zu reparieren seiende Brugg». Von 1750 an häufen sich Beschlüsse, warnende Meinungsäußerungen von Sachverständigen, Augenscheine, Sitzungen; denn es war ein offenes Geheimnis, daß man einer Katastrophe entgegengehe, wenn nicht eine sofortige gründliche Renovation vorgenommen werde. Es zeigten sich nämlich große Löcher und Oeffnungen, in die man Stangen hineinstoßen konnte, 20 Zoll weit, ohne anzustoßen; die Pfeiler seien hohl, so fand man, und sitzen nicht mehr auf dem Boden auf³⁸⁾.

1753 nun berief der Rat Joh. Friedrich Lindenmeyer,

³⁶⁾ Corresp. 2. II. 1643.

³⁷⁾ R. P. 10. X. 1727.

³⁸⁾ Gutachten von Conr. Spengler, Klostermaurer vom 4. XII. 1753
AA 52, 3.

Brunnenmeister von Basel. Dieser untersuchte jedes einzelne Joch, stellte genau den Schaden fest und gab die nötigen Anweisungen³⁹⁾. Am schlimmsten stand es mit dem sechsten Pfeiler. Doch sogar der in diesen Dingen sehr bewanderte Lindenmeyer fand, daß die Senkung an diesem Joch sehr alt sei und daß es nicht ganz abgebrochen werden müsse. Daß der Rat nicht allzu rasch handelte, dafür sorgten gewisse Bremser, wie z. B. Zunftmeister Seiler, der es in seinem Gutachten direkt gefährlich findet, «den baufälligen Pfeiler abzubauen. Es wird verhoffentlich niemand glauben, daß ein so großes Werk plötzlich und ohn daß sich Jahr und Tagöffnungen zeigen, einfallen könne... Dies habe ich gefunden nach meinem geringen Verstand»⁴⁰⁾.

Der Rat begnügte sich in der Folgezeit mit kleineren Reparaturen. Wohl ordnete er die Bereitstellung des nötigen Baumaterials an. Doch entweder waren die Tage zu kurz oder der Wasserstand war zu hoch. Und schließlich gewinnt man den Eindruck, daß auch Sparsamkeit zur Staatsraison gehört habe, kurz, am 3. Mai 1754 gegen abends 7 Uhr fand jenes Ereignis statt, über das wir den Chronisten bereits sich vernehmen ließen. Sonderbarerweise stürzten nicht jene Joche ein, deren Baufälligkeit schon längst in die Augen gesprungen war, nämlich das erste und das sechste, sondern das zweite, dritte und vierte, von der Stadt an gerechnet. Sie verschwanden sozusagen spurlos in den Fluten. Augenzeuge des Unglücks, das zwei Personen das Leben kostete, war ein Fuhrmann aus Lenzkirch. Er wollte eben seine Pferde in die Schwemme reiten und hatte schon die Brücke betreten, als er ihr Schwanken bemerkte und sich noch rechtzeitig in Sicherheit brachte. Am Tage darauf hat er vor versammeltem Rat sein Erlebnis getreulich berichtet⁴¹⁾.

Die Nachricht vom Einsturz der berühmten steinernen Brugg zu Schaffhausen verbreitete sich rasch. Lindenmeyer

³⁹⁾ Gutachten vom 7.—10. III. 1753 AA 52, 3.

⁴⁰⁾ Gutachten vom 22. XI. 1753 AA 52, 3.

⁴¹⁾ R. P. vom 4. V. 1754.

von Basel kondolierte dem Rate, wobei er seinem Bedauern Ausdruck gab, daß sein mit aller erdenklichen Sorgfalt aufgenommenes Gutachten nicht das Richtige getroffen habe⁴²⁾. Auch die Landvögte von Andelfingen und Kyburg ließen sich in einer Art Kondolenzschreiben vernehmen, letzterer allerdings mit dem Nebenzweck, gleichzeitig anzufragen, was der Rat nun zu tun gedenke, um einen interimswiseu Uebergang zu schaffen⁴³⁾. Wirklich ließen Unsere Gnädigen Herren in der Regelung dieses Punktes nicht lange auf sich warten. Die Erstellung eines «Brückleins», eines Notsteges also, wurde als zu teuer abgelehnt und der alte Fährdienst wieder zu Ehren gezogen. Zwei große Nachen aus Eichenholz, die allerdings erst noch zu bauen waren, sollten in der Zwischenzeit den Transport besorgen; der eine mußte dem Personen- und Warentransport, der andere dem Uebersetzen von Wagen und Fuhren dienen⁴⁴⁾. Vier Mann an gewöhnlichen Tagen, sechs Mann an Markttagen, versahen nach einer binnen kurzem aufgestellten Taxordnung ihren Dienst⁴⁵⁾. Ihr zufolge beliefen sich die Kosten der Ueberfahrt auf $\frac{1}{2}$ Kreuzer für eine Person; dieselbe Taxe war eingesetzt für ein Schwein, ein Kalb, ein Schaf und eine Lägél Wein. Ein geladener Wagen kam auf 16 Kreuzer zu stehen, während es bei einem leeren Wagen mit 8 Kreuzern sein Bewenden hatte⁴⁶⁾.

Bald nach dem Zusammensturz der alten Brücke erteilte der Rat den Befehl, die hölzerne Teilbrücke, die zum größten Teil noch stehen geblieben war, «mit aller erforderlicher précaution» abzuheben, damit ja kein weiteres Unglück geschehe⁴⁷⁾. Noch im selben Monat Mai stand schon der Brückenneubau auf seiner Traktandenliste. Man scheute nun wirklich keine Mühe, der einmal eingetretenen Verkehrsstockung rasch und gründ-

⁴²⁾ Datirt vom 14. V. 1754 AA 52, 3.

⁴³⁾ Correspondenzen.

⁴⁴⁾ R. P. vom 4. V. 1754.

⁴⁵⁾ Ebenda.

⁴⁶⁾ Staatsarchiv AA 52, 2.

⁴⁷⁾ R. P. vom 13. V. 1754.

lich abzuhelpen. Ja, man bekommt fast den Eindruck, der Rat habe nachholen wollen, was er vorher versäumt hatte.

Die Entwicklung der Dinge gestaltete sich nun recht interessant. Mit von allen möglichen Brückenbauern eingehenden Offerten war der Rat nicht verlegen. So boten u. a. ihre Dienste an ein Zimmermeister vom Urserenberg⁴⁸⁾, sodann ein Maurer und Steinhauer aus Straßburg, letzterer in einem Zeitpunkt, da der Neubau schon mehr als ein Jahr im Gang war. In ernstliche Erwägung gezogen wurden von Anfang an drei Projekte, das eines Peter Thumb aus Konstanz, der am Schlusse seiner Offerte sich als «votre très humble serviteur» vorstellt, dann das Projekt eines Joh. Schmid, Zimmermeister in Dießenhofen, und endlich dasjenige des uns wohlbekannten Hans Ulrich Grubenmann von Teufen im Appenzellerland⁴⁹⁾, das aus der Konkurrenz zuletzt siegreich hervorging. Dieser Ausgang war indessen nicht bestimmt vorauszusehen, hatte doch Grubenmann anfänglich wenig Aussicht, den Bau übernehmen zu können. Noch im Mai 1755, also nach Verfluß eines Jahres vom Einsturz der Brücke an gerechnet, verzeichnet das Ratsprotokoll in Hinsicht auf ein von Grubenmann eingegangenes Schreiben die nicht eben vielversprechende Notiz: «Ist dieser Vorschlag trotz allerhand Bedenklichkeiten nicht außer acht zu lassen»⁵⁰⁾. Doch klärte sich die Angelegenheit nun rasch ab. Der Rat hatte nämlich schon im Sommer 1754 ein Rundschreiben mit einem Fragebogen an die Städte Ulm, Frankfurt und Regensburg gesandt, um sich in der Frage des Brückenbaues möglichst allseitig zu orientieren⁵¹⁾. Die äußerst freundlich und ausführlich gehaltenen Antwortschreiben stimmen alle darin überein, es sei einem Holzbau der Vorzug zu geben⁵²⁾. Wenn sich der Rat Ende 1754 für einen solchen entschied, so nicht zuletzt der niedern Kosten wegen. Der schon

⁴⁸⁾ R. P. vom 22. V. 1755.

