Zeitschrift: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte

Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Schaffhausen

Band: 80 (2006)

Artikel: Recht und Vorrecht : Schaffhausen, die Zürcher Dörfer am Rhein und die Schifffahrt um 1800

Autor: Wendler, Ulf

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-841537

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: 08.12.2025

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

Recht und Vorrecht

Schaffhausen, die Zürcher Dörfer am Rhein und die Schifffahrt um 1800

Ulf Wendler

Einleitung

Um 1800 befand sich Europa im Umbruch. Durch die Französische Revolution, wirtschaftliche Veränderungen und liberale Ideen begannen in Jahrhunderten ausgeformte Traditionen zu wanken. Davon war auch Schaffhausen betroffen, dessen Wirtschaft zu einem wesentlichen Teil auf Privilegien beruhte. Mit ihnen schaltete die Stadt Konkurrenz aus, worunter besonders die Dörfer der Umgebung litten.
Zum Schaffhauser Umland sind nicht nur die direkt von der Stadt beherrschten Dörfer zu zählen, sondern auch die zu Zürich gehörenden Orte südlich des Rheins. Zwar konnte Schaffhausen dort nicht befehlen, aber die städtischen Vorrechte beeinflussten das Leben in den Zürcher Dörfern stark. Dies traf mehr als bei allen anderen Orten auf Feuerthalen zu, welches als eine Art Vorstadt Schaffhausens zu betrachten ist.[1] Hier riefen die Vorrechte der Stadt besonderen Unwillen hervor.
Die alten Konflikte brachen am Ende der alten Eidgenossenschaft und in der Zeit der Helvetischen Republik auf. Überall forderte die Landbevölkerung die Abschaffung der städtischen Vorrechte. Die Städte versuchten im Gegenzug so lange und so weit wie möglich ihre Privilegien zu bewahren beziehungsweise wieder einzuführen, wodurch ein Klima gegenseitiger Ablehnung entstand.
Das wichtigste Vorrecht der Schaffhauser – zumindest in Bezug auf die angrenzenden Zürcher Dörfer – waren die Schifffahrtsprivilegien. Der Rhein bei Schaffhausen gehörte der Stadt, die unter anderem das ausschliessliche Schifffahrtsrecht besass. 1800 fiel dieses Recht,[2] wurde jedoch 1806/07 eingeschränkt wieder eingeführt.

1 Walter Ulrich Guyan, Feuerthalen, Feuerthalen 1990, S. 37, 67.
2 Die Ereignisse sind dargestellt bei Robert Lang, Die Schicksale des Kantons Schaffhausen in den Jahren 1800 und 1801 (Neujahrsblatt des Historisch-antiquarischen Vereins und des Kunstvereins der Stadt Schaffhausen 11), Schaffhausen 1901, S. 73–75. Die Ereignisse sind seltsamerweise falsch auf 1798 datiert in ders., Schaffhausen in der Revolutions- und Mediationszeit 1798–1813, in: Geschichte des Kantons Schaffhausen von den ältesten Zeiten bis zum Jahre 1848, Festschrift des Kantons Schaffhausen zur Bundesfeier 1901, Schaffhausen 1901, S. 527–598, hier S. 595.

Dieser Aufsatz untersucht die Vorgeschichte der Aufhebung des Privilegs und die erste Zeit unter den neuen Verhältnissen. Dabei stehen nicht juristische Ansprüche im Mittelpunkt, denn diese waren Instrumente der gegensätzlichen Interessen und Emotionen der Rheinanlieger. Es geht um die tieferen Ursachen des Konfliktes von Schaffhausen mit Feuerthalen und anderen Orten in der Nähe der Stadt.

Schifffahrt und Schifffahrtsrechte um 1800

Schaffhausen hatte weitgehende Rechte am Rhein. Georg Müller (1759–1819), der Bruder des bekannten Geschichtsschreibers Johannes von Müller, fasste die Schaffhauser Position im Jahr 1800 folgendermassen zusammen: «In den ältesten Vergabungsbriefen und Privilegien wird dem Kloster [Allerheiligen], welches 1052 gestiftet wurde, nebst anderen Rechten auf den Rhein auch die Schiffahrt auf und über denselben (das Urfahr) vergabt und zugesichert. Aber schon im Jahr 1257 verkaufte Abbt Hugo dieselbe dem Heinrich Brümsi gegen eine jährliche kleine Abgabe zu einem Erblehen, und zwar (laut dem Urtheilspruch von 1259) mit folgender Bestimmung: ‹daß ohne sein Gunst und Willen niemand zu beeyden Seiten des Rhein von dem ungestümmen Laufen bis an den Plumpen (2 Stunden unter- und oberhalb der Stadt) nützit laden noch entladen, oder wegführen, oder jenseit einladen soll›, welches Recht ihm 1285 von König Rudolf von Habsburg bestättiget wurde. 1380 verkaufte die Familie Imthurn und Winkelsheim, auf welche von der Brümsische Familie das Urfahr und die Schiflände gekommen war, einen Theil dieser ihrer Rechte an den Herzog Leopold von Oestreich, und 1404 und 1406 den anderen Theil an Vogt, Rath und Bürger der Stadt Schafhausen gegen Bezahlung einer Geldsumme. Endlich 1411 verkaufte auch der Herzog von Oestreich seinen 1380 erkauften Antheil ebenfalls an die Stadt, welche die Rheinschiffahrt seit dem ungestört besessen hat.»[3]

Die Stadt übergab den in der Fischerzunft organisierten Schiffleuten die Ausübung dieser Rechte. Die Schiffer hatten dafür bestimmte Pflichten wahrzunehmen. So waren sie unter anderem verpflichtet, alle Waren zu ersetzen, die beim Wassertransport beschädigt wurden – unabhängig von der Schuldfrage. Dabei hatten die Schiffer gemeinschaftlich füreinander einzustehen und einen Teil ihres Lohnes in einen entsprechenden Fonds einzuzahlen.[4]

So lange das Ancien Régime bestand, hatten die Dörfer jenseits des Rheins nur wenige legale Handlungsmöglichkeiten gegen die Schaffhauser Schifffahrtsrechte. Doch

3 Authentische Abschriften von Urkunden und Aktenstücken betreffend «Dominium Rheni» zwischen Schaffhausen und Feuerthalen auf der Strecke von der Flurlinger Sandbank bis oberhalb Langwiesen, Anno 1257–1847, hg. von G. Rüger-Kron, Schaffhausen 1889, Schreiben Schaffhausen, [1.] 10. 1800.

4 Abschriften, 1889, Schreiben Schaffhausen, [1.] 10. 1800. STASH, Helvetik M 1, Nr. 4: Distriktsgericht Schaffhausen, Protokolle 9. 6. 1800–17. 12. 1800, S. 100–101: Verhandlung 11. 7. 1800.

mit den Umwälzungen von 1798 und der Gründung der Helvetischen Republik als Einheitsstaat unter dem Druck des revolutionären Frankreichs änderten sich die Verhältnisse. Im Oktober 1798 wurde der Zunftzwang beseitigt und die Gewerbefreiheit in der Schweiz eingeführt.[5] Im Verhältnis zu den Schifffahrtsprivilegien blieb alles beim Alten, zumal Schaffhausen von April 1799 bis Mai 1800 von österreichischen Truppen besetzt und damit von der Helvetischen Republik getrennt war.

Im Sommer 1800 war Schaffhausen wieder Teil der Helvetischen Republik und die Region kein Kriegsschauplatz mehr. Jetzt brachen zahlreiche Streitigkeiten zwischen den Zürcher Rheindörfern und Schaffhausen auf, denn die städtischen Vorrechte waren in Frage gestellt. Den Schaffhausern galten die Dörfer auf der Zürcher Rheinseite (und insbesondere Feuerthalen) als Nester von Revolutionären, welche der Stadt gegenüber die finstersten Absichten hegten.[6] Zwischen Städten und Dörfern bestanden in der Helvetik grundsätzlich Spannungen. Der Landbevölkerung waren die alten politischen und wirtschaftlichen Vorrechte der Städte ein Dorn im Auge, wogegen jene ihr Wohl und Wehe an diesen Privilegien des Ancien Régime hängen sahen. Daher waren die Dorfbewohner stärker revolutionär gesinnt und vertraten moderne bürgerliche Rechtsauffassungen, während die konservativeren Bürger an den Privilegien festhalten wollten.

Zu diesem strukturellen Gegensatz kamen die örtlichen Besonderheiten und Streitigkeiten. Beispielsweise bestand ein grosser Teil der Gemarkung Feuerthalen aus Feldern, die dem Spital in Schaffhausen gehörten. Bis 1797 hatten die Dorfbewohner über 24 Jahre lang die Felder für jährlich 248 Gulden gepachtet. Sie waren der Meinung, dass erst ihre Arbeit die Äcker ertragreich gemacht habe. Als die Pacht auslief, wollten die Schaffhauser diese nicht mehr erneuern, weil «die Schaffhauser [...] einen ziemlichen Groll gegen uns [Feuerthaler] hatten». Erst aufgrund der Vermittlung Zürichs erhielt Feuerthalen schliesslich einen neuen Pachtvertrag über zwölf Jahre, doch wurde der jährliche Zins auf 750 Gulden mehr als verdreifacht. Damit war die Angelegenheit nicht abgeschlossen, denn die revolutionären Umwälzungen 1798 verhinderten die Ratifikation der Übereinkunft. Jetzt setzten die Schaffhauser eine öffentliche Verstei-

---

5 Andreas Staehelin, Helvetik, in: Handbuch der Schweizer Geschichte, Bd. 2, Zürich 1980, S. 785–839, hier S. 822. Die entscheidenden Paragraphen lauten:
«1. Alle Gewerbe und Zweige der Industrie sollen in Helvetien frei, und aller bisherige Zunftzwang gegen dieselben aufgehoben sein.
2. Alle Handwerke, Gewerbe und Zweige der Industrie, welche auf die Sicherheit des Lebens, der Gesundheit und des Eigenthums der Bürger einigen Einfluss haben, stehen unter der Aufsicht der Polizei und unter den bisherigen Gesetzen, insofern dieselben die Erhaltung dieser Sicherheit zur Absicht haben.»
Actensammlung aus der Zeit der Helvetischen Republik (1798–1803), bearb. von Johannes Strickler, Bd. III: October 1798 bis März 1799, Bern 1889, Nr. 30, S. 195–196: Gesetz Luzern, 19. 10. 1798.

