



Historische Verkehrswege im Kanton Schaffhausen

SH



Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Office fédéral des routes (OFROU)
Ufficio federale delle strade (USTRA)
Uffizi federal das vias (UVIAS)

ivs

Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz
Inventaire des voies de communication historiques de la Suisse
Inventario delle vie di comunicazione storiche della Svizzera
Inventari da las vias da comunicaziun istoricas da la Svizra



Titelseite

Aspekte der historischen Verkehrslandschaft im Kanton Schaffhausen: Wegkreuz an der Verbindungsstrasse von Ramsen zur Landstrasse Stein am Rhein–Singen (links); Durachbrücke bei Merishausen von 1787 (Mitte); eine ältere Variante der Strasse Schaffhausen–Donau–eschingen in reizvoller Kulturlandschaft im Merishausertal (rechts). Unterlegt ist die Darstellung des Rheinfalls aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642.

Rückseite

Ausschnitt aus der Erstausgabe der «Topographischen Karte der Schweiz», der so genannten Dufourkarte im Massstab 1 : 100 000, Blatt III, erschienen 1849.

Bildnachweis

Alle hier nicht aufgeführten Fotos stammen von Markus Stromer.

Andres Betschart: 10, 12 unten, 15, 20 oben, 21, 25.

PTT-Archiv, Bern: 23.

Salzmuseum, Aigle: 20 unten.

Swisstopo, Bern (JA002008): 40, Klappe hinten.

Stadtarchiv Stein am Rhein: 18.

Zentralbibliothek Zürich, graphische Sammlung: 14, 29 oben.

Aus: Matthäus Merian: Die schönsten Städte der Schweiz, Hamburg 1965: 11, 17; Konrad

Miller: Die Peutingersche Tafel oder Weltkarte des Castorius, Stuttgart 1916: 8; Heinrich

Peyer: Der Statt Schaffhausen Landschafft und Gebiet, Faksimile, Murten 2000: 27; Karl Schib:

Geschichte der Stadt Schaffhausen, Schaffhausen 1945: 16; Schib 1949 (s. Lit. S. 26): 26.

Impressum

Historische Verkehrswege im Kanton Schaffhausen

Eine Publikation zum
Inventar historischer Verkehrswege
der Schweiz IVS, herausgegeben
vom Bundesamt für Strassen
(ASTRA)
www.ivs.admin.ch

© ASTRA, Bern 2003

12.03 1000 103461

Texte

Markus Stromer, Mitarbeiter am IVS
1991–2001

Konzept, Redaktion, Layout, Kartografie, Produktion

Andres Betschart, ViaStoria –
Zentrum für Verkehrsgeschichte,
Universität Bern

Geleitwort aus dem Kanton Schaffhausen

Verkehrswege stehen heute wieder weit oben auf der politischen Agenda – auch im Kanton Schaffhausen. Stichworte dazu sind die Anbindung des Ost-West-Verkehrs an die Nord-Süd-Achse und damit verbunden die Entlastung der Gemeinde Neuhausen am Rheinfall vom Transitverkehr durch den Bau eines Tunnels sowie das An- und Abflugregime für den Flughafen Zürich. Der Verkehr auf den Strassen und in der Luft beschäftigt uns. Ein anderer Verkehrsweg, der Rhein, hat seine grosse Bedeutung verloren. Einst brachte der Gütertransport auf dem Fluss den Städten Schaffhausen und Stein am Rhein Verdienst und Reichtum. Mit der Eröffnung von Eisenbahnlinien endete diese segensreiche Epoche.



Verkehrswege haben die Lebensverhältnisse und die Entwicklung von Siedlungen beeinflusst; sie sind Teil unserer Geschichte und Kultur. Im Auftrag des Bundes hat die Fachorganisation ViaStoria ein Inventar der historischen Verkehrswege von nationaler Bedeutung erstellt. Diese Bestandesaufnahme liegt nun auch für den Kanton Schaffhausen vor. Den Verfassern der vorliegenden Broschüre danke ich für ihre wertvolle Arbeit herzlich. Sie soll zum Eintauchen in die Geschichte und zum Entdecken von kleinen, unscheinbaren und grossen, mächtigen Zeitzeugen einladen. Mein Vorschlag: Besuchen Sie den Felshohlweg an der Häminghalde oberhalb der Gemeinde Guntmadingen. Dort entdecken Sie tiefe Karrenspuren in den Felsen. Sie gehen zurück auf den Erzabbau im 17. bis 19. Jahrhundert. Zu jener Zeit war auf dem Land Armut weit verbreitet, und viele Leute arbeiteten als Tagelöhner beim Erzabbau.