⁴⁹⁾ R. P. Bd. 212, S. 594.

⁵⁰⁾ R. P. vom 7. V. 1755.

⁵¹⁾ Staatsarchiv AA 52, 2 (Copie).

⁵²⁾ Ebenda.

mehrfach genannte Brunnenmeister Lindenmeyer aus Basel hatte nämlich auftragsgemäß einen detaillierten Voranschlag für eine steinerne Brücke ausgearbeitet, wobei er auf die für die damaligen Verhältnisse ungeheure Summe von 205 000 Gulden kam⁵³). Allein für die Erstellung der Wasserstuben hatte er mehr als die Hälfte der ganzen Bausumme in Anschlag gebracht. Angesichts solcher Zahlen wurde der Magistrat bescheiden und entschied sich für den billigen Holzbau⁵⁴), ohne sich indessen zunächst auf den Baumeister festzulegen. An der zögernden Haltung, die Wahl desselben betreffend, mochte nicht zuletzt Brückenmeister Uffenbach zu Frankfurt a. M. schuldig sein. Seine Vernehmlassung hatte unter allen Antworten auf das Schaffhauser Rundschreiben hin den besten Eindruck hinterlassen, und man zögerte nicht, den Herrn nach hier einzuladen, um sich seinen persönlichen Rat zu sichern. Uffenbach mußte aus verschiedenen Gründen auf ein Erscheinen verzichten; dagegen nahm er sich die Freiheit, «den Herren vom Rat eine kleine Warnung anzuführen, die uns bei unserm Brückenbau teuer zu stehen gekommen, nemlich sich von der menge derer herumsausenden Baumeister und sogenannten Ingenieurs Condukteurs etc., die insgemein mehr eigennützige Griffe, als Wissenschaft und Redlichkeit besitzen, in acht zu nehmen»⁵⁵).

Nun war Grubenmann tatsächlich ein ganz ungelehrter Mann und die Aehnlichkeit mit einem «herumsausenden» Baumeister mochte die maßgebenden Instanzen ihm gegenüber vorerst zurückhaltend machen. Allein das Vertrauen in sein Können wuchs mächtig, als die heimkehrenden Tagsatzungsherren nur Lobenswertes von ihm zu erzählen wußten. Daraufhin beschloß man, «den sehr angerühmten Herrn» hieher kommen zu lassen, um mit ihm zu verhandeln⁵⁶). Grubenmann stellte vor versammeltem Rat seine Bedingungen⁵⁷). Vom

⁵³) Ebenda (17. VII. 1754).

⁵⁴) R. P. vom 5. XII. 1754.

⁵⁵) Staatsarchiv AA 52, 2 (Copie). Brief vom 8. X. 1754.

⁵⁶) R. P. 18. VII. 1755.

⁵⁷) R. P. 2. X. 1755.

2. Oktober 1755 stammt der denkwürdige Beschluß, es sei der wichtige Bau ihm zu übergeben⁵⁸⁾. Das Seckelamt sollte das Baumaterial beschaffen. Schon 1½ Monate später finden wir den tatkräftigen Appenzeller an der Arbeit⁵⁹⁾. Wegen hohem Wasserstand mußte diese im kommenden Winter zwar zeitweise eingestellt werden⁶⁰⁾. Zudem fiel der ersten Epoche der Bautätigkeit die mehr negative Aufgabe zu, die nicht kleinen Schuttmassen samt den noch stehen gebliebenen schadhaften Jochen zu entfernen, so daß der eigentliche Bau erst im Sommer 1756 beginnen konnte. Er nahm gegen drei Jahre in Anspruch. Das Projekt war anfangs nur generell genehmigt worden; darum lagen gewisse Abänderungen während der Bauzeit durchaus noch im Bereich der Möglichkeit. So beschloß der Rat erst nach begonnenem Bau, auf eine Fallbrücke zu verzichten⁶¹⁾. Ebenso einigte man sich erst Ende 1756 dahin, es sei ein Schindel- und kein Ziegeldach anzubringen⁶²⁾. Und gegen Ende der Bauperiode fand der Vorschlag Grubenmanns noch Gnade, es sei in der Brückenmitte ein sog. Nebenwerklein zu erstellen, eine Art Erker, mit Spritze und Pumpwerk, und der First des Daches sei mit einem Türmlein zu krönen⁶³⁾.

Von der alten steinernen Brücke blieb, gleichsam als Andenken, nur der mittlere Pfeiler stehen⁶⁴⁾. Auf diesen kam die neue Hängebrücke zu ruhen, eine reine Holzkonstruktion, deren vom Erbauer gefertigtes Modell heute das Museum zu Allerheiligen ziert. Die ungeheure Menge Holz, die der 110 m lange Bau erforderte, stammte zur Hauptsache aus dem Bregenzerwald. Nachdem das Oberamt zu Bregenz die Einwilligung zum Schlagen gegeben hatte, stand der Lieferung nichts mehr im Wege, die nun auch durch den dort wohnhaften

⁵⁸⁾ Ebenda.

⁵⁹⁾ Beginn 17. XI. 1755.

⁶⁰⁾ R. P. vom 29. I. 1756.

⁶¹⁾ R. P. Bd. 214, S. 355.

⁶²⁾ R. P. vom 26. XI. 1756.

⁶³⁾ R. P. vom 14. VIII. 1758.

⁶⁴⁾ Christoph Jezler, Beschreibung der hölzernen Brücke über den Rhein 1778.

Johannes Fäßler erfolgte. Beim Transport des Holzes erlitt Fäßler einen komplizierten Beinbruch, von dessen Folgen er sich indessen wieder erholte, trotzdem man anfänglich an seinem Aufkommen gezweifelt⁶⁵⁾. Die Stadtrechnung 1755/56 erwähnt einen Ausgabeposten von 2400 Gulden. Für diese Summe hatte Fäßler geliefert 20 extra große Dollbäume und 400 andere große Tannen. Auf besonderes Ansuchen hin ließen die Zollstellen von Konstanz, Stein und Dießenhofen die Lieferung zollfrei passieren⁶⁶⁾. Die gegen 400 000 Schindeln, die das Dach benötigte, stammen von Grafenhausen⁶⁷⁾. Wenn die Lieferanten, deren Namen die Stadtrechnung besonders aufführt, für das Tausend 3 Gulden forderten, so können wir uns leicht begreiflich machen, daß die Schwarzwälder Schindelmacher auf einen großen Taglohn zum vorneherein verzichten mußten.