6 Der Briefwechsel der Brüder J. Georg Müller und Joh. von Müller 1789–1809, hg. von Eduard Haug, Frauenfeld 1891: Nr. 83, S. 116, Brief o. O., 7. 4. 1798; Nr. 114, S. 172, Brief o. O., 17. 4. 1799; Nr. 160, S. 252, Brief Schaffhausen, 22. 1. 1801; Nr. 202, S. 317, Brief o. O., 16. 9. 1802. STASH, Helvetik C 3, Nr. 2: Missiven des Regierungsstatthalters, 5. 5. 1800–31. 10. 1800, Nr. 431, S. 381–382: Brief Schaffhausen, 30. 10. 1800. Vgl. Guyan, Feuerthalen, 1990, S. 66.

gerung an, bei welcher die Pacht auf 1600 Gulden stieg. Dieser Zins kam nach Ansicht der Feuerthaler zustande, weil Angehörige der Schaffhauser Fischerzunft (zu der auch die Schiffleute gehörten) den Preis beim Bieten absichtlich hochgetrieben hatten.[7]
Bei der wichtigsten Auseinandersetzung dieser Zeit zwischen Schaffhausen und Feuerthalen ging es um die Rheinschifffahrt. Der Rhein war in vorindustrieller Zeit die wirtschaftliche Lebensader Schaffhausens, dessen fast ausschliessliche Nutzung in ihrer Umgebung sich die Stadt mit Privilegien und Verträgen hatte vorbehalten lassen. Diese Vorrechte wurden als das «allerwichtigste Besizthum unserer Stadt» angesehen, wie es Georg Müller in einem Brief an seinen berühmten Bruder Johannes formulierte.[8] Gerade in den Zeiten wirtschaftlicher und politischer Umwälzungen am Ende des 18. und in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts wurde in Schaffhausen an den städtischen und zünftigen Privilegien mit Nachdruck festgehalten.[9]
Die Schifffahrt war nach 1799 besonders wichtig geworden, weil keine feste Verbindung mehr die beiden Rheinufer verband. Schaffhausen besass seit dem 13. Jahrhundert eine Brücke. Bis 1611 bauten die Bürger den seit dem Spätmittelalter bestehenden Holzbau nach und nach zu einer Steinkonstruktion um. Diese weit herum berühmte, aber baufällige Brücke stürzte 1754 ein. Vom alten Bau blieb nur der mittlere Pfeiler stehen. Darauf setzte Hans Ulrich Grubenmann 1755–1758 eine Holzkonstruktion, die zu den am meisten bewunderten Brückenbauten der Epoche gehörte. Als österreichische Truppen Schaffhausen am 13. April 1799 einnahmen, setzten die sich zurückziehenden französischen Soldaten das Bauwerk in Brand. Feuerthalen wurde durch die Kämpfe schwer getroffen: Ein bedeutender Teil des Dorfes brannte ab.
Georg Müller beschrieb seinem Bruder Johannes dieses Ereignis und gab gleichzeitig einen Einblick in die tiefgehenden Differenzen zwischen Schaffhausen und Feuerthalen: «Die Brüke wurde abgebrennt. Die fürchterliche Gefahr für unsere Stadt wurde so gnädig abgewendet, daß auch nicht eine Schindel verlezt wurde, selbst zu Feurthalen blieb das Haus eines Schafhauser Bürgers mitten unter brennenden Häusern verschont! Denn – diese Feurthaler (und Uhwieser, Marthaler etc.) hezten die Franzosen auf, unsere Stadt recht tüchtig zu plagen. Noch am Samstag Morgen [des Brandtages] ließ ein Feurthaler Bürger einem hiesigen sagen: er hoffe nun bald seine Hände an Schafhausen wärmen zu können – und denselbigen Abend brannte sein Haus mit 17 andern zu Feurthalen ab.»[10]
Die ökonomische Lage erlaubte es Schaffhausen nicht, sofort mit dem Neubau der Brücke zu beginnen. Durch die Kriege der napoleonischen Zeit waren um 1800 die wirtschaftlichen Verhältnisse in Schaffhausen ebenso wie im Zürcher Gebiet

---

7 STAZH, K II, Nr. 110a: Helvetik, Zürcherische Gemeinden: Feuerthalen und Langwiesen, Flurlingen 1798–1803: Schreiben Feuerthalen, 13. 2. 1801.
8 Briefwechsel, 1891: Nr. 160, S. 253, Brief Schaffhausen, 22. 1. 1801.
9 Robert Pfaff, Der Kampf der Zünfte und Innungen um ihre Vorrechte im 19. Jahrhundert, in: Schaffhauser Beiträge 38 (1961), S. 244–295.
10 Briefwechsel, 1891: Nr. 114, S. 172, Brief o. O., 17. 4. 1799. Vgl. Lang, Schicksale, 1901, S. 73; Guyan, Feuerthalen, 1990, S. 64–65.

schwierig – dieses Moment verschärfte die künftigen Konflikte.[11] Bis zur Errichtung einer neuen Brücke 1805 übernahmen Fähren die Beförderung von Menschen, Tieren und Waren über den Strom.[12] In der ersten Zeit nach der Zerstörung der Grubenmann'schen Brücke existierte eine Schiffbrücke. Doch diese wurde am 16. August 1799 abgebrochen. Es gab noch ein altes Wagenschiff (eine Fähre, auf der Wagen transportiert werden konnten),[13] das ausgebessert worden war, und ein neues Wagenschiff war fast fertig gebaut worden. Nach einigem Hin und Her einigte sich der Schaffhauser Rat mit der Fischerzunft darüber, dass diese ab dem 1. September 1799 die beiden Wagenschiffe betreiben sollte, wobei «das Militair und die Güterbesizer der Güter des Spithals und Klosters ohne Entgeld» transportiert zu werden hatten.[14] Die Wagenschiffe und andere Fährboote wurden stark frequentiert. Genaue Angaben liegen für das Militär vor: Zwischen April 1799 und Dezember 1800 setzten die Schiffer der Zunft insgesamt 1293 Offiziere und 9317 gemeine Soldaten, 2350 Husaren mit Pferden, 321 Ordonnanzen mit Pferden, 282 Ordonnanzen bei Nacht, 413 Verwundete sowie 881 Militär- und 1056 Requisitionswagen über, obwohl während einiger Wintermonate der Rhein nicht schiffbar war.[15]

Der Unfall am 25. Juni 1800

Dies war der Hintergrund, vor dem sich am 25. Juni 1800 ein schwerer Unfall ereignete.[16] Das tragische Ereignis begann gegen 15 Uhr am Anlegeplatz («Stekenplaz») bei den Fischerhäusern. Der Müller Hatt aus Dachsen kam mit seinem Sohn, dem Knecht

---

11 Vgl. STAZH, K II, Nr. 110a: Helvetik, Zürcherische Gemeinden: Feuerthalen und Langwiesen, Flurlingen 1798–1803: Beantwortung Feuerthalen, 28. 1. 1801.

12 Ernst Rüedi, Die Rheinbrücke zu Schaffhausen, in: Schaffhauser Beiträge 15 (1938), S. 7–39, hier S. 11–31.

13 Es handelt sich anscheinend um das Wagenschiff, welches am 13. 4. 1799 von siebzehn österreichischen Infanteristen trotz französischen Beschusses vom Feuerthaler Ufer nach Schaffhausen zurückgeholt wurde. Briefwechsel, 1891: Nr. 114, S. 172, Brief o. O., 17. 4. 1799.

14 STASH, Ratsprotokoll 1799–1800, S. 146–147, Rat, 18. 8. 1799; S. 161, Rat, 23. 8. 1799; S. 177, Rat, 28. 8. 1799; S. 180, Rat, 29. 8. 1799; S. 195–196, Rat, 2. 9. 1799; STASH, Zünfte 3/50: Zunft zun Fischern, Protokollbuch 1751–1805, S. 527, Zusammenkunft, 19. 8. 1799; S. 528, Zusammenkunft, 29. 8. 1799; S. 529–530, Extrazunftbott, 1. 9. 1799; S. 531, Extrazunftbott, 8. 9. 1799, Zitat S. 531. Zu den Schiffbrücken 1799 vgl. Schaffhauser Kantonsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts, Bd. 2, Schaffhausen 2002, S. 640–643; Roland Kessinger, Werner Schütz, Die Revolution ist uns nah! Eine Militärgeschichte des Hegaus von 1792 bis 1801 (Hegau-Bibliothek 107), Eigeltingen o. J. [2000], S. 105–106, 281; Robert Lang, Der Kanton Schaffhausen im Kriegsjahr 1799 (Schaffhauser Neujahrsblatt 10), Schaffhausen 1900, S. 37–38; ders., Schicksale, 1901, S. 30; STASH, Chroniken B 24: Anton Marksteiner: Chronik Klettgau 1466–1803, S. 163.

15 STASH, Rheinschiffahrt BC 41: Schreiben Schaffhausen, 27. 1. 1801. Abgedruckt in Abschriften, 1889. Schaffhausens Hoheitsrechte am Rhein – Replik an das hohe schweizerische Bundesgericht, Schaffhausen 1895, erläuternde Zusätze, S. 7.

16 Zu früheren Schiffsunfällen bei Schaffhausen vgl. Karl Schmuki, Das Schiffsunglück auf dem Rhein bei Schaffhausen im Jahre 1739, in: Schaffhauser Mappe 1990, S. 45–48.

Joseph Zeiberlein und einem mit vier Pferden bespannten Wagen beim kleinen Wagenschiff an. Die Schiffsleute Leonhard, Konrad und Melchior Öchslin fanden sich wenig später bei der Fähre ein, und der Wagen wurde auf das Schiff gebracht.
Inzwischen warteten Hans Ulrich Frey, Knecht bei Herrn Zuber in Rudolfingen, mit einem Weinwagen und Andreas Berger aus Marthalen, der samt seinem elfjährigen Sohn Ulrich und dem Knecht Leonhard Weber mit einem kleinen, von zwei Ochsen gezogenen Wagen angekommen war. Der Rudolfinger Knecht Frey wollte, dass Bergers Wagen mit auf die Fähre gebracht würde. Darüber kam es zwischen Frey und Zeiberlein zum Streit, denn der eine drängte den anderen dazu, mit seinen Pferden immer weiter nach vorne zu fahren. Frey schlug sogar zum Ärger Zeiberleins die Pferde. Schliesslich rief der französische Kanonier Pierre Joseph Bouquié die Streithähne zur Ordnung. So konnte Leonhard Weber mit dem ochsengezogenen Marthaler Wagen auf das Schiff fahren, obwohl die beiden Karren sehr gedrängt standen. Die vier Pferde, nicht aber die beiden Ochsen wurden für die Überfahrt ausgespannt.
An Bord des Schiffes waren mindestens drei Fährleute (Melchior Öchslin, Leonhard Öchslin, Konrad Öchslin), achtzehn Soldaten, die Marthaler Andreas Berger, sein Sohn und der Knecht Leonhard Weber, der Sohn des Dachsener Müllers Hatt und Joseph Zeiberlein, der Knecht des Müllers, sowie der Schulaufseher Friedrich Ehrensperger aus Dachsen. Ausserdem transportierte die Fähre vier Pferde und zwei Ochsen mit den dazugehörigen zwei Wagen. Am Heck der Fähre arbeitete Konrad Öchslin, während vorne Melchior und Leonhard Öchslin standen, wobei Melchior das Steuerruder führte.
Die vielen Menschen, Tiere und die beiden Wagen in der Fähre sowie die Auseinandersetzung der beiden Knechte verwirrten den kurzsichtigen Schiffsmann Konrad Öchslin. Während Melchior Öchslin das Steuerruder in Ordnung brachte, stiess Konrad das Schiff zusammen mit dem Pontonier l'Hyver vom Ufer ab, ohne dass die beiden anderen Schiffsleute darauf gefasst waren, so dass die Fähre sofort rheinabwärts fuhr. Die überraschten Schiffer Melchior und Leonhard Öchslin beschimpften Konrad, versetzten ihm einige Schläge, worüber es zwischen ihnen zum Streit kam. Dann versuchten sie die Fähre ans Ufer zu lenken, doch der eine wollte auf die Schaffhauser Seite, der andere das Feuerthaler Ufer erreichen. So arbeiteten sie gegeneinander, und das Schiff schoss weiterhin stromabwärts. Als sie dies bemerkten, kam es zu neuen Auseinandersetzungen zwischen ihnen. Die Fähre war jetzt vollkommen ausser Kontrolle. Die Schiffsleute riefen um Hilfe, unter den Passagieren und Tieren herrschte Panik. Das Wagenschiff passierte knapp den sogenannten Frauenpfahl, wo der Versuch fehlschlug, das Schiff festzumachen. Der Sohn des Fischerstüblers kam mit einem kleinen Boot zur Hilfe. Das Bötchen wurde am grossen Schiff festgemacht.
Inzwischen stiess die Fähre an den mittleren Pfeiler der zerstörten Rheinbrücke. Dadurch fielen eines der Pferde und ein Soldat über Bord. Der Soldat klammerte sich an das Tier, welches an der Fähre festgebunden war. Joseph Zeiberlein schnitt schliesslich die Zügel durch, so dass Pferd und Soldat an Land schwimmen konnten. Einige Soldaten sprangen in Panik in das kleine Boot, machten es los und erreichten das rettende Ufer.