Ich wünsche Ihnen beim Lesen der Broschüre und bei Ihren Ausflügen viel Vergnügen, und ich freue mich, wenn Ihr Interesse für verborgene Schätze geweckt ist. Auch wünsche ich mir Behörden, die bei Bauvorhaben auf diese Werte Rücksicht nehmen, damit auch zukünftige Generationen Geschichte draussen in der Landschaft erleben können.

A handwritten signature in blue ink that reads "B. Tissi".

Bruno Tissi
Kantonforstmeister

Inhalt

5 DIE VERKEHRSWEGE

8 Schaffhauser Verkehr – quer durch die Epochen

Eine kleine Verkehrsgeschichte

16 Die Rheinschiffahrt: vom Fernhandel zum Tourismus

Einst eine wichtige Einnahmequelle

19 Quelle von Wohlstand und Macht

Der Schaffhauser Salzhandel

22 Die Schaffhauser Post: präsent in ganz Europa

Vom Nürnberger Ordinari bis Thurn und Taxis

24 Lokale Ressourcen: ein wichtiges Transportgut

Holz, Sandstein, Gips und Eisenerz

26 Reisender für den Handel und für das Seelenheil

Hans Stockar (1490–1556)

27 Eine Landkarte schafft Überblick über das Herrschaftsgebiet

Heinrich Peyers Schaffhauser Karte von 1684

28 2000 Jahre Brückengeschichte mit Höhepunkten

Brückenkanton Schaffhausen

32 Schaffhauser Strassenbau im 18. und 19. Jahrhundert

Aufbruch in ein neues Zeitalter

35 Von echten Hohlwegen und «unechten» Pflästerungen

Vielfältige Spuren des historischen Verkehrs

39 DAS INVENTAR

40 Inventararbeit ist Wühlarbeit

Die IVS-Methode am Beispiel erklärt

42 Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Das IVS: ein weltweit einmaliges Projekt

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Schaffhausen immerhin 2000 Jahre zurückverfolgen.

Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet, und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weitgehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Schaffhausen, deren provisorische Fassung im Jahr 2001 abgeschlossen worden ist.





Facetten der Schaffhauser Verkehrsgeschichte:

Oben: Der Salzstadel an der Schaffhauser Schiffflände zeugt von der grossen Bedeutung des Salzhandels für die Stadt; die Inschrift am Obertor von Neunkirch weist auf ein anderes Transportgut hin, den Wein: «1574 galt ein Fuder Win hundert und 5 Gulden».

Rechts oben: Eine Variante der einstigen Strasse durch das Klettgau ist heute am Fuss des Wannennains nordöstlich von Osterfingen als landschaftlich reizvoller Flurweg erhalten.

Rechts unten: Eine Steinbrücke mit altertümlichen Formen verbindet die Talmüli westlich von Schleithelm mit der Hauptstrasse nach Stühlingen.

Rechte Seite oben: Die Durachbrücke südlich von Beringen ist Teil der Strasse durch das Merishausertal des späten 18. Jahrhunderts. Da die Linienführung später geändert wurde, ist die Brücke von 1787 bis heute im ursprünglichen Zustand erhalten geblieben.

Rechte Seite unten: Durch das Stadttor von Neunkirch, einen Bau aus dem 15. Jahrhundert, verlief einst ein grosser Teil des Verkehrs zwischen Schaffhausen und Zurzach (links). Zwischen Schaffhausen und Beringen überquerte eine Variante der Strasse ins Klettgau bis ins 19. Jahrhundert die Anhöhe des Engwalds. Sie hat ein Bündel von Hohlwegen geschaffen, die bis zu 6 m tief sind (rechts).