Als Werkplatz zur Herrichtung des Holzes schien der Herrenacker wie geschaffen. Damit der Humor nicht fehle, unterlief während der Arbeit allerlei Menschliches. Klagen gingen ein wegen Knaben, die durch ihr Spiel und ihre Anwesenheit den Arbeitsverlauf störten, auch Späne und Abfallholz mitlaufen ließen⁶⁸⁾. Einem diesbezüglichen Verbot, gegen dessen Uebertretung Zuchthaus angedroht wurde, sollte der Rheintorbeihüter Felix Neidhart Nachachtung verschaffen. Doch es erwies sich bald, daß man den Bock zum Gärtner gemacht hatte. «Nachdem nämlich Bericht einkommen, daß dieser Hüter selbst beim Heimgehen einen Arm voll Holz mit weggenommen, so wird ihm gedroht mit Verlust seines Wochenlohnes»⁶⁹⁾. Der Unverbesserliche stellte den Rat dann neuerdings auf eine Langmutsprobe und wurde endlich gebüßt. Das Beispiel des «pflichtgetreuen» Torwächters weckte Nacheiferung. Kurz nach diesem Zwischenfall nämlich lief Klage ein gegen David Bäschlin, Metzger, derselbe habe einen eichenen

⁶⁵⁾ R. P. vom 25. VI. 1756.

⁶⁶⁾ Correspondenzen.

⁶⁷⁾ Stadtrechnung 1756/57.

⁶⁸⁾ R. P. Bd. 214, S. 156.

⁶⁹⁾ R. P. Bd. 214, S. 161.

Klotz auf dem Herrenacker entwendet, ihn auf seinem Schubkarren nach Hause geführt und einen Metzgerstock daraus geschnitten. Eine Freiheitsstrafe im Drachen und eine Buße von 2 Mark Silbers war die Folge⁷⁰⁾. Wegen Holzfrevels und bösem Maul gegen Grubenmann endlich wurde des Kaspar Habiken Tochter Barbara zu 2 mal 24 Stunden Drachen verurteilt⁷¹⁾. Schließlich gab es kein anderes Mittel, den Diebereien einen Riegel zu stecken, als daß man Stadtleutnant Ziegler beauftragte, er müsse jeden Abend eine Wache auf den Herrenacker abordnen⁷²⁾.

Nachdem das Holz gezimmert war, wurde die Brücke auf dem Werkplatz gefügt. Sie nahm den Raum von der untern «Münz» bis hinauf zur «Gloggen» in Anspruch, so daß man von der Kanzlei bis zur Rosengasse auf einem über sie geschlagenen Steg gehen mußte. Grubenmann bekam täglich 8 Gulden 6 Kreuzer Taglohn, jeder seiner 10—12 Arbeiter 36 Kreuzer nebst 1 Maß Wein und 1 Pfund Brot. Am 27. Februar 1758 wurde dem Winterthurer Fuhrmann Ulrich Erb zum erstenmal über die Brücke zu fahren erlaubt, weil er der letzte gewesen, der über die eingestürzte gefahren war. Am 2. Oktober 1758 wurde sie dem allgemeinen Gebrauche geöffnet und im Januar 1759 brach man die Gerüste ab, wobei Grubenmann mit einem Lehrlingen und zwei Arbeitern in den Rhein stürzte. Die beiden Arbeiter ertranken, Grubenmann dagegen und der Junge wurden gerettet⁷³⁾.

Kaum stand die Brücke vollendet da, so meldeten sich auch schon die Zürcher zum Wort. Sie erhoben Einspruch gegen den Schaffhauserbock, der mit drohender Miene und ausfallsbereit am kleinen, äußern Rheintor an der Feuerthalerseite angebracht worden war. Der Protest berief sich auf den Vertrag von 1555, in welchem die Streitigkeiten zwischen Zürich und Schaffhausen wegen der Oberhoheit über den

⁷⁰⁾ R. P. Bd. 214, S. 157.

⁷¹⁾ R. P. Bd. 214, S. 218.

⁷²⁾ R. P. Bd. 214, S. 233.

⁷³⁾ Harder-Chronik, fünftes Buch, S. 133 ff.

Rhein beigelegt worden waren. Damals hatte das Schaffhauser Wappentier von derselben Stelle entfernt werden müssen. Die Schaffhauser von 1759 spielten die Unschuldigen und Harmlosen und entfernten den streitbaren Bock mit der Ausrede, «daß er in einer ganz unschuldigen Absicht und ohne Kenntnis des Vertrages von 1555 angebracht worden sei»⁷⁴).

Eine Kostenberechnung des ganzen Baues, eine Zusammenstellung der gesamten Ausgaben, können wir leider nicht vorlegen. J. Hallauer in seinem Schriftchen «Bau und Unterhalt der Straßen» erwähnt einen Kostenaufwand von 48 348 fl.⁷⁵).

Die Grubenmannsche Brücke erregte bei männiglich Wohlgefallen und Bewunderung. Davon durfte auch der wackere Baumeister etwas verspüren, der nach all den Plackereien ein Attestatum ausgestellt bekam mit der klingenden Beigabe von 200 Kronentalern, letztere in Sonderheit «wegen Verfertigung des mühsamen und künstlichen Modells»⁷⁶). Auch bei andern leitenden Persönlichkeiten wurde mit Honoraren nicht gekargt. So empfing Statthalter von Meyenburg, der während des Baues das Amt eines Seckelmeisters versehen hatte, 25 neue Louis d'or⁷⁷).

In unserer Stadtbibliothek liegt eine kleine Broschüre «Beschreibung der hölzernen Brücke über den Rhein», verfaßt von Christoph Jezler, dem Erbauer des alten Gymnasiums 1778. Der ehemalige Stadtbaumeister und Holzherr, Professor der Mathematik und Physik am Collegium humanitatis, beschreibt in der ihm eigenen Genauigkeit und Gründlichkeit das Hängewerk bei Schaffhausen, das in zwei Bogen von 171, bzw. 193 Schuh den Rhein überspannte, und er kann nicht umhin, der Brücke sowohl, als dem Erbauer seine Bewunderung zu zollen. «In einer Entfernung von 1000—2000 Schritten», so führt er

⁷⁴) R. P. Bd. 217, S. 97.

⁷⁵) Dr. R. Lang nennt eine Summe von 40—50 000 fl. (Der Kanton Schaffhausen im Kriegsjahr 1799, Schaffh. Neujahrsblatt 1900, S. 20.)

⁷⁶) R. P. Bd. 219, S. 439.

⁷⁷) R. P. Bd. 219, S. 462.

1 neuer Louis d'or = 11 Gulden.

aus, «sieht sie frappant aus, und ohne ein Kenner von dergleichen Hängewerken zu sein, begreift man nicht, wie es gleichsam in der Luft schweben kann. Denn Hängewerke und hölzerne Gewölbe von fast 200 Schuh Länge wird man außer der Schweiz schwerlich treffen . . . Allem Uebel vorzubeugen, brachte der Zimmermeister noch eine Einrichtung an, welche die Brücke in ihrem Zustand erhalten sollte, wenngleich der mittlere Pfeiler sich senken würde . . . Die beiden Brüder Ulrich und Johannes Grubenmann — letzterer hatte die 240 Fuß lange Brücke bei Reichenau im Bündnerland erstellt — verdienen den Namen überaus geschickter Zimmermeister und in dergleichen und andern mechanischen Sachen erfinderischer Köpfe. Sie haben ihr Handwerk meistens von sich selbst gelernt, nicht studiert und nichts auf Reisen gesehen und können deshalb in ihrer Art Original-Genies heißen. Welche Männer hätten sie werden können, wenn ihre vortreffliche Anlage und Fähigkeit wäre durch Mathematik kultiviert worden.»