Zwei weitere Boote näherten sich der Fähre hinter der Brücke. Die erwachsenen Passagiere retteten sich auf die ankommenden Schiffe. Wann die Schiffmänner Leonhard und Konrad Öchslin das Schiff verliessen und ob sie die Letzten waren, ist nicht klar. Melchior Öchslin jedenfalls war der allerletzte Erwachsene an Bord, der wenige Schritte vor den Lächen[17] das Schiff verliess. An Bord blieben drei Jungen zurück, darunter der Sohn des Andreas Berger aus Marthalen. Von den beiden anderen Knaben ist nicht bekannt, wer sie waren und wie sie auf das Wagenschiff kamen.[18] Mit den Jungen starben einige Tiere. Die drei Pferde des Müllers Hatt ertranken, und die beiden Ochsen des Andreas Berger konnten sich zwar ans Ufer retten, mussten aber notgeschlachtet werden.[19]

Verhöre und Berichte

Die administrative Aufarbeitung des Unfalls begann mit dem Brief Corrodis, des Unterstatthalters (Verwaltungschef) des Bezirks Benken im Kanton Zürich, an den Schaffhauser Regierungsstatthalter (Verwaltungschef des Kantons) Johann Konrad Stierlin (1748–1826) vom Tag des Unfalls.[20] Später schrieb ein Advokat vom Zürcher Gebiet von der «thätige[n] Beyhülfe des rechtschaffenen C[antons] Districts-Stadthalter Corrodis, welcher mit rastloser Sorgfalt, so wol in seinem Bezirk an der Untersuchung über dieses Ereigniß arbeitete, als aber auch die Authoritaeten zu Schaffhausen zu gleichem Zwek aufforderte [...]. Dieser wakere Bezirks-Vorsteher glaubte für seine zu Schaden gekommene Mitbürger, die Gesellschaft der Schiffer zu einem Vergleich bereden zu können, in welcher Absicht er mit den Behörden zu Schaffhausen zusammengekommen war.»[21]

---

17 «Aus der Mitte des Stromes verläuft auf einer Felsenbank, gegen dem rechten Ufer hin, ein großer Damm, innerhalb welchem das Wasser ganz ruhig fließt, während dem es außerhalb desselben auf einer Streke von mehr als tausend Fuß rauschend über eine zahllose Menge 2–4 Fuß hoher Kalkfelsen herunterstürzt. Diese Felsen werden großentheils bei kleinem Wasserstande sichtbar, man nennt sie die Lächen und die Stelle hieß in früherer Zeit der obere Lauffen. Die sehr steilen und hohen Ufer des Rheines nähern sich längs der Lächen einander ziemlich und da, wo diese endigen, springt von zürcherscher Seite ein großer Fels plözlich an 80 Fuß in das Rheinbette vor, so daß dieses kaum noch 120 Fuß Breite besizt. Tosend und schäumend schießt die Wassermasse durch das enge Thor und macht zu gleicher Zeiten einen Fall von 6–10 Fuß.» Eduard Im-Thurn, Der Kanton Schaffhausen historisch, geographisch, statistisch geschildert, St. Gallen (Historisch-geographisch-statistisches Gemälde der Schweiz, Heft 12), Bern 1840, S. 19.

18 Die beiden Toten lassen sich weder in den Kirchenbüchern der Stadt Schaffhausen noch in jenen von Benken, Laufen und Marthalen nachweisen.

19 Die Schilderung des Unfalls erfolgte nach STASH, Helvetik G 40: Schiffsunglück vom 25. 6. 1800: Verhörprotokolle 1800; STASH, Helvetik L 5: Kassationsakten, Nr. 8: Verhörprotokolle 1800.

20 Der Eingang wurde vermerkt in STASH, Helvetik A 4, Nr. 7: Registratur Regierungsstatthalter 5. 1800–12. 1800, Nr. 41, S. 136. Dieser Brief ist das einzige den Unfall betreffende Schriftstück, welches verloren ist. Alle anderen Dokumente sind in verschiedenen Akten und Büchern des Staatsarchivs Schaffhausen erhalten. Im Staatsarchiv Zürich befinden sich keine Unterlagen zu diesem Unglück.

21 STASH, Helvetik L 5: Kassationsakten, Nr. 8: Kassationsbegehren o. O., 10. 11. 1800. Zu Jo-

Angespornt von der Möglichkeit, den Schaffhausern Versagen nachzuweisen, befragte der Unterstatthalter am 25. Juni Leonhard Weber, Fuhrmann von Marthalen, und einen Tag später Hans Ulrich Frey von Hagenbuch, Knecht des Zubers von Rudolfingen. Am 27. Juni liess er Joseph Zeiberlein aus Obersept (Pruntrut), Knecht beim Müller Hatt in Dachsen sowie den Schulaufseher Friedrich Ehrensperger von Dachsen und den darauffolgenden Tag die Gemeinde Feuerthalen sowie verschiedene Bürger von Langwiesen und Flurlingen befragen. Zudem besorgte er sich die schriftliche Aussage eines Herrn Liechtli vom 26. Juni.

So eifrig wie Corrodi war der Schaffhauser Regierungsstatthalter nicht.[22] Stierlin verhörte am Unfalltag die Schiffsleute. Er war aus politischen Gründen daran interessiert, dass möglichst wenig Schuld an den Schiffleuten hängen blieb. Den Inhalt des Verhörs und damit die offizielle Darstellung der Geschehnisse aus Schaffhauser Sicht referierte Stierlin in einem Brief an Corrodi vom 26. Juni. Er forderte den Unterstatthalter auf, Beteiligte und Zeugen aus seinem Verwaltungsbezirk zu vernehmen.[23] Stierlin selbst forderte Berichte vom 1. Bataillon der Schweizer Linieninfanterie und der französischen Rheinarmee an.

Die Befragten teilten sich in drei Gruppen: die Soldaten, die Bewohner des Zürcher Rheinufers und die Schaffhauser Schiffer. Alle hatten ein Interesse daran, ihre Erlebnisse auf eine bestimmte Art und Weise darzustellen. Niemand war «objektiv» oder versuchte es auch nur zu sein. Das lebensgefährliche und dramatische Ereignis des Unfalls und die Situation innerhalb der juristischen Untersuchung mit ihren Umständen führten dazu, dass die Geschichte in einer bestimmten Form auf der Grundlage von spezifischen Deutungsmustern erzählt wurde.[24]

Die Soldaten hatten eine unrühmliche Rolle beim Unglück gespielt, doch waren sie Teil der Besatzungsmacht und nur ihren Vorgesetzten verantwortlich. Daher wurden die französischen und helvetischen Soldaten lediglich von Offizieren befragt, und ihre Aussagen waren kurz und knapp. Sie berichteten unabhängig voneinander übereinstimmend vom Streit der Fuhrleute vor der Abfahrt des Schiffes und von den Auseinandersetzungen der Schiffer auf dem Fluss. Es «verstand einer der Schifleute das Schif nicht gut zu leiten, weswegen ihm der andere Vorwürfe machte, ihm das Ruder aus der Hand riß und damit schlug».[25] Dadurch geriet das Schiff ausser Kontrolle,

---

hannes Corrodi vgl. Hans Kläui, Aus der Geschichte der Gemeinde Marthalen, Marthalen 1958, S. 94–100.

22 Stierlin war ein Mann, «der wegen seiner rechtschaffenheit und echten bürgersinns allgemeines zutrauen und achtung besass». So lautete zumindest das Schaffhauser Urteil. Melchior Habichts Geschichte der Revolution, in: Der Unoth 1 (1868), S. 260–303, hier S. 274.

23 STASH, Helvetik G 40: Schiffsunglück vom 25. 6. 1800, Nr. 8: Verhörprotokoll Schaffhausen, 26. 6. 1800; STASH, Helvetik L 5: Kassationsakten, Nr. 8: Verhörprotokoll Schaffhausen, 26. 6. 1800; STASH, Helvetik C 3, Nr. 2: Missiven des Regierungsstatthalters, 5. 5. 1800–31. 10. 1800, Nr. 148, S. 130–133: Schreiben Schaffhausen, 26. 6. 1800.

24 Vgl. dazu Nathalie Zemon Davis, Der Kopf in der Schlinge. Gnadengesuche und ihre Erzähler, Frankfurt a. M. 1991, S. 16–19, 139–143.

25 STASH, Helvetik G 40: Schiffsunglück vom 25. 6. 1800: Nr. 1 und 9: Verhörprotokoll Schaffhau-

und die Insassen der Fähre konnten nur von den zu Hilfe eilenden Schiffen gerettet werden. Die Soldaten gaben den Schiffern die Schuld am Unglück, berichteten aber nicht über ihr eigenes Verhalten.[26]

Stärker noch als die Aussagen der Militärs haben die von Corrodi aufgezeichneten Berichte die deutliche Tendenz, den Schaffhauser Schiffleuten die Schuld am Unfall zu geben. Stellvertretend für die verschiedenen, von dem eifrigen Unterstatthalter vorgenommenen Verhöre soll auf die Aussage von Friedrich Ehrensperger aus Dachsen angeführt werden. Ehrensperger war als Agent[27] unterster Beamter der Verwaltung und damit vielleicht ein Untergebener Corrodis gewesen. Jetzt amtete er als Schulaufseher. Ehrensperger war von allen auf dem Wagenschiff befindlichen derjenige, der am unmittelbarsten die Haltung von Verwaltung und Bevölkerung auf dem Zürcher Rheinufer gegenüber den Schaffhausern in seinem Bericht ausdrückte. Seine Aussage beziehungsweise das, was der Unterstatthalter niederschrieb, schildert nicht nur den Unfall, sondern liefert Informationen darüber, auf welchem gemeinsamen Hintergrund Ehrensperger und Corrodi die Geschehnisse deuteten.