Eine kleine Verkehrsgeschichte

Schaffhauser Verkehr – quer durch die Epochen

Mit dem Bau des römischen Rheinübergangs in Stein am Rhein im 1. Jahrhundert n. Chr. setzt die historisch belegte Verkehrsgeschichte im heutigen Schaffhauser Kantonsgebiet ein, und als Kreuzungspunkt mehrerer internationaler Handelsrouten hat der Raum Schaffhausen seine Verkehrsbedeutung bis heute beibehalten, allen technischen Entwicklungen zum Trotz. Ein Blick auf 2000 Jahre Verkehrsgeschichte.

Wer nach den ältesten Spuren menschlicher Anwesenheit im Raum Schaffhausen suchen will, muss mehrere Jahrtausende zurückblicken. Im Durachtal etwa fanden im Schweizersbild vor über 15 000 Jahren Rentier- und Wildpferdejäger am Fusse einer Felswand Schutz vor den Launen der Natur. Vermutlich zur selben Zeit war die Höhle im Kesslerloch bei Thayngen als Lager bewohnt, möglicherweise sogar von denselben Leuten. Auf welchen Wegen die steinzeitlichen Jäger gingen, entzieht sich aber unserer Kenntnis. Gegen das Ende der Altsteinzeit und in der Mittelsteinzeit werden die Spuren menschlicher Anwesenheit dünner, menschenleer war die Gegend aber nicht. Im 6. Jahrtausend v. Chr. brach eine neue Zeit an: Sesshafte Bauern liessen sich nieder, brachten Ackerbau, Viehzucht und Keramikherstellung mit. Auch für die nachfolgende Bronzezeit und die frühe Eisenzeit sind

Siedlungsplätze überliefert. Bereits relativ dicht war das Siedlungsnetz in der späten Eisenzeit. Eine Konzentration lag möglicherweise im Durachtal vor, wo wahrscheinlich bereits zur Keltenzeit Eisenerze verhüttet wurden. In römischer Zeit lagen die Siedlungsschwerpunkte am Rand des heutigen Kantons Schaffhausen, in Stein am Rhein und in Schleithem; aus der Gegend der späteren Kantonshauptstadt liegen nur Streufunde vor. Im Frühmittelalter wurde dann mit zahlreichen Neuanlagen

Die Tabula Peutingeriana zeigt das Strassen-netz in der spätrömischen Zeit. In der oberen Hälfte des gezeigten Ausschnitts (in einer Umzeichnung des späten 19. Jahrhunderts), zwischen Bodensee und Schwarzwald, ist die Strasse von Tenedo (Zurzach) über Juliomagus (Schleitheim) nach Brigobannis (Hüfingen) zu erkennen.





Zunächst schnurgerade – wie hier bei Anthöpteren –, dann in einem sehr weiten Bogen gegen Osten zieht die so genannte «Alte Römerstrasse» an Trasadingen und Hallau vorbei durch das Unterklettgau.

der Siedlungsraster, der heute vorliegt, in groben Zügen vorgezeichnet. Eigentliche Zentren bildeten sich im Hochmittelalter mit den Städten Schaffhausen und Stein am Rhein, die die umliegende Landschaft allmählich in ihren Bann zogen. Zunächst waren es geistliche Institutionen, die von diesen Zentren aus in enger wirtschaftlicher und herrschaftlicher Beziehung zum Umland standen, aber bald traten Stadtbürger und Kaufleute an ihre Stelle. Insbesondere Schaffhausen gelang es, ein eigenes städtisches Territorium von grösserem Umfang aufzubauen. Im späten 19. und im 20. Jahrhundert wurde der Raum Schaffhausen-Neuhausen zu einem wichtigen Industriezentrum, das zahlreichen Arbeitskräften Stellen anbot. Rasch wuchs der Siedlungsgürtel in dessen Nähe, während sich die Dörfer auf der Landschaft deutlich weniger entwickelten.

Auskunft aus Karten und Büchern

Um das Strassennetz früherer Zeiten zu rekonstruieren, sind historische Landkarten und Pläne die wertvollsten Quellen. Sie zeigen die Lage der Wege in der Landschaft, lassen den Siedlungsraster erkennen und geben Standorte von Burgen und Brücken an. Seit dem 19. Jahrhundert bieten sie auch Hinweise auf die Breite, die Oberflächenbeschaffenheit und die Klassierung der Strassen und Wege, vom Fussweg bis zur Landstrasse. Ebenso führen sie zahlreiche Wegbegleiter an – Mühlen, Kies- und Lehmgruben, Bergwerke, Wegkreuze, Zollstationen, Gasthäuser etc. – und nennen oft die historisch überlieferten Namen einzelner Wege, wie etwa des «Lauerfersteigs» südlich von Beringen.