Die neue Brücke wurde geradezu ein Schaustück für unsere Stadt. Könige, Fürsten und andere hohe Besucher bewunderten sie. Göthe erwähnt ihrer in seinem Tagebuch anlässlich seiner dritten Schweizerreise vom Jahre 1797⁷⁸⁾. Im Ausland, wo man Hängebrücken gar nicht kannte, suchte man ihre Konstruktion mit mehr oder weniger Erfolg nachzuahmen⁷⁹⁾. H. U. Grubenmann soll sich sogar angeboten haben, eine Hängebrücke über den 180 Meter breiten Derryfluß in Irland zu bauen, ohne allerdings in diesem Falle das nötige Verständnis zu finden⁸⁰⁾.

So gerühmt wir das Werk Grubenmanns immer und immer wieder finden, als Holzbau rief es doch baldigen Reparaturen.

⁷⁸⁾ Siehe Pestalozzi, Kulturgeschichte II. Bd., S. 435.

⁷⁹⁾ So der Herzog von Württemberg, der 1778 zu Blochingen über den Neckar eine gedeckte hölzerne Brücke ohne Pfeiler bauen ließ, die allerdings zu schwach war und darum gewaltig schwankte. (Ph. W. Gercken: Reisen durch Schwaben, Bayern, die Schweiz etc. II. Teil, S. 255.)

⁸⁰⁾ Feuilleton der Thurg. Zeitung vom 6. III. 1937: «Die Grubenmannschen Hängebrücken» von F. C. M.

Schon 1764 mußte der Boden ersetzt werden. Für die Solidität der Brücke spricht allerdings die Tatsache, daß man sich genötigt sah, den neuen Boden auf den alten hinaufzulegen, weil dieser mit großen und starken Nägeln so fest angenagelt war, daß er nach Ansicht der Fachleute «ohne gewalt und schaden der Brugg» nicht entfernt werden konnte. Die Konservierung der Schindeln erforderte im selben Jahr einen Neu-anstrich des Daches⁸¹⁾. Nicht recht begreiflich indessen will uns erscheinen, daß schon 20 Jahre später von einer großen Renovation die Rede ist. Ratsherr Chr. Jezler stellte ein Gutachten aus, in dem er das Schindeldach durch ein Kupferdach zu ersetzen vorschlug⁸²⁾. Die geplante Renovation wurde im Sommer 1783 durch Werkmeister Spengler durchgeführt; sie verschlang 10 000 fl.⁸³⁾, trotzdem nach der Harder-Chronik nichts Wesentliches an der Brücke geändert wurde.

Man ist heute längst nicht mehr darüber einig, ob die Errungenschaften der französischen Revolution der Welt wirklich und auf die Dauer zum Segen geworden seien. Kann man darüber in guten Treuen verschiedener Meinung sein, eines verzeihen wir den Franzosen nur ungern: die Zerstörung der Grubenmann'schen Brücke. Bekanntlich wurde der 13. April 1799 zum Schicksalstage unserer Stadt. Um uns die Ereignisse jenes Tages zu vergegenwärtigen, brauchen wir ja nur zum Feuerthaler Kirchlein hinaufzusteigen, uns die Front der neuen Stadtbibliothek anzusehen, oder uns gar der Orgel in der Münsterkapelle zu erinnern, in die ein verirrttes Geschloß einschlug. Vom kriegstechnischen Standpunkte gab es natürlich für die sich zurückziehenden Franzosen nichts anderes als die Zerstörung der Brücke, wollten sie sich die nachdringenden Feinde vom Leibe halten. «Die Brücke brannte bei fünf Stunden schaurig schön», schreibt J. H. Bäschlin in seinem Erinnerungsartikel im Tageblatt vom 13. April 1899, an welcher Stelle die Ereignisse jenes Tages in aller nur wünschbaren Aus-

⁸¹⁾ R. P. vom 20. VIII. 1764.

⁸²⁾ R. P. vom 16. VI. 1779.

⁸³⁾ R. Lang: Der Kanton Schaffhausen im Kriegsjahr 1799, S. 20.

führlichkeit geschildert werden. Wer sich des weitem um diese Dinge interessiert, der schlage die von Karl Stokar verfaßte Biographie von Joh. Georg Müller auf. Genaue Auskunft gibt desgleichen Dr. R. Lang im bereits zitierten 10. «Neujahrsblatt», ebenso die Chronik von Melchior Habicht⁸⁴). Schaffhausen ist mit dem Brande der Holzbrücke um eine Sehenswürdigkeit ärmer geworden. Fraglich ist ja sehr, ob, falls sie den 13. April 1799 überlebt, also heute noch stehen würde, sie nicht doch mit der Zeit den Anforderungen des modernen Verkehrs weichen müßte.

Sechs Jahre war Schaffhausen ohne Brücke. Die durch die Okkupation fremder Truppen ausgesogene, aller Mittel baren Stadtgemeinde mußte sich während dieser Zeit wieder mit dem Fährschiff begnügen. Erst 1804 scheint sie sich so weit erholt zu haben, daß sie den so nötigen Brückenneubau wagen konnte. Im November des genannten Jahres fand das Projekt vor dem kleinen Rate seine Genehmigung⁸⁵). Es sah eine Bausumme von minimal 22,000, maximal 28,000 fl. vor⁸⁶). Zur Amortisation wurde ein Zolltarif beschlossen, bezw. die Erhebung eines Brückenzolls in Aussicht genommen, welcher Beschluß aber erst noch der Tagsatzung zur Ratifikation vorgelegt werden mußte⁸⁷). Im Unterschied zu 1756 mußten die hiesigen Wälder das Holz liefern. Nur ein relativ kleines Quantum, 36 Tannen, starke Dollbäume von 66—70 Schuh Länge, sah man sich genötigt, auswärts zu kaufen. Die Wahl des Ortes fiel auf das nicht sehr entfernte Oehningen, da dort das Holz zu sehr billigen Preise erstanden und wegen der Nähe des Rheines leicht geflößt werden könne⁸⁸). Schon im September 1805 meldete das Seckelamt, daß die Brücke vollendet, gut geraten und

⁸⁴) Manuskript im Staatsarchiv.

Der Abschnitt von 1798—1806 findet sich gedruckt in: Der Unoth, Zeitschrift für Geschichte und Altertum des Standes Schaffhausen, herausgegeben von Johannes Meyer 1868. (Der Brand der Rheinbrücke, S. 268.)