Ehrensperger schilderte kurz das Beladen des Schiffes und den Streit zwischen den beiden Knechten Zeiberlein und Frey. Nach dem Beladen fuhr die Fähre «ganz ruhig» ab:

«Nachdem sie eine kleine Streke fuhren, kamen die Schiffleute in Zwist; – einer von den vorderen kame durch das Schiff hinder, und schluge denjenigen, der das Schiff leiten sollte, und überließe deswegen das Schiff dem Schicksal, welches augenbliklich stromabwärts lieffe. [...]

Nachdem das Schiff stromabwärts zu lauffen beginnte, ruffen die Schiffleute, man solle ihnen ein kleines Schifflein bringen, welches auch noch ob der Brüke durch des Fischerstüblers Sohn ankame, welches sogleich an das Große vest gemacht wurde, sich auch der Angekommene auf das Äußerste gewehrt, [um] solches zu retten. Allein durch Mißverständniß, der einte vor- und der andere rükwärts wollte, in welcher Verwirrung dann das Schiff an das Brükenjoch stieße, wo dann das einte Pferd durch den Ansturz, samt einem Schweizer Soldat in das Wasser fiele, sich aber nun beyde retteten. Aber das Schiff konnte man nicht mehr retten, da dann das kleine Schiff mit Leuten an das Land fuhre, in welcher Zeit auch zwey andere Schifflein zur Hilfe eilten; in welche dann die Schiffleut zuerst sprangen, und Menschen und Vieh dem erfolgten Unglük überließen. Auch er, Ehrensperger, samt 2 Knechten die lezten aus dem grossen Schiff waren, und das kleine im Wegfahren nur noch kümerlich

---

sen, 1. 7. 1800; STASH, Helvetik L 5: Kassationsakten, Nr. 8: Verhörprotokoll Schaffhausen, 1. 7. 1800 (zeitgenössische deutsche Übersetzung des französischen Originals).

26 STASH, Helvetik G 40: Schiffsunglück vom 25. 6. 1800: Nr. 1 und 9: Verhörprotokoll Schaffhausen, 1. 7. 1800; Nr. 10: Verhörprotokoll Schaffhausen, 27. 6. 1800; STASH, Helvetik L 5: Kassationsakten, Nr. 8: Verhörprotokoll Schaffhausen, 27. 6. 1800 (mit zeitgenössischer deutscher Übersetzung des französischen Originals); Verhörprotokoll Schaffhausen, 1. 7. 1800 (mit zeitgenössischer deutscher Übersetzung des französischen Originals).

27 Kantonsgeschichte, Bd. 2, 2002, S. 635–636.

erreichen konnten. Er auch bey Gott und seinem Gewißen die Schuld dieses Unglüks niemand, dann den Schiffleuten zuschreiben könne!»[28]
Ehrensperger unterstellte den Schiffsleuten nicht nur die Schuld am Unfall, wie es schon die Soldaten getan hatten, sondern auch Feigheit und Pflichtvergessenheit. Denn er meinte nicht nur, bis zum Schluss in der Fähre geblieben zu sein, sondern behauptete nachdrücklich, dass die Schiffleute sich zu einem frühen Zeitpunkt retteten. Über seine Aussage hinaus wusste sich Ehrensperger an «nichts mehr [...] zu erinneren; in der Verwirrung und Todesangst, in der er gewesen, könne er weiters nichts mehr angeben. Er betheure aber, daß seine Aussage wahr seye.»[29]
Bezeichnenderweise erwähnt Ehrensperger die drei ertrunkenen Jungen mit keinem Wort, sondern behauptet, dass er und die beiden Knechte die Letzten an Bord der Fähre gewesen seien. Dies ist wohl nicht richtig, denn als Ehrensperger das Schiff verliess, war neben den Knaben zumindest noch der Steuermann Melchior Öchslin an Bord, der von verschiedenen Zeugen übereinstimmend als derjenige bezeichnet wurde, der die Fähre nach allen anderen verliess. Doch gibt Ehrensperger eine in sich stimmige und für sein Gegenüber akzeptable Schilderung des Herganges mit einer klaren Schuldzuweisung.
Die Schuld der Schaffhauser wird in allen von Corrodi aufgezeichneten Protokollen von den Betroffenen festgestellt. Der Unterstatthalter befragte zusätzlich als Augenzeugen sieben Bürger aus Feuerthalen, drei aus Flurlingen sowie den Präsidenten von Langwiesen. Sie erklärten übereinstimmend: «Alle miteinander, bei Gott und unserem gutten Gewißen, könen wir attestiren, daß zwey Schifleuthe [Leonhard und Konrad Öchslin] im Schiff, und diejenigen [Schaffhauser Schiffleute] an dem Land, so ruhig zu sahen, bis daß Schif unter der Brüke, wo es nicht mehr zu retten, nachkamen, Schuld an dießem Unglük sind.»[30]
Die Dorfbewohner der Zürcher Seite zweifelten nicht daran, dass die Schaffhauser am Unglück Schuld hatten und sich nicht so verhielten, wie sich Schiffer verhalten sollten. Und was sie erlebt und gesehen haben wollten, sagten sie in grosser Einmütigkeit aus. Die Feuerthaler unterstellten nicht nur den Schiffleuten in der Fähre, sondern auch den Zunftgenossen am Ufer Pflichtvergessenheit.
Die Stossrichtung der Zürcher Rheinanwohner entging den Schaffhausern nicht. Die Spitzen der Schaffhauser Verwaltung, Regierungsstatthalter Stierlin, Verwaltungskammerpräsident David Christof Stokar (1754–1814), Munizipalitätspräsident Stephan Maurer (* 1751), verhörten gemeinsam am 26. Juni die Schiffleute. Die Befragung durch die Honoratioren zeigt, wie wichtig die Angelegenheit genommen wurde. Sowohl die Beamten als auch die Schiffer Leonhard, Konrad und Melchior Öchslin hatten ein Interesse daran, dass das Verhör eine Geschichte ergab, welche die Unschuld der Schiffleute belegte. Leonhard Öchslin berichtete über das Gesche-

28 STASH, Helvetik G 40, Nr. 6: Verhörprotokoll Friedrich Ehrensperger, Marthalen, 27. 6. 1800.
29 Ebd.
30 STASH, Helvetik G 40, Nr. 7: Verhörprotokoll Gemeinde Feuerthalen, Feuerthalen, 28. 6. 1800.

hene. Er schilderte den Streit zwischen den beiden Knechten und die Schlichtung durch den Soldaten:
«Alles dieses habe den an dem Hintertheil des Schiffs stehenden, ohnehin blödsichtigen Conrad Öchslin bewogen, gemeindschaftlich mit einem französischen Canonier das Schiff von dem Ufer abzustosen. Da nun er so wenig als sein anderer Cammerad, Melchior Öchslin, dieses wegen dem Lermmen nicht bemerkt, und folglich sich nicht darauf gefaßt gemacht haben, so habe das Schiff eine entgegengesezte Richtung genohmen und sich ganz strommabwerths gewand. Des Druk des Wassers in jener Gegend, des auf dem Schiff selbst befindliche Last, und die sogleich entstandene Verwirung unter Menschen und Vieh habe es schlechterdings unmöglich gemacht, dasselbe an das Ufer zu bringen.
Freilich seyen sogleich mehrere Schiffe zu Hülfe geeilt. Anstatt aber dem grösseren helfen zu können, seyen selbige dardurch davon abgehalten worden, weil die darin befindlichen Personen sich in die kleinen gerettet und so die Rettung des Schiffs selbst unmöglich gemach[t], ja noch mehr gehindert als befördert, und mit der grosten Anstrengung haben sie, die Schiffleuthe, verhütten können, das daß Schiff nicht an dem sogenanten Frauenpfahl und an dem mittleren Pfeiler der ehmaligen Rheinbrücke zertrümmert worden, in dem selbiges wirklich noch einigermaßen angestosen, und die hefftige Erschütterung eines von den Pferdten über Bord geworfen habe. Dieses Pferdt verhinderte wirklich zum Theil auch in gewißer Hinsich[t] die Rettung des Schiffs, weil solches immer an den Vordertheil desselben gekommen und die Annäherung der kleinen Schiffe so lange verhindert habe, bis die Strangen abgeschnitten worden, und das Pferdt sich an das Ufer retten könnte.
Bey der Farb in Feurthalen habe das Schiff sich beynahe ganz dem Ufer genähert, der hefftige Zug deß Wassers aber dasselbe wider fortgezogen. Wie sehr er noch, nachdem sich ausser 3 Knaben und seinen zwey Cammeraden alle übrigen Personen bereits gerettet hätten, alle seine Kräfte angestrengt habe, besonders um besagten 3 Knaben willen, aus der Gefahr zu bringen, hierüber berufe er sich auf den grösten Theil der Bürger von Feurthalen, die als Zuschauer dem traurigen Vorfale zugesehen haben.
Aber kaum noch wenige Schritte von der sogenandten Leche entfernt, habe auch er, um nicht einem sichern Tod entgegen zu eilen, seine Rettung suchen müssen, worauf auch noch die 2 Ochsen, wormit der kleinere, nach Marthalen gehörige Wagen bespannen war, ans Land gekommen. Alles übrige, die unglücklichen Knaben und die 3, dem Müller von Dachsen zugehörigen Pferdt, ein Raub der Flutten geworden seyen.
Die wesentliche Ursache an diesem Unglük seye, der zwischen den beyden Fuhrleuten entstandene Streit, und das daraus entsprungene voreilige Abstoßen von dem Ufer, [...]
Die Aussage des 2ten Schiffmann, nammens Melchior Ochslin, 33 Jahr alt, stimte wortlich mit der Deposition des ersten überein, der er nur noch beyfügte, daß sie schon in der Nähe des Krans, das Schiff vermittelst einer Kette an einen Pfahl befestigen gesucht haben, und damit auch wahrscheinlich zustande gekommen seyn

würden, wenn nicht durch das Hinausspringen einiger von dem im Schiff befindlichen helvetischen Soldaten, die Kette, freilich unabsichtlich, loßgemacht worden wäre.»[31]

Die Schiffleute gaben den streitenden Knechten die Schuld. Dadurch habe der kurzsichtige Konrad Öchslin das Schiff zu früh vom Ufer losgemacht. Das Verhängnis habe unter anderem durch das panische Verhalten der Passagiere seinen Lauf genommen, obwohl bis zum Schluss alle drei Schiffer versucht hätten, das Boot und die drei Knaben zu retten. Die Zunftgenossen am Ufer seien sofort der Fähre zur Hilfe gekommen und hätten die erwachsenen Passagiere gerettet. Die Beamten waren nur zu geneigt, diese Erklärungen zu akzeptieren. Das Verhalten der Soldaten wurde von den Schiffleuten nur am Rande erwähnt und dann auch noch teilweise entschuldigt. Offensichtlich schien es den Schaffhausern nicht ratsam, dem Militär zu diesem Zeitpunkt eine Mitverantwortung zu geben. In den späteren gerichtlichen Auseinandersetzungen waren die Schiffleute nicht mehr so zurückhaltend, sondern gaben sowohl den streitenden Knechten als auch den Soldaten die Schuld am Unglück.