Die älteste Karte mit dem Eintrag einer Strasse im Gebiet des heutigen Kantons Schaffhausen ist die «Tabula Peutingeriana», die das römische Strassennetz zwischen dem 3. und dem 5. Jahrhundert zeigt und in einer hochmittelalterlichen Abschrift überliefert ist. Die Darstellung ist allerdings schematisch, so dass wir aus dieser Karte lediglich erfahren, dass eine Strasse von Zurzach nach Schleithelm führte, deren genauen Verlauf aber nicht kennen. Eine beachtliche Genauigkeit haben demgegenüber die Karten des 17. Jahrhunderts. Heinrich Peyers Schaffhauser Karte von 1684, die 1685 in Kupfer gestochen wurde, zeigt das damalige Strassennetz, Landschaftsformen und Siedlungen. Das Schaffhauser Kantonsgebiet südlich einer Linie Hallau–Schaffhausen–Ramsen wird auch auf der Zürcher Karte Hans Conrad Gygers von 1667 erfasst. Von dieser Karte wurde für die Arbeit am Inventar das Faksimile einer Kopie verwendet, die nach 1702 erstellt wurde. Da die Wiedergabe der Landschaft und des Wegnetzes auf diesen Karten leicht verzerrt ist, lassen sich diese Informationen nicht direkt auf heutige Landeskarten übertragen. Man ist dafür auf die Karte von Johann Conrad Auer und Johann Jakob Müller von 1847 angewiesen, die meisterhaft präzise und massstabgerechte (1 : 25 000) Grundlage für die Topographische Karte der Schweiz («Dufourkarte»). Da sie den Zustand des Strassennetzes vor den grossen Ausbauten und Begradigungen im späten 19. Jahrhundert wiedergibt, eignet sich diese Karte besonders dafür, die Angaben von Peyer und Gyger zu übertragen. Die jüngste für das Inventar systematisch ausgewertete Karte ist der Topographische Atlas der Schweiz,

der so genannte «Siegfried-Atlas», dessen Schaffhauser Blätter zwischen 1879 und 1885 erschienen. Eine grosse Bedeutung für den östlichen Kantonsteil kommt schliesslich Johann Leonhard Vettters Plan von Stein am Rhein von 1774 zu.

Die wichtigsten Angaben zur historischen Bedeutung der Schaffhauser Landstrassen, zur Klassierung im 19. Jahrhundert und zu grösseren Bauarbeiten liefern J. Hal-lauers Bericht «Über den Bau und Unterhalt der Strassen im Kanton Schaffhausen» von 1879 und A. Bringolfs «Längen-Verzeichnis der Land- und Vizinalstrassen» von 1883. Über die Verhältnisse im angrenzenden Grossherzogtum Baden informiert F. J. Baers Strassenbau-chronik von 1878. Zahlreiche illustrative Schilderungen über die früheren Wirtschafts- und Verkehrsverhältnisse finden wir in Johann Jakob Rüegers Schaffhauser Chronik von 1606 und in den Reiseberichten von Hans Stöckar aus der ersten Hälfte des 16. Jahrhunderts.

Römerstrassen: Die Belege sind spärlich

Das Verhältnis von Zentrum und Peripherie, das uns heute und seit dem Mittelalter vertraut ist, lag zur römischen Zeit genau umgekehrt: Mit dem Brückenkastell in Stein am Rhein/Burg und dem *vicus* in Schleithelm lagen zwei Schwerpunkte an den Rändern des nachmaligen Schaffhauser Gebiets.

Im Klettgau kann auf Grund archäologischer Funde in den Siedlungen, die vom vermutlichen Strassenverlauf berührt werden, eine römische Strasse in das 1. Jahrhundert n. Chr. datiert werden. Der *vicus* Iuliomagus (Schleithelm) wurde in dieser Zeit gebaut, genau so wie die Gutshöfe in Osterfingen, Siblingen und Schleithelm/Vorholz. Ein weiterer Gutshof lag nördlich von Beringen im Lieblosental, so dass auch ein Strassenast durch das östliche Klettgau angenommen werden kann. Weiter östlich, auch im Raum der Stadt Schaffhausen, wurden bislang nur Streufunde aus der römischen Zeit ausgegraben. Eine Fortsetzung der römischen Strasse über Schaffhausen und durch das Herblingertal nach Thayngen, wie sie in der Literatur oft erwähnt wird, ist daher eine Hypothese, die noch schlüssiger Beweise harret.