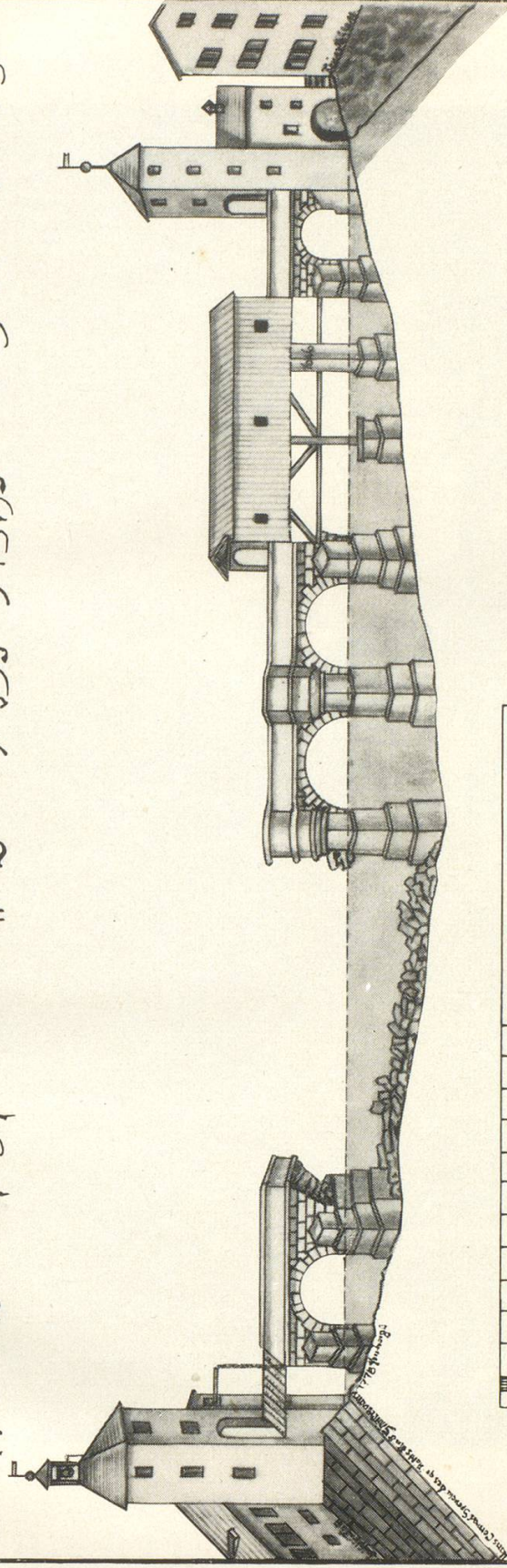
⁸⁵) R. P. vom 5. XI. 1804.

⁸⁶) R. P. vom 30. IV. 1804.

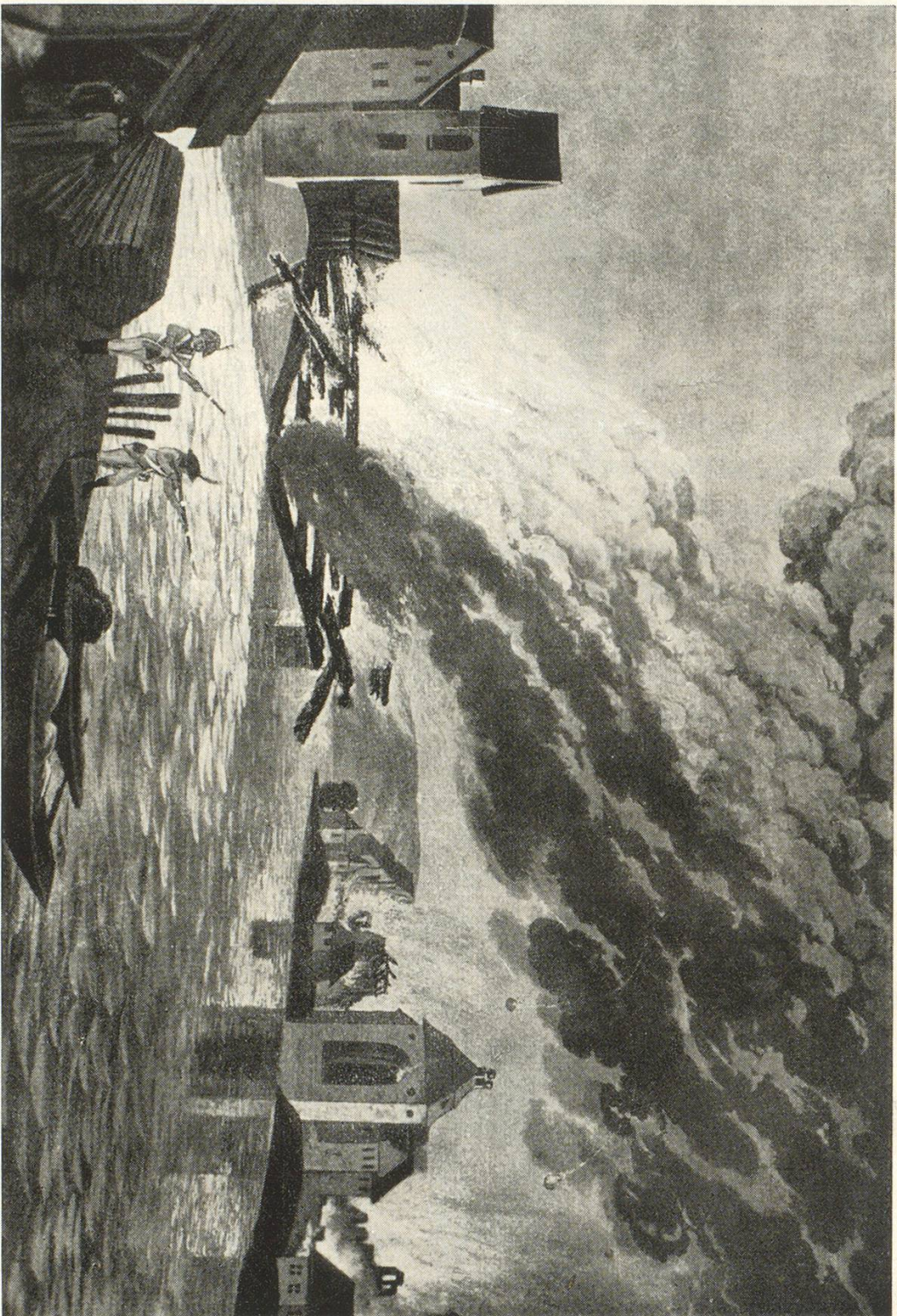
⁸⁷) Ebenda.

⁸⁸) R. P. vom 25. V. 1804.

Prospect der Schmalen Steinerne Brück zu Schaffhausen. über den Rheinstrom wie solche aufzu sehen als 3. Joch oder 2. Joch über
samt 2 Pfeiler vom Grund auf eingestürzt und eine Öffnung von 109 Schüßgen gemacht so gesehen den 6. Mai 1754. abends um 5 Uhr.



Die Steinerne Brück hat man angestrichen. Zubauen 1583 und ist fertig gebaut worden. In diesem Jahr schon 1646 2. Gemö. über
eingestürzt. welche seine Öffnung von 72 Schüßgen macht die hernach mit einer hölzernen Brück ersetzt worden, weiln daß eine Joch gar zu
weit wurde. so hat man kleine Pfeiler auf dem Fundament darüber aufgeführt mit der. Jahrzahl 1646. welche bei dem
abbrechen des hölzernen Pfeiler wider eingestürzt 1759. den 6. Jänner Morgens 11 Uhr. und von dem 3. Jänner immer mehr zerstört und
von Appen Zell besten Zimmergesellen tod geschlagen.