Doch es ging den Berichten von Ehrensperger und den Schiffleuten nicht nur um Schuld und Sühne, sondern auch um Ehre und Ansehen. Ehrensperger gab den Schiffern nicht nur die Schuld am Unfall, sondern behauptete, dass sie das Wagenschiff früh verliessen und seinem Schicksal überliessen. Dagegen stellten die drei Öchslins nicht nur ihre Unschuld beim Unfall heraus, sondern ihr fast heldenhaftes Bemühen, Schiff und Insassen zu retten, wobei sie als Letzte lebend die Fähre verliessen.

Sie beriefen sich in völliger Verkennung der Verhältnisse auf die Feuerthaler als Zeugen. Dabei berichteten die Feuerthaler Corrodi, dass Leonhard und Konrad Öchslin nicht an der Rettung des Schiffes gearbeitet hatten, sondern das Schiff in der Nähe der Lächen verliessen. Nur Melchior Öchslin habe versucht, die Fähre an Land zu bringen, und sei als Letzter von Bord gegangen.[32] Interessant waren hierüber die Aussagen der Schiffer. Leonhard Öchslin behauptete, wenige Schritte vor der Läche von Bord gegangen zu sein, während Konrad zugab, schon früher bei einer Wiese an Land gesprungen zu sein, als das Boot sich dem Ufer genähert hatte. Nur Melchior berichtete nicht, wann er die Fähre verliess.[33] Im Verlauf der gerichtlichen Auseinandersetzung wurde in diesem Punkt auf Differenzierungen verzichtet. Die Schaffhauser stellten die Schiffer als eine geschlossene Gruppe dar, die gemeinsam gleich eifrig an der Rettung der Fähre gearbeitet hatten. Durch dieses Vorgehen sollte das tapfere Verhalten von Melchior Öchslin das nicht ganz so mutige Benehmen seiner Kollegen verdecken.

---

31 STASH, Helvetik G 40, Nr. 8: Verhörprotokoll Leonhard, Konrad und Melchior Öchslin, Schaffhausen, 26. 6. 1800; STASH, Helvetik L 5, Kassationsakten, Nr. 8: Verhörprotokoll Leonhard, Konrad und Melchior Öchslin, Schaffhausen, 26. 6. 1800.

32 STASH, Helvetik G 40, Nr. 7: Verhörprotokoll Gemeinde Feuerthalen, Feuerthalen, 28. 6. 1800; STASH, Helvetik L 5, Kassationsakten, Nr. 8: Verhörprotokoll Gemeinde Feuerthalen, Feuerthalen, 28. 6. 1800.

33 STASH, Helvetik G 40, Nr. 8: Verhörprotokoll Leonhard, Konrad und Melchior Öchslin, Schaffhausen, 26. 6. 1800; STASH, Helvetik L 5, Kassationsakten, Nr. 8: Verhörprotokoll Leonhard, Konrad und Melchior Öchslin, Schaffhausen, 26. 6. 1800.

Dabei war Melchior Öchslin am Anfang anderer Meinung gewesen. Als er sich aus dem Rhein gerettet hatte, rief er gegenüber dem sogenannten Schwarzen Schiffmeister aus: «An diesem Unglück ist niemand als euer Sohn schuld, er hat immer contra gearbeitet. Wan ich ihn antrefe, erstich ich ihn.»[34] Doch in der offiziellen Untersuchung traten die Schiffer einig auf, und liessen keinen Keil zwischen sich treiben. Nicht die Suche nach und die Ahndung von individueller Schuld, sondern die Minimierung der Folgen für die Schiffleute beziehungsweise die Schiffergesellschaft und Schaffhausen allgemein standen im Vordergrund.

Die gerichtliche Aufarbeitung

Nach den Verhören begann die juristische Aufarbeitung des Unglücks. Mit den Abschriften der Protokolle schickte Unterstatthalter Corrodi am 28. Juni an Stierlin ein Begleitschreiben, dass Schadensersatz zu leisten sei, «zu bezahlen von der Zunft zun Schifleuthen, da die Verhöre die Schuld auf solche zeigen». Er forderte den Regierungsstatthalter auf, drei Gerichte vorzuschlagen, um die Ansprüche zu klären. Das eine Gericht hätte von den Klägern und das zweite von den Beklagten abgelehnt werden können, so dass dann vor dem Dritten verhandelt worden wäre.[35] Hier zeigte sich das tiefe Misstrauen der Zürcher Rheinanwohner gegenüber Schaffhausen und der juristischen Aufarbeitung des Unfalls durch das zuständige Schaffhauser Distriktsgericht. Die Forderung nach drei Gerichten lehnte Regierungsstatthalter Stierlin ab. Er verwies auf das zuständige Schaffhauser Distriktsgericht, welches ein unparteiisches Urteil fällen würde.[36]

Als Kläger traten Andreas Berger, Schlosser aus Marthalen, und Konrad Hatt, Müller in Dachsen, auf. Berger hatte seinen elfjährigen Sohn bei dem Unglück verloren sowie zwei Ochsen, die notgeschlachtet werden mussten, und einen Wagen. Hatt büsste drei Pferde und einen Wagen ein. Zuerst wurde geklärt, dass nicht die drei Schiffleute, sondern die Schiffergesellschaft die zu verklagende Partei sei.[37] Die Mitglieder der Schiffergesellschaft wechselten sich täglich mit dem Dienst auf der Fähre ab, wobei der gemeinschaftliche Gewinn bis auf einen für Entschädigungszahlungen bei eventuellen Unglücken bestimmten Teil an die Schiffer verteilt wurde. Zudem musste jeder Schiffmeister für den Schadensfall eine Bürgschaft leisten. Politisch gesehen war diese Regelung ein Pluspunkt für Schaffhausen und wurde in entsprechen-

---

34 STASH, Helvetik G 40: Verhör der Gemeinde Feuerthalen, Feuerthalen, 28. 6. 1800.

35 STASH, Korrespondenz, Juni 1800: Brief Marthalen, 28. 6. 1800.

36 STASH, Helvetik C 3, Nr. 2: Missiven des Regierungsstatthalters, 5. 5. 1800–31. 10. 1800, Nr. 164, S. 146–147: Schreiben Schaffhausen, 1. 7. 1800; Nr. 200, S. 178–179: Schreiben Schaffhausen, 19. 7. 1800. Allerdings schrieb Stierlin am 19. 7. an Corrodi, er hoffe, dass alle Forderungen nach Schadenersatz gütlich beigelegt werden könnten. STASH, Helvetik C 3, Nr. 2: Missiven des Regierungsstatthalters, 5. 5. 1800–31. 10. 1800, Nr. 200, S. 178–179: Schreiben Schaffhausen, 19. 7. 1800.

37 STASH, Helvetik M 1, Nr. 4: Distriktsgericht Schaffhausen, Protokolle, 9. 6. 1800–17. 12. 1800, S. 100–101: Verhandlung, 11. 7. 1800.

den Dokumenten gegen Feuerthaler Ansprüche ins Feld geführt. Die Schaffhauser argumentierten, dass nur die Schiffergesellschaft der Stadt diese Art von Sicherheit gewährleisten konnte, nicht aber der einzelne Schiffer eines Dorfes.[38]
Nachdem am 11. Juli die Frage des Beklagten geklärt wurde, begann am 14. vor dem Distriktsgericht Schaffhausen die Verhandlung in der Sache. Hatt und Berger behaupteten, die Schiffleute seien am Unfall schuld, (1) weil sie das Schiff überladen und dadurch den Streit zwischen den beiden Knechten provoziert hätten, (2) statt einem tüchtigen Schiffer einen kurzsichtigen Mann unter sich gehabt und (3) keine Seile oder Ketten in der Fähre hatten, um im Notfall das Boot irgendwo festzumachen. Die Vertreter der Schiffergesellschaft wiesen die Vorwürfe zurück und betonten die Schuld der Soldaten. Da von beiden Seiten die Möglichkeit einer gütlichen Einigung gesehen wurde, fällte das Gericht kein Urteil.[39]
Mit Müller Hatt konnte sich die Schiffergesellschaft auf eine Entschädigungszahlung von 47 neuen Louisdor sowie die Übergabe der drei aus dem Wasser geretteten Pferdegeschirre einigen. Mit Andreas Berger war kein Kompromiss möglich, weil dieser zu viel Geld verlangte.[40] Mit der Verhandlung vom 13. August trat der Rechtsstreit in eine neue Phase ein, denn es war strittig, nach welchem Paragraphen das Unglück zu beurteilen sei.[41] § 126 des Peinlichen Gesetzbuches bezog sich auf Todesfälle, bei denen sich der zufällige Verursacher weder durch Achtlosigkeit noch Unbedachtheit schuldig gemacht hatte. Schadenersatz musste nicht geleistet werden.[42] § 127 dagegen behandelte Fälle, in denen eine Person durch Nachlässigkeit oder Unvorsichtigkeit den Tod eines Menschen verursachte. Bei solchen Geschehnissen lag zwar kein Verbrechen vor, aber der Täter hatte Schadenersatz zu leisten.[43] Fälle nach § 127 gehörten als Kriminalfälle vor das Kantonsgericht, während solche nach § 126 vom Distriktsgericht entschieden wurden.

---

38 STASH, Helvetik M 1, Nr. 4: Distriktsgericht Schaffhausen, Protokolle, 9. 6. 1800–17. 12. 1800, S. 100; STASH, Rheinschiffahrt BC 41: Schreiben Schaffhausen, 27. 1. 1801. Abgedruckt in Abschriften, 1889. Hoheitsrechte, 1895, erläuternde Zusätze, S. 7.

39 STASH, Helvetik M 1, Nr. 4: Distriktsgericht Schaffhausen, Protokolle 9. 6. 1800–17. 12. 1800, S. 106–110: Verhandlung, 14. 7. 1800.

40 STASH, Helvetik M 1, Nr. 4: Distriktsgericht Schaffhausen, Protokolle 9. 6. 1800–17. 12. 1800, S. 143–144: Verhandlung, 8. 8. 1800.

41 STASH, Helvetik M 1, Nr. 4: Distriktsgericht Schaffhausen, Protokolle 9. 6. 1800–17. 12. 1800, S. 173–174: Verhandlung, 13. 8. 1800.