Konkrete Spuren des Strassenkörpers wurden bislang nur im Bereich des *vicus* in Schleithelm ausgegraben. Der Weg von Trasadingen nach Hallau, der auf der Landeskarte als «Alte Römerstrasse» bezeichnet ist, unterscheidet sich kaum von anderen Feldwegen mit Kiesoberfläche, einzig seine geradlinige Anlage abseits der Dörfer, die im Frühmittelalter entstanden, deutet auf

eine spezielle Funktion als «Fernverkehrsverbindung» hin.

Archäologisch sehr gut dokumentiert ist der römische Rheinübergang bei Stein am Rhein. Die Pfähle einer ersten römischen Brücke, die von Eschenz über die Insel Werd führte, konnten dendrochronologisch (aufgrund der Jahrringstruktur des verwendeten Bauholzes) in die Jahre 81/82 n. Chr. datiert werden. Sie sind vom Steg zur Werd aus noch heute im Flussgrund zu erkennen. Im 3. Jahrhundert n. Chr. wurde das Kastell in Stein am Rhein/Burg errichtet, damit verschob sich der Brücke

Langlebige Handelsinfrastruktur

Das Stadtbild von Stein am Rhein trägt noch heute deutliche Züge einer Kaufleutestadt: Reich verzierte Fassaden spiegeln den Wohlstand erfolgreicher Kaufleute, vielerorts sind Aufzüge oder Tore zu Lagerböden in den Obergeschossen zu sehen. Das Rathaus und das Gredhaus, heute Hotel «Rheinfels», sind öffentliche Bauten, die für den Güterumschlag und z. T. auch den Verkauf gebaut wurden. Das Rathaus im Herzen der Stadt (Bild), direkt an der Kreuzung der Strassen von Singen, Andelfingen und Oehningen, liessen die Stadtoberen 1539–1542 als Rat-, Tuch- und Kornhaus bauen. Neben den beiden Ratssälen im zweiten Obergeschoss beherbergte es die Korn- und Markthalle im Parterre und ein Tuchlager im ersten Stock. Das Gredhaus, das Zoll-, Kauf- und Lagerhaus in einem war, wurde Anfangs des 16. Jahrhunderts anstelle eines früheren Gredhauses errichtet. In Schaffhausen haben sich neben dem Salzhaus und dem Güterhaus am Rhein (vgl. S. 20–21) auch einige Kornhäuser erhalten; sie befanden sich im Stadtzentrum. Zum städtischen Kornhaus am Herrenacker, das 1679 anstelle eines Vorgängerbaus seine Tore öffnete, kamen auch etliche private Lagerhäuser. Dazu gehörten das «Haberhaus» des Schaffhauser Handelsherrn Josua Peyer von 1592/93 in der Neustadt mit seiner grosszügigen Halle im Erdgeschoss und die Kornschütte der Familie Ziegler an der Repergasse aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts.





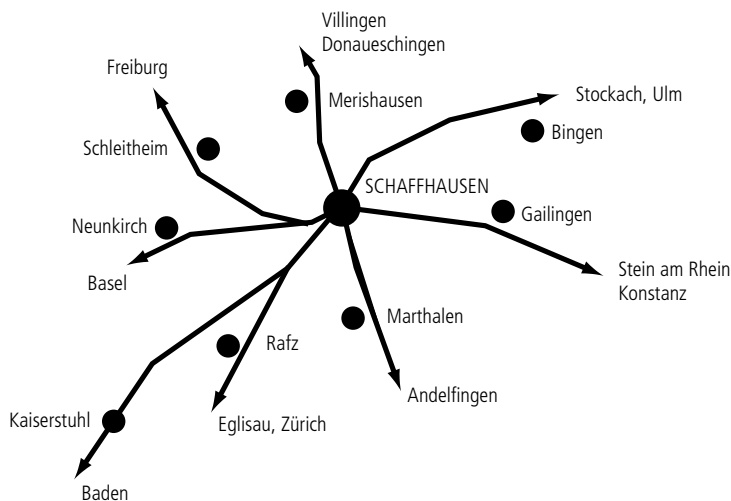
ckenstandort in die Nähe des heutigen Flussübergangs. Teile des rechtsrheinischen Brückenkopfs konnten 1986 bei Bauarbeiten in der Klosterkirche von St. Georgen ausgegraben werden. Die Steiner Rheinbrücke lag am römischen Verkehrsweg von Oberwinterthur in den Donaumaum.