Brand der Grubenmann'schen Rheinbrücke am 13. April 1799

Original im Museum zu Allerheiligen

früher zustande gekommen sei, als man hätte erwarten dürfen. Auch seien die Kosten an der untern Grenze des Voranschlages geblieben⁸⁹⁾. Nach den ersten 9 Wochen zu rechnen, in denen der Brückenzoll jede Woche 100 fl. betragen, sei die begründete Hoffnung vorhanden, daß nicht nur die Baukosten durch diesen Zoll gedeckt, sondern selbst mit der Zeit ein, wenn auch nicht beträchtlicher Vorteil für das Ararium, den Fiskus, zu erwarten sei. Die auf 6 Pfeilern ruhende niedere, nunmehrige Feuerthalerbrücke ist in der Hauptsache das Werk von Werkmeister A n d r e a s W i d m e r. Das Attestat, das ihm bei der Beendigung des Baues nebst 50 neuen Louis d'or überreicht wurde, sei hier seiner originellen Form wegen angeführt. Es lautet: «Krieg, Feuer und Flamme zernichtete meine von der Hand eines in seiner Kunst sehr berühmt gewesenen Meisters erbaute Vorgängerin. 41 Jahre vereinbarte sie die beiden Ufer von diesem majestätischen Fluß und knüpfte zwischen beiderseitigen Bewohnern desselben ein freundnachbarliches Band. Der 13. April 1799 war der denkwürdige Tag ihrer Zerstörung. Der Rückkehr glücklicherer Zeiten, dem Frieden und dem vom Himmel wieder bescherten Ruhestand in meinem Vaterland habe ich mein Dasein zu verdanken. Der, der mich zum Werden gebracht, ist der hiesige achtbare Bürger

ANDREAS WIDMER

Werkmeister in dem hiesigen Kanton Schaffhausen.

Die Tage meines Seins zähle ich vom 18. Heumonat 1805, als dem Tag, an welchem ich zum erstenmal dem Gebrauch des Wanderers geöffnet wurde. Lange daure mein Sein zum Vergnügen aller derer, die meiner bedürfen»⁹⁰⁾.

Wer indessen glauben wollte, Schaffhausen wäre auf lange Zeit hinaus nun mit einer Brücke versehen gewesen, der täuscht sich. Automatisch fast stehen in der Folgezeit alle

⁸⁹⁾ R. P. vom 2. IX. 1805; Bausumme nach Brückenrechnungen 1804—14: 25 135 fl. 4 Kr.

⁹⁰⁾ Gedrucktes Attestat im Staatsarchiv.

10—15 Jahre die Brückenrenovationen zur Diskussion. Ueber die beträchtlichen Ausgaben, die der kleinen Republik nicht selten Kopfzerbrechen verursachten, geben uns die besonders geführten Brückenrechnungen bis zum hintersten Kreuzer Auskunft. Nur 15 Jahre etwa hatte der Neubau bestanden, als 1821 die erste größere Renovation schon gegen 5800 Gulden verschlang⁹¹⁾. Ernsthaft ins Bedenken sodann nahm man eine gründliche Erneuerung 1834. Auf die Ausschreibung hin gingen nicht weniger als sieben Offerten ein. Siegreich aus der Konkurrenz hervor ging der einheimische Zimmermeister Alexander Gelzer. Er erhielt den für das beste Projekt ausgesetzten Preis von 18 Louis d'or = 198 fl.⁹²⁾. Da Gelzer, dessen flotte Handschrift und genau abgewogenen Ausführungen verblüffen, den hölzernen Pfeilern eine Lebensdauer von noch mindestens 6 Jahren zusprach, so begnügte man sich diesmal mit einem neuen Oberbau, der den Staat auf die nicht allzu große Summe von 4500 fl. zu stehen kam. Indessen war es den zuständigen Instanzen klar, daß eine gründliche Ausbesserung nicht allzu lange auf sich warten lassen dürfe. Man kargte nicht damit, auch die Meinung ausländischer Größen einzuholen. So traf ein Gutachten von Oberbaurat von Etzel, Ritter des königl. württemberg. Kronordens in Stuttgart, ein, allerdings nicht eher, als bis man den Herrn dreimal dringend gebeten hatte, die ihm zugestellten Pläne möglichst bald zu retournieren⁹³⁾. 1841 war das Gerücht über die Unsicherheit bezw. Baufähigkeit unserer Rheinbrücke so weit ins Volk gedrungen, daß man sich von der Regierung aus veranlaßt sah, auf Grund einer vorgenommenen Untersuchung ein Dementi zu lancieren, um damit die Bevölkerung zu beruhigen⁹⁴⁾. Immerhin machte man sich unverzüglich ans Werk, und unterm 17. November 1841 wurde ein Vertrag abgeschlossen mit Zimmermeister Heider von Winterthur, nach welchem Genannter den Bau um die

⁹¹⁾ Brückenrechnung 1821.

⁹²⁾ Akten Staatsarchiv (17. II. 1835).

⁹³⁾ Akten Staatsarchiv (1. V. 1836).

⁹⁴⁾ Amtl. Bekanntmachung vom 27. V. 1841.

Summe von 15,120 fl. übernahm, in der Meinung, daß der Staat das Holz zu liefern hätte. Wieder trat während der Bauzeit, die die Monate März bis Juli beschlug, das Wagenschiff in Funktion. 18 Schiffsleute verpflichteten sich unterschriftlich bei Kautionsleistung von 3600 fl., die Ueberfahrt nach Brauch und Recht bei Innehaltung der ihnen vorgeschriebenen Taxordnung zu besorgen. Ein Vergleich mit den entsprechenden Taxen von 1754 ergibt eine sehr starke Geldentwertung. Am meisten fällt der Unterschied bei einem geladenen Wagen auf. Er betrug damals 16 Kreuzer, jetzt 2 fl., was einer mehr als siebenfachen Erhöhung gleichkommt. Um das sechsfache stiegen im genannten Zeitraum die Taxen für das Kleinvieh (von $\frac{1}{2}$ auf 3 Kreuzer), während man sich bei Personen mit einem Aufschlag von 100% begnügte und bei der neuen Ordnung so nur auf den Betrag von 1 Kreuzer kam⁹⁵). In Bezug auf die 88 eisernen Pfosten, die man benötigte, konnte man damals in der Eisenbranche noch mit Aussicht auf Erfolg mahnen: Kauft Schweizerware! Die Gebrüder Neher, Besitzer des Eisenwerkes im Laufen, besorgten die entsprechende Lieferung um die Summe von 1056 fl.⁹⁶).

Mit der Renovation durch Heider-Winterthur hatte Schaffhausen kein Glück. Kurz vor Ablauf der vierjährigen Garantiefrist (November 1846) veranlaßten gewisse Aenderungen, die man an der Brücke wahrgenommen haben wollte, den Staat, dem Zimmermeister an der Eulach Strande den Prozeß zu machen. Der Streit zog sich durch drei lange Jahre hindurch mit dem Erfolg, daß Schaffhausen es für gut fand, denselben fallen zu lassen, die Prozeßkosten, die allerdings die heute gewohnten Riesensummen noch nicht erreichten, auf sich zu nehmen und Heider eine durch gerichtlichen Vergleich festgesetzte Entschädigung zu bezahlen⁹⁷). Einer der meistumstrittenen Punkte des ganzen Prozesses war die Frage, ob nicht der Staat acht Jahre zuvor grünes Holz geliefert und damit

⁹⁵) Tarife vom 10. III. 1842.

⁹⁶) Offerte vom 7. VIII. 1842.

⁹⁷) Vergleich vom 15. V. 1850 vor Bez.Gericht Winterthur.

den raschen Zerfall der Brücke selbst verschuldet habe. Kantonsbaumeister Hurter bestätigte in gewissem Sinne die Vermutung in der für die maßgebenden Organe nichts weniger als schmeichelhaften Feststellung. Die Ursache der raschen Zerstörung liege zwar nicht am grünen Holz. Vielmehr sei die Schuld dem Umstande zuzuschreiben, daß man im Jahre 1842 stockrotes Holz geliefert hätte, das Jahre lang im Walde lag⁹⁸⁾.