42 «§. 126. Im Fall eines unwillkührlich begangenen Mordes, wenn bewiesen wird, daß er bloß aus Zufall geschah, der nicht Folge irgend einer Nachläßigkeit, noch einiger Unvorsichtigkeit des Thäters war, ist derselbe nicht als Verbrechen zu betrachten, und es kann keine Strafe, auch nicht einmal eine bürgerlich[e] Verurtheilung statt finden.» STAZH, I Cb 1: Peinliches Gesetzbuch, Luzern, 4. 5. 1799, S. 25. Vgl. dazu den französischen Text: Actensammlung aus der Zeit der Helvetischen Republik (1798–1803), bearb. von Johannes Strickler, Bd. IV: April bis September 1799, Bern 1892, Nr. 122, S. 393–453, hier S. 406: Code Pénal, Luzern, 4. 5. 1799.

43 «§. 127. Im Fall eines unwillkührlich begangenen Mordes, der aber aus Folge einer Unvorsichtigkeit oder Nachläßigkeit des Thäters sich ereignet hat, ist derselbe nicht als Verbrechen zu betrachten, und der Angeklagte wird losgesprochen. Aber in diesem Fall wird das Gericht über den Schadenersatz und Interessen sprechen, und den Umständen nach auch korrektionelle Strafen

Berger bestand auf einer Anklage nach § 127, worauf das Distriktsgericht den Fall an das zuständige Kantonsgericht überwies. Dort hatte Bergers Ansinnen keine Aussicht auf Erfolg. Der Schaffhauser Unterstatthalter Maurer referierte über den Fall, und das Gericht folgte den Ausführungen der Schiffergesellschaft, dass am Unglück eigentlich die Soldaten schuld seien.[44] So stand am 19. September Berger wieder vor dem Distriktsgericht. Dieses führte aus, dass es eigentlich kein Urteil habe fällen wollen, sondern auf eine gütliche Einigung der beiden Streitparteien gehofft habe. Weil es dazu aber nicht gekommen sei, werde der Fall nach § 126 beurteilt und «Berger in Rüksicht seiner Anforderung für den Knaben ab und zu Ruhe gewiesen». Der Wert der Ochsen sollte ihm allerdings von der Schiffergesellschaft ersetzt und der aus dem Wasser geborgene Wagen repariert werden.[45]

Gegen dieses Urteil appellierte Berger beim Kantonsgericht. Er forderte weiterhin Schadenersatz für die Arbeitskraft seines ertrunkenen elfjährigen Sohnes. Er führte aus, dass «er zwar den Verluest seines Knaben an sich für unersezlich halte, wohl aber für die Unkosten, welche ihn die Auferziehung seines zweyten Knabens und die Haltung eines Taglöhners verursachen werde, eine billige Entschädigung von den Schiffleuthen zu fordern sich berechtiget glaube, weil das Wagenschiff durch ihre offenbahre Vernachlässigung verunglükte, und sein Knabe dabey ums Leben gekommen seye. So erwarte er der Richter werde ihm für diese Kosten einem Schadenersaz von 4 Neuen Luisdors jährlich, biß sein zweyter Knab 11 Jahr alt seye, zuerkennen [...].»[46]

Doch die Schiffergesellschaft beharrte darauf, dass das Verhalten der Soldaten zum Unglück geführt habe und die Schiffleute deshalb als unschuldig anzusehen seien. Ausserdem sei es noch nie vorgekommen, dass für einen im Rhein verunglückten Menschen Schadenersatz geleistet worden sei. Das Kantonsgericht unter dem Vorsitz von Johann Martin Meyenburg (1757–1833)[47] folgte in seinem Urteil vom 27. Oktober vollständig der Ansicht der Schiffergesellschaft, so dass der Entscheid des Distriktsgerichtes in allen Punkten bestätigt wurde. Dieser Rechtspruch war für fünf der dreizehn Kantonsrichter zu einseitig. Sie gaben zu Protokoll, dass die Schiffleute sich einige Nachlässigkeit hätten zuschulden kommen lassen. So sollte man nicht § 126, sondern § 127 anwenden. Als Schadenersatz von Seiten der

---

verhängen.» STAZH, I Cb 1: Peinliches Gesetzbuch, Luzern 4. 5. 1799, S. 25. Vgl. dazu den französischen Text: Actensammlung aus der Zeit der Helvetischen Republik (1798–1803), bearb. von Johannes Strickler, Bd. IV: April bis September 1799, Bern 1892, Nr. 122, S. 393–453, hier S. 406: Code Pénal, Luzern, 4. 5. 1799.

44 STASH, Helvetik L 1, Nr. 2: Kantonsgericht Protokolle, 12. 5. 1800–10. 2. 1802, S. 56–57: 16. Sitzung, 18. 8. 1800.

45 STASH, Helvetik M 1, Nr. 4: Distriktsgericht Schaffhausen, Protokolle 9. 6. 1800–17. 12. 1800, S. 248–249: Verhandlung, 19. 9. 1800.

46 STASH, Helvetik L 1, Nr. 2: Kantonsgericht Protokolle, 12. 5. 1800–10. 2. 1800, S. 148: 31. Sitzung, 27. 10. 1800.

47 Vgl. das wenig vorteilhafte Porträt aus der Feder seines Sohnes: Lebenserinnerungen des Bürgermeisters Franz Anselm von Meyenburg-Rausch (1785–1859), 1. Hälfte, Schaffhauser Neujahrsblatt 1896, S. 2–4.

Schiffergesellschaft schlugen sie 10 neue Louisdor und die Zahlung der Gerichtsgebühren vor.[48]
Berger gab den Fall nicht auf, sondern wandte sich an den Obersten Gerichtshof der Helvetischen Republik. Der Gerichtshof kassierte am 4. Mai 1801 die bisherigen Urteile, so dass wieder in Schaffhausen verhandelt werden musste. In diesem Zusammenhang wurde festgestellt, dass weder dem Distrikts- noch dem Kantonsgericht die von Corrodi verfassten Protokolle vorgelegen hätten.[49] Es wurde ausschliesslich aufgrund des Verhörs der Schiffleute und der kurzen Berichte der französischen und helvetischen Soldaten sowie der mündlich vorgetragenen Argumente geurteilt.
Das Schaffhauser Suppleantengericht trat am 15. Juni in Gegenwart des Regierungsstatthalters Stierlin und des Unterstatthalters Maurer und unter dem Präsidium des Johann Martin Meyenburg zusammen, der als vorsitzender Richter bereits für die Kantonsgerichtsurteile verantwortlich gewesen war. Bei dieser Zusammensetzung des Gerichts erstaunt es nicht, dass die bisherigen Schaffhauser Urteile in vollem Umfang bestätigt wurden.[50]

Verlust und teilweiser Wiedergewinn der Schaffhauser Schifffahrtsrechte

Der Unfall hatte den Gegensatz zwischen den privilegierten Schaffhausern und den Anrainern des Zürcher Rheinufers deutlich gemacht. So ist es nicht erstaunlich, dass die Gemeinde Feuerthalen wenige Wochen nach dem Unglück am 15. Juli 1800 an die Verwaltungskammer des Kantons Zürich schrieb und um freie Schifffahrt auf dem Rhein bat. Die Verwaltungskammer verlangte von der Gemeinde noch genauere Angaben und schickte schliesslich am 6. September einen Brief an den zuständigen Minister des Innern, Albrecht Rengger (1764–1835).[51] Feuerthalen entsandte einen Mann nach Bern, um die Bittschrift durch «mündliche Vorstellungen» erläutern und unterstützen zu lassen.[52]

---

48 STASH, Helvetik L 1, Nr. 2: Kantonsgericht Protokolle, 12. 5. 1800–10. 2. 1800, 31. Sitzung, 27. 10. 1800, S. 146–152.

49 STASH, Helvetik L 1, Nr. 4: Anhang zu dem Protokoll des Kantonsgerichts von 1801–1802, S. 1, 4–5: Suppleantengericht, 15. 6. 1801; STASH, Helvetik L 5, Nr. 8: Schreiben Bern, 5. 5. 1801.

50 STASH, Helvetik L 1, Nr. 4: Anhang zu dem Protokoll des Kantonsgerichts von 1801–1802, S. 1–9: Suppleantengericht, 15. 6. 1801. Das Urteil wurde im Monat darauf rechtskräftig. Allerdings zahlte Berger die Gerichtsgebühren in den nächsten Monaten nicht. STASH, Helvetik C 3, Nr. 10: Missiven des Regierungsstatthalters, 6. 1. 1801–29. 12. 1801, Nr. 98, S. 75, Brief Schaffhausen, 23. 7. 1801; Nr. 105, S. 80–82: Brief Schaffhausen, 11. 8. 1801. STASH, Korrespondenz: Brief Marthalen, 27. 7. 1801.

51 STAZH, K I, Nr. 38: Missivenprotokoll Verwaltungskammer, 1. 9.–31. 12. 1800, S. 20–21: Brief Zürich, 6. 9. 1800; ebd. Nr. 21: Protokoll Verwaltungskammer, 3. 6. 1800–31. 8. 1800, S. 240: Brief Feuerthalen, 18. 7. 1800, über eine Petition der Gemeinde Feuerthalen um «freye Schiffahrt». Zu Rengger vgl. Wolfgang von Wartburg, Die grossen Helvetiker. Bedeutende Persönlichkeiten in bewegter Zeit 1798–1815, Schaffhausen 1997, S. 44–65, und die dort genannte Literatur.

Minister Rengger forderte am 13. September von der Verwaltungskammer in Schaffhausen einen genaueren Bericht, den Georg Müller im Namen der Kammer im Oktober anfertigte. Gestützt auf das Herkommen wurden kurz die Schaffhauser Vorrechte und die im Laufe der Zeit ergangenen Bestätigungen resümiert. Müller versuchte in dieser wie in den späteren Denkschriften, die Schaffhauser Vorrechte ins bürgerliche Zeitalter zu retten, indem er sie als Eigentum der Stadtgemeinde bezeichnete, das wie jedes andere Eigentum zu schützen sei. Diese Argumentation überzeugte die helvetischen Behörden in Bern nicht. Am 12. November hob das Direktorium (der Vollziehungsrat) der Helvetischen Republik die ausschliesslichen Schaffhauser Rheinschifffahrtsrechte auf und stellte die Feuerthaler Schiffer den Schaffhausern gleich. Mit einem kurzen Brief vom 24. November teilte Rengger Schaffhausen diesen Beschluss mit.[53]

Das Entsetzen in Schaffhausen war gross, doch gab man sich in der Stadt nicht geschlagen. Stephan Maurer als Präsident der Verwaltungskammer und Georg Müller als Verwaltungskommissar wurden am 2. Dezember nach Bern gesandt, um die helvetischen Zentralbehörden umzustimmen. Er und Maurer sollten mit Minister Rengger und anderen wichtigen Persönlichkeiten sprechen. Die beiden konnten keine Unterredung mit dem Direktorium erlangen, weil dies nicht üblich war, sondern hatten ihr Anliegen schriftlich vorzubringen. Daraufhin arbeitete Müller bis zum 5. Dezember ein neues, umfangreiches Memorial aus.[54]

Der Schaffhauser Einspruch sollte bei der Direktoriumssitzung vom 12. Januar 1801 behandelt werden, doch wurde er nicht diskutiert. Stattdessen wurde der Finanzminister beauftragt, ein umfassendes Gutachten über den Schweizer Salzhandel zu verfassen, der für die Rheinschifffahrt von grosser Bedeutung war. Bis zu einem neuen Entscheid sollte der bisherige Beschluss des Direktoriums gelten. Dem Schaffhauser Regierungsstatthalter Stierlin wurde am 16. Januar mitgeteilt, dass das Direktorium den Schaffhauser Einspruch geprüft habe, aber in der Tagesordnung weiter gegangen sei. Drei Tage später informierte Stierlin die städtische Gemeindekammer offiziell.[55]

Der Entscheid des Direktoriums vom 12. November war rechtskräftig, doch die Schaffhauser waren nicht bereit, dies zu akzeptieren – zumal nach Zürcher Auffassung mit dem Schifffahrtsrecht auch das Stapelrecht aufgehoben sein sollte.[56] Bei

---

52 STAZH, K II, Nr. 110a: Helvetik, Zürcherische Gemeinden: Feuerthalen und Langwiesen, Flurlingen 1798–1803: Relation Zürich, 16. 2. 1801.