Die grossen Handelswege im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit

Aus allen Himmelsrichtungen trafen im mittelalterlichen und frühneuzeitlichen Schaffhausen Handelswege zusammen. Über die Stadt am Rhein liefen Salztransporte aus Bayern und Tirol in Richtung Westschweiz, Kornfuhrten aus Süddeutschland in die Zentralschweiz und der Verkehr zwischen den grossen Handelszentren Nürnberg und Lyon. Schaffhausens Standortvorteil ergab sich aus der Lage am Rheinfluss: Der Lauf war und ist für Schiffe unpassierbar, die Güter mussten ausgeladen, durch die Stadt nach Neuhausen geführt und unterhalb des Rheinflusses wieder in Boote geladen werden. Lagerhäuser und Zollstellen, Schiffer und Fuhrleute wussten sich daraus ein erkleckliches Einkommen zu verschaffen. Ähnliches passierte in Stein am Rhein, wo von Bodenseeschiffen auf Flussschiffe oder vom Wasser- auf den Landverkehr und umgekehrt gewechselt werden musste.

Stein am Rhein spielte während Jahrhunderten eine wichtige Rolle als Warenumserschlagplatz. Matthäus Merians Stadtprospekt von 1642 zeigt sehr schön zahlreiche Handelsschiffe auf dem Untersee und dem Rhein, einige davon liegen beim Gredhaus links der Rheinbrücke.

Riesige Volumen wurden auf dem Rhein transportiert, dem ein eigenes Kapitel gewidmet ist (vgl. S. 16). Von den Landverkehrswegen hatte die Strasse von Thayngen über Herblingen und Schaffhausen nach Jestetten eine herausragende Bedeutung. Sie war Teil der Verkehrsverbindung zwischen Süddeutschland und Frankreich. Bei Rafz trennte sich die Strasse in Richtung Eglisau–Zürich von ihr. Im Mittelalter lief über die Strasse Thayngen–Schaffhausen–Jestetten der Verkehr zwischen Nürnberg und Lyon. Der «Ulmer Strasse» oder «Cannstatter Strasse» genannte Verkehrsweg führte von Ulm über Pfullendorf und Stockach nach Schaffhausen und von hier aus weiter nach Kaiserstuhl, Baden, Bern und Genf nach Lyon. Als so genannte «Fruchtstrasse» versorgte sie auch Zürich und die Innerschweiz mit schwäbischem Getreide. Ein weiteres wichtiges Transportgut war Wein. Weine aus Schaffhausen, aber auch aus Italien und Spanien gelangten nach Ulm, wo sich der grösste süddeutsche Weinmarkt des Mittelalters befand. Mit



Die Spinne im Netz: Zahlreiche spätmittelalterliche Landwege trafen in Schaffhausen zusammen. Aus Zöllen, Transportleistungen und dem Umladen der Waren von Schiffen auf Wagen und umgekehrt zogen Stadt und Bürger beachtlichen Profit (nach Schnetzler 2000).

Postboten auf ihr ihren Dienst versehen hatten, wurde 1697 ein Postwagenkurs eingerichtet.