Es muß für Schaffhausen gewiß sehr bemühend gewesen sein, als es sich 1850 vor einem quasi verlornen Prozeß und neuerdings vor einer defekten Rheinbrücke sah, deren Instandstellung an die 16,000 fl. in Anspruch nahm. Kein Wunder, wenn man sich, wo eben immer möglich, zu decken suchte. So stellte die Regierung beim neugebackenen eidgenössischen Postdepartement das Gesuch, es möchte an die Ueberfahrtskosten der Post durch das Wagenschiff einen Beitrag leisten. Bundesrat Näf tat dasselbe ab, indem er in naiv-ironischem Tone antwortete, es müsse sich bei dem Gesuch um eine Verwechslung handeln. Nicht so leicht wollten sich die Schaffhauser abfertigen lassen, was die Ueberfahrtstaxen während des Baues hinsichtlich des Personen- und Warenverkehrs anbelangte, die man zu erheben gedachte. Unsere Regierung hatte das Wesen des neuen Bundesstaates offenbar noch nicht erfaßt, anders hätte sie in der vorliegenden Zollangelegenheit nicht dreimal gegen den im Saft stehenden Bundesrat sich auflehnen können, zuletzt mit der naiv anmutenden Drohung, man werde sich «an einem andern Orte» Recht holen. Bis Bundesrat Druey in unzweideutiger Weise sich vernehmen ließ, bundesrätliche Beschlüsse werden den kantonalen Regierungen nicht zur Prüfung, sondern zur Vollziehung bekannt gegeben. Der Hieb scheint gesessen und der Zopf gefallen zu sein⁹⁹⁾.

Der schon zwei Jahre später erfolgte Bau eines Wagenschiffes, das übrigens dann für die Dauer der Grenzbesetzung 1856/57 vom Geniekommando der 5. Division requiriert wurde, scheint darauf hinzudeuten, daß man auch auf die Renovation

⁹⁸⁾ Schlußbericht vom 23. X. 1850.

⁹⁹⁾ Akten über die Rheinbrücke 1834—79, Staatsarchiv.

von 1850 nicht allzu große Hoffnungen setzte. Und wirklich, zehn Jahre später (1860) finden wir die Brückenbauer schon wieder am Werk, und der Staat sah sich zu der nicht unbeträchtlichen Ausgabe von 33,000 Fr. veranlaßt. Diesem Umbau kommt insofern eine gewisse Bedeutung zu, als im Zusammenhang damit der Gemeinde Feuerthalen gestattet wurde, den Anschluß an das eben gegründete Schaffhauser Gaswerk zu vollziehen. Seit 1861 erleuchteten die neuen Gaslampen die Rheinbrücke. An die neuerstellte Brückenbeleuchtung verpflichtete sich die Stadt, einen Beitrag zu zahlen¹⁰⁰⁾.

Die letzte bedeutende Renovation fällt in die Jahre 1921/22. Es muß damals mit der Schaffhauser und der Steinerbrücke nicht zum besten gestanden haben, verschlangen sie zusammen doch die Summe von $\frac{1}{4}$ Million Franken, wovon auf die Feuerthaler Brücke 140,000 Franken entfallen. Vom Bund wurden die Reparaturen als Notstandsarbeiten subventioniert. Der kant. Amtsbericht sagt zu der vollendeten Arbeit: «Durch die Hauptreparaturen sind nun auch Schwamm und Holzwurm aus den beiden Bauwerken entfernt, sodaß deren Lebensdauer auf wenigstens weitere 20—25 Jahre angenommen werden kann»¹⁰¹⁾. Bei richtig gestellter Prognose müßte sich demnach der Fiskus nach spätestens zehn Jahren von heute an gerechnet, neuerdings mit dem unliebsamen Geschäft eines Brückenumbaus befassen.

Wir haben uns im Bisherigen in der Hauptsache mit der Baugeschichte beschäftigt und nur anläßlich des Baues der ersten Brücke die Vermutung ausgesprochen, daß unsere Stadt dadurch in wirtschaftlicher Beziehung gewonnen habe in der Meinung, der Rheinübergang habe Handel und Verkehr angezogen, was sich in günstigem Sinne vor allem wieder ausgewirkt haben müßte auf Stapelgebühren und Brückenzoll. Hinsichtlich des letzteren sind wir indessen nur genau orientiert für die erste Hälfte des 19. Jahrhunderts, von 1805—50. Der Brückenzoll wurde in dieser Periode verpachtet, in der

¹⁰⁰⁾ Ebenda.

¹⁰¹⁾ Amtsbericht und Staatsrechnung 1921/22.

Regel für mehrere Jahre und trug anfänglich bis zu 4500 fl. jährlich ein. In den Pachtverträgen waren die Zollgebühren genau fixiert. Am schwersten fällt es uns, die Tatsache zu begreifen, daß sogar jeder Fußgänger ohne Ausnahme bei jedem Uebergang einen Kreuzer zu zahlen hatte. Nach den anfänglich schönen Ergebnissen gingen die Einnahmen aus dem Brückenzoll aus uns unbekannten Gründen erheblich zurück, gelegentlich bis auf 1400 fl. Sie stiegen dann wieder und erreichten in den Jahren 1835—50 durchschnittlich gegen 2500 fl. Die Vermutung, die neue Brücke von 1805 könne durch die eingehenden Zölle bald amortisiert werden, erwies sich als zutreffend. Eine Zusammenstellung aller Einnahmen und Ausgaben von 1805—25 ergibt für diesen Zeitraum schon einen Ueberschuß von 9115 fl., für die Jahre 1805—29 sogar einen solchen von 16,800 fl.¹⁰²⁾. Kein Wunder demnach, wenn die Schaffhauser krampfhaft am Brückenzoll festhielten und erst infolge höheren Zwangs, dessen bereits Erwähnung geschah, davon abstanden.

Anders liegen die Verhältnisse vor der Revolution, sowohl hinsichtlich der wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Bedeutung unserer Rheinbrücke, als auch der Zollverhältnisse. Für das 18. Jahrhundert scheint man weder einen Brückenzoll erhoben, noch den Verkehr auf die Brücke hinzulenken versucht zu haben. Im Gegenteil, die Verordnungen wiederholen sich häufig, nach denen vor allem schwere Fuhren von ihr abzuhalten gesucht werden. So verzeichnet ein Ratsbeschluß vom 18. Juni 1728, «daß das Hinüberfahren der großen schweren Güterwagen und Kären mit dem weiten Geleis über die Rheinbrugg, welche dadurch nicht wenig beschweret werde, abgestellt und verhindert werden solle, daß dergleichen Fuhren zurückgewiesen und die Fuhrleute in das künftige sich der alten Straße bedienen sollen». Trotzdem Zürich dagegen Einspruch erhob mit der Begründung, das Verbot sei wider alles Herkommen, erkennt der Rat neuerdings (2. Dezember 1739), «daß die dahinkommenden Schwaben mit

¹⁰²⁾ Brückenrechnungen 1804—1867.