53 Abschriften, 1889: Schreiben Bern, 13. 9. 1800; Bericht Schaffhausen, [1.] 10. 1800; Brief Bern, 24. 11. 1800. Briefwechsel, 1891: Nr. 160, S. 252, Brief Schaffhausen, 22. 1. 1801.

54 Abschriften, 1889: Memorial Bern, 5. 12. 1800; Denkschrift Schaffhausen, 27. 1. 1801. Briefwechsel, 1891: Nr. 160, S. 252–253, Brief Schaffhausen, 22. 1. 1801. Karl Stockar, Johann Georg Müller, Doktor der Theologie, Professor und Oberschulherr zu Schaffhausen, Basel 1885, S. 198–200; Lang, Schicksale, 1901, S. 74.

55 Abschriften, 1889: Schreiben Bern, 16. 1. 1801; Schreiben Schaffhausen, 19. 1. 1801; Lang, Schicksale, 1901, S. 74.

56 STASH, Korrespondenz: Brief Benken, 10. 2. 1801; Brief Marthalen, 11. 2. 1801; STASH, Helvetik C 3, Nr. 10: Missiven des Regierungsstatthalters, 6. 1. 1801–29. 12. 1801, Nr. 21, S. 22–24: Brief Schaffhausen, 13. 2. 1801.

den Schaffhauser Schiffleuten gingen die Emotionen hoch. Der Benkemer Unterstatthalter Corrodi hatte wiederholt Grund zu protestieren. So schrieb er Mitte Januar 1801: «Nun hatte von Seite Feurthalen[s] schon zu wiederhollten Mahlen von diesem erhaltenen Schifartsrecht Gebrauch gemacht werden wollen, allein [...es] wurde den dießeitigen Schifleuthen, auf die ungebührlichste Arth von jenen zu Schaffhausen heftige Intrigue gemacht und unter Behauptungen, die iezt durchaus nicht mehr statt finden können, auch so gar unter bürgerlichen Drohungen, die Schiffart untersagt.»[57]
Bei einem Vorfall wollte zum Beispiel am 6. Januar ein Feuerthaler Steine transportieren. Der Schaffhauser Schiffmeister Pfau fuhr mehrmals über den Rhein, um dem Feuerthaler die Schifffahrt zu untersagen, und drohte, den Weidling andernfalls die Lächen hinunterzuschicken. In der Nacht wurde der Weidling gestohlen, wobei die Diebe das Boot tatsächlich den Rhein hinuntertreiben liessen. Am 15. wurde einem Feuerthaler der Transport von Brettern über den Rhein untersagt.[58]
Auch die Stadtverwaltung Schaffhausen war durchaus nicht gewillt, sich mit den neuen Verhältnissen abzufinden. Am 27. wurden Feuerthaler Schiffleute vor den Schaffhauser Präsidenten zitiert, um die Erlaubnis für ihre Tätigkeit vorzulegen. Sie brachten vom Feuerthaler Präsidenten den Beschluss des Direktoriums bei. Doch das reichte dem Schaffhauser nicht, er forderte ein Patent der Zürcher Verwaltungskammer. Gegen diese Anmassung protestierte Corrodi energisch. Der Schaffhauser Regierungsstatthalter Stierlin spielte die Sache herunter und schlug vor, dass sich die Feuerthaler mit der Ausübung ihrer neuen Rechte zurückhalten sollten, da der Schaffhauser Einspruch bei den helvetischen Zentralbehörden noch nicht abschliessend entschieden sei. Er würde im Gegenzug dafür sorgen, dass die Schiffe vom Zürcher Rheinufer künftig ungestört in Schaffhausen anlanden könnten.[59]
Stierlin bezog sich bei dem Hinweis auf die noch nicht abgeschlossene Klärung der Schifffahrtsrechte auf eine neue Schrift von Georg Müller. Dieser erweiterte im Januar sein Memorial vom 5. Dezember 1800. Die neue Denkschrift mit dem Datum vom 27. Januar 1801 wurde an den gesetzgebenden Rat nach Bern geschickt. Die Schaffhauser Gemeindekammer wie auch Müller selbst waren sehr zufrieden mit diesem Werk.[60] Doch eine Wirkung hatte die Denkschrift nicht; die Beratung über das Thema wurde vom gesetzgebenden Rat immer wieder verschoben, bis sich dieser 1802 auflöste.[61]

---

57 STASH, Korrespondenz: Brief Marthalen, 16. 1. 1801.

58 Ebd.; STASH, Helvetik C 3, Nr. 10: Missiven des Regierungsstatthalters, 6. 1. 1801–29. 12. 1801, Nr. 7, S. 6–8: Brief Schaffhausen, 19. 1. 1801.

59 STASH, Korrespondenz: Brief Marthalen, 31. 1. 1801; STASH, Helvetik C 3, Nr. 10: Missiven des Regierungsstatthalters, 6. 1. 1801–29. 12. 1801, Nr. 13, S. 11–12: Brief Schaffhausen, 2. 2. 1801; STAZH, K II, Nr. 110a: Helvetik, Zürcherische Gemeinden: Feuerthalen und Langwiesen, Flurlingen 1798–1803: Relation Zürich, 16. 2. 1801.

60 Abschriften, 1889: Denkschrift Schaffhausen, 27. 1. 1801. Briefwechsel, 1891: Nr. 161, S. 254–255, Brief Schaffhausen, 31. 1. 1801; Nr. 163, S. 256, Brief o. O., 14. 2. 1801.

61 Abschriften, 1889: Schreiben Schaffhausen, 25. 2. 1805. Vgl. Briefwechsel, 1891: Nr. 165, S. 258, Brief Schaffhausen, 21. 3. 1801.

Eine Beruhigung der Situation kam dadurch zustande, dass noch im Januar die Schiffleute von beiden Rheinufern mündlich verabredeten, dass jede Partei nur die an ihrem Ufer anlangenden Personen befördern sollten. Durch diese Übereinkunft war der reibungslose Ablauf des Verkehrs über den Rhein mit dem Schiff gewährleistet, welches der Gemeinde Feuerthalen gehörte. Die Gemeinde hatte für einen Lohn von 2 Gulden pro Tag einen erfahrenen Schiffer angeheuert. Diesem standen acht Dörfler zur Seite, die vom Schiffmann geschult wurden. Jeweils zwei davon waren täglich im Dienst, wofür sie 12 Batzen erhielten. Die Vergütungen wurden aus den Fährgebühren bezahlt, wobei die Gemeinde einen Überschuss von 18 bis 22 Gulden pro Woche erzielte.[62]

Der Fährbetrieb der Gemeinde Feuerthalen wurde von den Schaffhausern akzeptiert, trotzdem gab es weitere Konflikte. Der Feuerthaler Öttiker Metzger hatte Anfang Februar von einem Schaffhauser ein Schiff gekauft. Bei seiner ersten Tour von Feuerthalen über den Rhein nach Schaffhausen und zurück wurde er von vier Schaffhauser Schiffleuten gesehen. Sie setzten Metzger nach, erreichten ihn aber erst am Zürcher Ufer. Dort beschimpften und schlugen sie ihn, nahmen ihm sein Schiff weg und zogen es in Schaffhausen aufs Land.[63] Am 5. Februar stiessen Schaffhauser Schiffleute gegen Lorenz Müller von Flurlingen schwere Drohungen aus, weil dieser seinen Weidling den Feuerthalern ab und zu zur Verfügung stellte. Dabei äusserten sie, dass sie nur Feuerthaler Schiffleute dulden wollten, «die 7 oder 8 Tag, die es noch dauren werde».[64]

In Schaffhausen bestand immer noch die Hoffnung, dass die städtischen Vorrechte bald wiederhergestellt werden würden. Die Feuerthaler beschwerten sich in Zürich über ihre Behandlung durch die Schaffhauser Schiffleute und besonders über den Fall des Öttiker Metzger . Daraufhin wurde Hans Konrad Toggenburger (1766–1830), ein Mitglied der Verwaltungskammer des Kantons Zürich, an den Rhein geschickt. Toggenburger traf den Schaffhauser Verwaltungskammerpräsidenten Stokar und korrespondierte mit Regierungsstatthalter Stierlin. Die Schaffhauser waren bereit, einstweilen die Schifffahrt der Feuerthaler zu dulden, aber protestierten dagegen, dass Schiffe mit Waren am Zürcher Ufer anlanden dürften.[65] Dieser Streit ums Stapelrecht

---

62 STAZH, K II, Nr. 110a: Helvetik, Zürcherische Gemeinden: Feuerthalen und Langwiesen, Flurlingen 1798–1803: Relation Zürich, 16. 2. 1801.

63 STAZH, K II, Nr. 110a: Helvetik, Zürcherische Gemeinden: Feuerthalen und Langwiesen, Flurlingen 1798–1803: Relation Zürich, 16. 2. 1801. Der Streit um die juristische Aufarbeitung des Vorfalls dauerte lange. Ebd.: Brief Marthalen, 3. 6. 1801; Brief Marthalen, 16. 9. 1801; Brief o. O., 21. 9. 1801.

64 STAZH, K II, Nr. 110a: Helvetik, Zürcherische Gemeinden: Feuerthalen und Langwiesen, Flurlingen 1798–1803: Brief Feuerthalen, 5. 2. 1801.