Ebenfalls mit dem Nürnberger Handel hing die Strasse von Singen durch das Bibertal nach Stein am Rhein zusammen. Der Weitertransport lief entweder über die Rheinbrücke auf dem Landweg in Richtung Andelfingen und Kloten oder auf dem Wasserweg nach Schaffhausen. Seit dem Hochmittelalter liegen schriftliche Belege für den Warenverkehr zwischen Nürnberg und Stein am Rhein vor. Einen grossen Teil des Transportvolumens nahmen Massengüter wie Salz, Wein, Tuch und Getreide ein. Ihre Blütezeit erlebte diese Strecke als Alternativroute für die Hegastrasse, die im 15. Jahrhundert teilweise in unbefahrbarem Zustand war. Deren Ausbau 1480 liess die Frequenzen auf der Bibertalstrasse wieder deutlich sinken. Wie wichtig diese Strasse nicht nur als Verkehrsverbindung, sondern auch als Einnahmequelle war, zeigt ein lang anhaltender Streit um den Klotener Zoll. Die Zürcher als Inhaber dieses Zolls wehrten sich nämlich vehement dagegen, dass die Nürnberger Kaufleute die Route über Schaffhausen und Kaiserstuhl wählten, um so Kloten zu umgehen. Die eidgenössische Tagsatzung hatte aber wenig Verständnis dafür und entschied, weiterhin freie Routenwahl zu gewähren. Die

Geleitschutzverträgen garantierten die durchquerten Territorialherrschaften für die Sicherheit von Kaufleuten und Waren. Der Ausbaustandard liess aber insbesondere im 15. Jahrhundert einiges zu wünschen übrig, weshalb damals etliche Fuhren den Hegau südlich umgingen und die Route über Singen und Stein am Rhein wählten. Im 16. Jahrhundert dehnte sich die Reichweite der Strasse durch das Herblingertal auf ein «globales» Mass aus. Oberdeutsche Kaufleute begannen damals über Lyon und Lissabon mit Indien Handel zu treiben. Man bezeichnete diese Strasse als «Untere Strasse». Sie galt damals als «uralte, freie kaiserliche Güter- und Landstrasse» und wurde auch «Post-, Wein- und Salzstrasse» genannt. Neben Wein, Salz und Getreide brachte sie auch Torf, Holz und Vieh nach Schaffhausen. Nachdem zuvor reitende

Die Strasse zwischen Ramsen und Gailingen hatte den Aufstieg vom Bibertal auf den östlichen Ausläufer des Rauhenbergs in der direkten Linie bewältigt, bis im 19. Jahrhundert eine Kunststrasse mit Serpentinien angelegt wurde. Vom einstigen Verlauf sind im Gelände bis 8 m tiefe Hohlwege erhalten.



landgebundene Fortsetzung über die Rheinbrücke nach Süden hatte vor allem für das Zürcher Gebiet grosse wirtschaftliche Bedeutung. Stein am Rhein kann als Zürcher Bodenseehafen im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit bezeichnet werden, über den nicht zuletzt die Versorgung mit Tiroler und Allgäuer Salz lief. Im 15. und 16. Jahrhundert wurde zudem in grossem Umfang süd-deutsches Getreide über Stein am Rhein zum Zürcher und Winterthurer Markt gebracht.

Eine weitere wichtige Nord-Süd-Verbindung verlief durch das Durachtal von Donaueschingen über Barga nach Schaffhausen. Sie dürfte von der Gründung Schaffhausens im 11. Jahrhundert an für Wirtschaft und Herrschaft eine wichtige Rolle gespielt haben; in Donaueschingen traf sie auf die Strasse Konstanz–Strassburg und wurde deshalb auch «Strassburgerstrasse» genannt. Im Hochmittelalter galt sie als «offene, freie Königsstrasse». Königlich war der Verkehr auf ihr zumindest im 13. Jahrhundert, als Rudolf I. auf ihr die Strecke zwischen Schaffhausen und Villingen zurücklegte, wie sein Itinerar berichtet. Für die Eidgenossenschaft stellte sie im 16. und frühen 17. Jahrhundert die Verbindung zu Rottweil her, das damals dem Bund angehörte. Den Reisenden und ihren Waren wurde durch Geleit Schutz geboten, wovon nicht zuletzt jene Schaffhauser Kaufleute profitierten, die die Messen in Rottweil besuchten. In südlicher Richtung waren wiederum Getreide und Salz die wichtigsten Handelsüter, umgekehrt fand manches Fass Schaffhauser Wein den Weg nach Süddeutschland. Ab 1605 wurden auf dieser einst «freien» Strasse erstmals Zölle erhoben, der Bau eines eigentlichen Zollgebäudes im Schlauch nördlich von Merischausen folgte rund hundert Jahre später. Das wollten sich einige findige Kaufleute nicht gefallen lassen und wichen über die so genannte «Randenhochstrasse» über das Talisbänkli aus, bis ihnen das verboten wurde.