Fruchtwägen zurück- und auf die ordinarie Straßen gewiesen werden sollen». Daß derartige Beschlüsse im Hinblick auf die höchst mißlichen baulichen Verhältnisse an unserer Rheinbrücke gefaßt wurden, finden wir begreiflich; doch verschwinden sie auch nach dem Neubau durch Grubenmann nicht, ergibt sich aus den Akten doch ein Streitfall ganz gleicher Natur aus dem Jahre 1783. Nun beruft sich der Schaffhauser Rat bei Abweisung der schweren Wagen tatsächlich nicht bloß auf die Baufälligkeit der Brücke. Ebenso sehr führt er als Grund dafür ins Feld, «daß diese Route niemals eine *via regia* gewesen». Auf eine diesbezügliche Reklamation der Zürcher wird ihnen 1740 die Antwort: «Es werden U. G. H. die Rheinbrugg niemahlen für eine ordinaire Landstraß passieren, sondern sie lediglich nach alter Uebung zur communication mit dem benachbarten Zürcher-Gebiet gebrauchen lassen». Mit der Behauptung, daß es sich bei unserer Brücke nicht um eine eigentliche Landstraße handle, geht Hand in Hand die andere, daß trotz der großen baulichen Kosten nie der mindeste Zoll erhoben worden sei. Dies wird gelegentlich als Uebelstand empfunden, heißt es doch in einer, die Güter- und Fruchtwagen betreffenden Ordnung: «Der geheime Rat hat gefunden, daß unsere Alvordern wohlgetan hätten, wenn sie bei Erbauung der hölzernen und hernach der steinernen Brugg ein Bruggengeld eingeführt hätten anstatt des alten Fahr, welches auch ein Regale der Stadt gewesen ist. Nachdem aber in den protocollis und in dem ganzen Archiv keine Spur darvon zu finden, sondern die Stadt vermutlich zu ihrer eigenen Convenienz diese Brücke habe bauen lassen, so werde es schwer fallen, nun erst ein solches Brückengeld einzuführen, ob es schon von jeder liederlichen Brugg in der Schweiz, z. B. in Andelfingen und Eglisau bezahlt werde»¹⁰³). Tatsächlich weisen die Stadtrechnungen des 16., 17. und 18. Jahrhunderts, wie Stichproben ergaben, unter der Position «Zölle» keine Einnahmen von der Rheinbrücke auf. Auch muß es auffallen, daß in der Masse von Korrespondenzen zwischen Zürich und Schaffhausen, die Juris-

¹⁰³) Staatsarchiv AA 52, 3.

diktion über den Rhein betreffend, ebenso in den Verträgen, die diesen Gegenstand beschlagen, sich keine Spur findet, die auf Erhebung von Zöllen schließen ließe. Wir stellen fest, daß die Rheinbrücke bei Schaffhausen eine äußerst eigentümliche Stellung einnimmt, sonderbar vor allem deshalb, weil wir hier auf die Tatsache stoßen, daß eine Stadt den Verkehr eher von dem Flußübergang fernhält, statt ihn mit allen Mitteln anzuziehen. Wie weit dieser für das 18. Jahrhundert verbürgte Zustand zurückreicht und in welchen speziellen lokalen Verhältnissen seine Wurzeln liegen, müßte einer weiteren Untersuchung vorbehalten bleiben. H. Freuler behauptet, ohne allerdings den Nachweis zu erbringen: «Es wurde, obgleich Schaffhausen seit dem 13. Jahrhundert eine Brücke nach Feuerthalen geschlagen hatte, vom Gros des Verkehrs keineswegs der Rheinübergang hier gesucht. Die alte Zürichstraße ging über Bülach nach Eglisau, durch das Rafzerfeld und traf beim Storch die alte Straße von Beringen nach Schaffhausen»¹⁰⁴). Mit der alten Zürichstraße stehen wir bei jenem Straßenzug, auf den die verschiedenen Ratsbeschlüsse des 18. Jahrhunderts die schweren Schwabenfahren weisen, um sie von der Rheinbrücke fernzuhalten.

Die Rheinbrücke bei Schaffhausen hat neben der bau- und wirtschaftsgeschichtlichen noch eine dritte Seite, die r e c h t s - h i s t o r i s c h e. Auf sie sei zum Schlusse nur hingewiesen. Eine Darstellung erübrigt sich, da das ganze diesbezügliche, recht weitschichtige Material gesammelt und zusammengestellt wurde anläßlich des Prozesses zwischen den Ständen Zürich und Schaffhausen, die Hohheit über den Rhein betreffend¹⁰⁵).

¹⁰⁴) H. Freuler: Rhein und Rheinfall bei Schaffhausen 1888, S. 11.

¹⁰⁵) Literaturhinweis zum Rheinprozeß: Anklageschrift Schaffhausens, verfaßt von H. Freuler, Rechtsanwalt, 1894. Anklageantwort Zürichs, verfaßt von Th. Ziegler, Winterthur, 1894. Replik und Duplik 1895.

Mit den vorliegenden Rechtsfragen beschäftigt sich eingehend H. Freuler in «Rhein und Rheinfall bei Schaffhausen». Eine gedrängte Darstellung der Materie gibt C. A. Bächtold in der Städt. Festschrift 1901 im Abschnitt: Erwerbung der Landschaft, S. 229 ff.

Der Entscheid des Bundesgerichtes fällt ins Jahr 1897. Er wird den Ansprüchen Schaffhausens insofern gerecht, als er ihr «dominium Rheni» vom Büsinger Zoll bis zum Urwerf bestätigt, kommt ihnen aber nicht entgegen auf der Strecke vom Urwerf bis zum Nohl, wo er die Flußmitte als Kantonsgrenze fixiert. Erwähnt sei noch, daß sich der bundesgerichtliche Entscheid zur Hauptsache auf den Vertrag von 1555 stützt, durch welchen ein eidgenössisches Schiedsgericht feststellte, daß der ganze Rhein den Schaffhausern zustehe, ja daß über das äußere Rheintor hinaus, also auf Feuerthalerseite, ihnen noch 22 Werkschuh Boden gehören sollen¹⁰⁶). Schriftlich niedergelegt ist das Recht Schaffhausens auf den ganzen Rhein zum erstenmal im Kreisbrief Heinrichs IV. 1067¹⁰⁷), der, um mit Dr. C. A. Bächtold zu sprechen, dem Abt und seinem Rechtsnachfolger, der Stadt, «t o t u m Rhenum vom Plumpen bis zum Laufen» schenkte, welchen Brief die Stadt zu allen Zeiten als die magna charta für ihr dominium Rheni betrachtet und geltend gemacht hat¹⁰⁸).

In unserm Zusammenhang interessiert uns der so hartnäckig geführte und erst vor einem Menschenalter beigelegte Streit besonders deshalb, weil den Schaffhausern aus dem Besitz der Rheinhoheit die Pflicht erwuchs, ohne anderweitige Hilfe den Rheinübergang zu unterhalten. Und sie sind dieser Pflicht während Jahrhunderten nachgekommen, ohne daß sie ihnen von ihrem südlichen Nachbarn je streitig gemacht worden wäre.

¹⁰⁶) Harder-Chronik, viertes Buch, S. 217.

¹⁰⁷) Im Staatsarchiv; Abdruck der Urkunde in der Städt. Festschrift III. Teil, S. 128.

¹⁰⁸) C. A. Bächtold: Schloß und Vogtei Laufen am Rheinfall. Die Nordgrenze der Grafschaft Kiburg und der Rheinprozeß von 1897 zwischen Schaffhausen und Zürich. Separat-Abdruck aus dem Jahrbuch für Schweiz. Geschichte, 37. Band 1912, S. 48.