65 STAZH, K II, Nr. 110a: Helvetik, Zürcherische Gemeinden: Feuerthalen und Langwiesen, Flurlingen 1798–1803: Relation Zürich, 16. 2. 1801; STASH, Korrespondenz: Brief Marthalen, 11. 2. 1801; STASH, Helvetik C 3, Nr. 10: Missiven des Regierungsstatthalters, 6. 1. 1801–29. 12. 1801, Nr. 21, S. 22–24: Brief Schaffhausen, 13. 2. 1801. Vgl. STASH, Helvetik C 3, Nr. 6: Missiven des Regierungsstatthalters, 2. 1. 1801–28. 12. 1801, Nr. 63, S. 38–40: Schreiben Schaffhausen, 13. 2. 1801.

wurde anscheinend nicht abschliessend entschieden, aber Schaffhausen akzeptierte es schliesslich, dass die Feuerthaler mit kleinen Schiffen Personen und Waren transportierten.[66]

Trotz dieser Regelungen ging zwischen Schaffhausen und Feuerthalen die Politik der Nadelstiche weiter, und schnell konnte es wieder zu Auseinandersetzungen kommen. Regierungsstatthalter Stierlin schrieb Ende Februar an den Feuerthaler Präsidenten, weil er gehört hatte, dass die dortigen Schiffer für den nächsten Markttag Schiffer von Langwiesen und Flurlingen angestellt hätten, um mehr Gewinn machen zu können. Sollte dies so sein, dann sollten sich die Feuerthaler nicht wundern, wenn «unangenehme Auftritte daraus entstehen würden».[67]

Am 26. Mai fuhr der Knecht des Müllers Hatt aus Dachsen mit einem Fuhrwerk auf das Wagenschiff in Schaffhausen, um auf das andere Ufer übergesetzt zu werden. Die Schiffleute befahlen ihm, mit dem Wagen weiter vorwärts zu fahren. Mit den Worten, dass ihm so schon einmal vier Pferde und ein Wagen verloren gegangen waren, wollte der Knecht zuerst die Pferde ausspannen. Darauf schlug ihn einer der Schiffleute auf den Mund, so dass er blutete und ihm die «Ober-Lipe ganz zerfleischt ware». Als der Knecht daraufhin in Schaffhausen Anzeige erstatten wollte, liessen dies die Schiffleute nicht zu.[68] Doch langsam beruhigte sich die Situation, und die gegenseitigen Klagen liessen nach.[69]

Unter der Helvetik kam es auf der juristischen Ebene zu keinen Veränderungen mehr. In der Mediationszeit ab 1803 verlief die politische Entwicklung ruhiger, als während der vorhergehenden Jahre. Diese Epoche war dadurch gekennzeichnet, dass an ältere schweizerische Politiktraditionen angeknüpft wurde, ohne die Errungenschaften der Helvetik vollständig zu beseitigen.

Zwar liess sich auch in der Mediationszeit kein abschliessendes Abkommen zwischen Schaffhausen und Zürich vereinbaren, doch indem grundsätzliche Überlegungen beiseite blieben, konnte ein Kompromiss ausgehandelt werden. Im Februar 1805 begannen zwischen Schaffhausen und Zürich ernsthafte Gespräche über diese Angelegenheit. Die Schaffhauser forderten die vollständige Wiederherstellung des früheren Zustandes. Die Zürcher wiesen dies zurück. Zwischen den beiden Ständen gab es einen fortgesetzten Austausch von Noten, ohne dass eine Lösung gefunden werden konnte.[70]

---

66 Abschriften, 1889: Schreiben Schaffhausen, 25. 2. 1805.

67 STASH, Helvetik C 3, Nr. 10: Missiven des Regierungsstatthalters, 6. 1. 1801–29. 12. 1801, Nr. 29, S. 31: Brief Schaffhausen, 23. 2. 1801.

68 STASH, Korrespondenz: Brief Marthalen, 27. 5. 1801; STASH, Helvetik C 3, Nr. 10: Missiven des Regierungsstatthalters, 6. 1. 1801–29. 12. 1801, Nr. 66, S. 57: Brief Schaffhausen, 30. 5. 1801.

69 STASH, Helvetik C 3, Nr. 10: Missiven des Regierungsstatthalters, 6. 1. 1801–29. 12. 1801, Nr. 105, S. 80–82: Brief Schaffhausen, 11. 8. 1801; Nr. 156, S. 118–119: Brief Schaffhausen, 20. 11. 1801.

70 Abschriften, 1889: Schreiben Schaffhausen, 25. 2. 1805; Note Solothurn, 5. 7. 1805; Note Solothurn, 8. 7. 1805; Note Solothurn, 15. 7. 1805; Note Solothurn, 17. 7. 1805; Note Basel, 8. 6. 1806; Note Basel, 24. 6. 1806; Note Basel, 29. 6. 1806.

Schliesslich brachte eine in Winterthur vom 27. bis 29. Oktober 1806 abgehaltene Konferenz eine Übereinkunft. Es wurde in Bezug auf das Stapelrecht keine abschliessende Lösung erzielt , aber eine «freundschaftliche Convention» entworfen, welche die Rheinschifffahrt der Zürcher Rheinanlieger sicherte. Danach sollten die Zürcher den Rhein entlang der Kantonsgrenze und zwischen dem Zürcher und dem Schaffhauser Ufer mit Weidlingen ungehindert befahren dürfen. Sie durften Waren für den eigenen Bedarf, aber keine Handelsgüter wie Getreide und Salz transportieren. Die Besatzungen von grösseren Schiffen mit Waren (inklusive Rebstecken und Baumaterialien) für das Zürcher Rheinufer hatten zuerst in Schaffhausen anzulegen und dort Zoll zu bezahlen, bevor sie ihre Ladung am anderen Ufer löschen durften. Auch konnten diese Waren in Schaffhausen ausgeladen und von den Zürcher Rheinanliegern mit Weidlingen auf ihr Ufer gebracht werden. Diese «Convention» galt bis 1837, erst dann wurde die Schifffahrt auf dem Rhein freigegeben.[71]

Schlussbemerkung

Um die Schifffahrtsprivilegien Schaffhausens gab es vom Mittelalter bis zum 19. Jahrhundert Auseinandersetzungen mit den auf der Zürcher Rheinseite liegenden Orten, insbesondere mit Feuerthalen. Zwischen beiden Orten erreichten die Spannungen im Jahr 1800 einen Höhepunkt. Als im Juni eine Fähre sank, wobei drei Jungen ertranken, wurde der Umgang mit diesem Geschehen durch den Konflikt bestimmt. Beamte von beiden Seiten des Rheins führten Verhöre durch, welche die Schuld der Schaffhauser Schiffer belegen oder ihre Unschuld beweisen sollten.
Die Schiffergesellschaft versuchte, die entstandenen Schäden gütlich zu regeln. Einerseits war sie durch die Tradition dazu verpflichtet, andererseits waren die Schiffer nicht von jeder Schuld am Unfall freizusprechen. Sie waren bereit, mit der erheblichen Summe von 800 Gulden die Angelegenheit aus der Welt zu schaffen.[72]
Den privilegierten Schiffern war keineswegs bewusst, welche Abneigung ihre bevorzugte Stellung bei den Zürcher Rheinanwohnern weckte. Sie wollten als Be-

---

71 Abschriften, 1889: Abschied Winterthur, 27.–29. 10. 1806; Vertrag Zürich, 13. 6. 1807; Vertrag Winterthur, 24. 1. 1837/Schaffhausen, 9. 3. 1837. Vgl. Lang, Schaffhausen, 1901, S. 595; Hermann Freuler, Rhein und Rheinfall bei Schaffhausen. Apologetische Studien, Schaffhausen 1888, S. 16–25. Ausführlich wurde auf die Schaffhauser Schifffahrtsrechte im Zusammenhang mit den juristischen Auseinandersetzungen um die Hoheitsrechte am Rhein 1895–1897 eingegangen: Klage des Kantons Schaffhausen gegen den Kanton Zürich betreffend das Hoheitsrecht am Rhein, Schaffhausen 1895, S. 13–16; Beantwortung der Klage des Kantons Schaffhausen gegen den Kanton Zürich betreffend das Hoheitsrecht am Rheine, Winterthur 1894, S. 20–22; Hoheitsrecht, 1895, S. 9–11; Duplik zur Klage des Kantons Schaffhausen gegen den Kanton Zürich betreffend das Hoheitsrecht am Rheine, Winterthur 1895, S. 18–19.

72 STASH, Helvetik L 5, Nr. 8: Oppositions-Gründe, Schaffhausen, 8. 2. 1801. Vgl. den Antrag auf circa 500 Gulden bei der Fischerzunft von den Schiffern für den Erwerb eines neuen Wagenschiffs STASH, Zünfte 3/50: Zunft zun Fischern, Protokollbuch 1751–1805, S. 540: Zunftrechnung, 16. 7. 1801.

weis ihrer Unschuld Feuerthaler Zeugen heranziehen. Doch da die Handlungen der Schaffhauser nicht über jeden Zweifel erhaben und Leute aus Dachsen und Marthalen den Schaden hatten, war von den Zürcher Kantonsbewohnern im Allgemeinen und besonders von den Feuerthalern weder Verständnis noch Nachsicht zu erwarten. Für sie stand fest, was der Marthaler Pfarrer nach dem Begräbnis des einen Jungen in das Kirchenbuch schrieb: «Ulrich Berger, Andreas Bergers, des Schloßers ehl[icher] Sohn, ertrank bey Schafhausen im Rhein durch Fahrläßigkeit der Schifleute».[73]
Die Unfallfolgen konnte Schaffhausen entsprechend seinen Vorstellungen bewältigen. Doch musste die Stadt einige Monate nach dem Unglück ihre Vorrechte mit Feuerthalen teilen. Schaffhausen sah darin das Ergebnis eines politischen Ränkespiels radikaler Revolutionäre in Feuerthalen mit den helvetischen Zentralbehörden und versuchte mit allen Mitteln, den Entscheid rückgängig zu machen. Bei den helvetischen Zentralbehörden wurde vergeblich interveniert, und Feuerthaler Schiffer wurden bedroht, schikaniert und geschädigt. Offiziell, aber vorbehaltlich einer späteren endgültigen Regelung akzeptierte Schaffhausen das Recht der Zürcher Rheinanlieger, kleinere Transporte per Schiff auf dem Fluss durchführen zu dürfen, erst in einem Vergleich 1806/07. Es sollte bis 1837 dauern, bis die Schifffahrt auf dem Rhein freigegeben wurde.
Diese Episode veranschaulicht, wie spannungsreich das Verhältnis zwischen Schaffhausen und seiner «Vorstadt» Feuerthalen war. Das Dorf war durch den Rhein und die Zugehörigkeit zum Kanton Zürich von der Stadt getrennt, vor allem aber durch gegensätzliche Interessen von Schaffhausen geschieden. In der bewegten Zeit um 1800 waren Landbewohner und Städter bereit, das Schlechteste voneinander zu glauben. Ressentiments als Ursachen und Folgen der Auseinandersetzungen verschwanden nicht mit der Regelung der einzelnen Konflikte, sondern wirkten fort. Die Beziehungen über den Rhein sind bis heute nicht frei von Spannungen, die unter anderem ihre Ursache in diesen, im Einzelnen längst vergessenen Streitigkeiten der Vergangenheit haben.

Dr. Ulf Wendler
Staatsarchiv Schaffhausen, Rathausbogen 4, CH-8200 Schaffhausen

73 STAZH, E III 72.2: Tauf-, Ehe- und Totenregister Marthalen 1795–1862, S. 417.