Auch die Strassen durch das Klettgau standen in einem weiträumigen Kontext. Über Neunkirch führte im Mittelalter eine «freie kaiserliche Reichsstrasse», die die beiden Bischofsstädte Konstanz und Basel miteinander verband. Diese Strasse diente vor allem dem Durchgangsverkehr zu Land zwischen Schaffhausen und Basel, nahm aber auch einen Teil des Verkehrs über Zurzach nach Bern auf. Ein Postkurs zwischen Schaffhausen und Basel, der nach Fahrplan etwa eineinhalb Tage für die Reise benötigte, wurde 1652 eingerichtet. Die Postlinie durch das Klettgau der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts reichte gar bis Genf. Auf der «Baslerstrasse» oder

Meilensteine in der Schaffhauser Verkehrsgeschichte

81 n. Chr.	Bau einer Rheinbrücke in Stein am Rhein
1. Jh. n. Chr.	Römische Strasse von Zurzach nach Schleithelm
3. Jh. n. Chr.	Brückenkastell Tasgetium, Stein am Rhein/Burg
1005	St. Georgen in Stein am Rhein erhält ein Markt- und Münzrecht
1045	Schaffhausen erhält ein Münzrecht
1049	Gründung des Klosters Allerheiligen in Schaffhausen
1259	Erste Erwähnung einer Rheinbrücke in Schaffhausen
1480	Ausbau der Hegastrasse
16. Jh.	In Schaffhausen wird der neue Salzhof gebaut, in Stein am Rhein das Rats- und Kornhaus und das Gredhaus
1575	Der «Lyoner-Ordinari» verbindet Schaffhausen mit St. Gallen und Lyon
1684	Heinrich Peyer malt seine Schaffhauser Karte
1758	Eröffnung von Hans Ulrich Grubenmanns Rheinbrücke Schaffhausen–Feuerthalen
1787	Bau des Güterhofs in Schaffhausen
1789–1793	Ausbau der Strasse nach Barga und über den Randen
1799	Zerstörung der Steiner und der Schaffhauser Rheinbrücke durch abziehende Truppen
1806	Im «Gesetz über die Einführung eines allgemeinen Weggeldes und Brückenzolls» werden die sieben «Hauptlandstrassen» aufgeführt
1816–1819	Chaussierung der wichtigsten Strassen im Kanton Schaffhausen
1825	Zum ersten Mal erreicht ein Dampfschiff vom Bodensee her Schaffhausen
1840	Strassenbaugesetz. Einteilung der Strassen in drei Klassen
1847	Johann Conrad Auer und Johann Jakob Müller erstellen die Grundlage für die Topographische Karte
1857	Eröffnung der Bahnlinie Winterthur–Schaffhausen
1863	Strassenbaugesetz. Einteilung der Strassen in vier Klassen
1863	Eröffnung der Bahnlinie Waldshut–Schaffhausen–Singen
1868–1876	Neubau der Strasse über die Siblingerhöhe
1879–1885	Die Schaffhauser Blätter des Topographischen Atlas erscheinen
1895	Fertigstellung der durchgehenden Bahnlinie Schaffhausen–Etwilen–Stein am Rhein
1897	Inbetriebnahme der Bahnlinie Zürich–Bülach–Eglisau–Schaffhausen
1905	Eröffnung der Strassenbahn Schaffhausen–Schleithelm
1918 ff.	Güterzusammenlegungen verändern das Flurwegnetz radikal
1931	Die Schaffhauser Hauptstrassen sind staubfrei (Teertränkung mit Splitt)
1962–1973	Bau der A4 Schaffhausen–Barga
1968	Einstellung des Personenverkehrs auf der Bahnlinie Etwilen–Singen
1980	Strassengesetz und Strassenrichtplan
1980er-Jahre	Bau zahlreicher Radwege
1986–1996	Stadtdurchfahrt der A4 in Schaffhausen und Bau der Rheinbrücke A4

Rechts: Die Eisenbahn fährt in Schaffhausen ein. Lithografie von Emanuel Labhart mit einer Darstellung des Mühlenquartiers von Westen; um 1865. Der vordere Zug verkehrt auf dem Trasse der 1857 fertig gestellten Rheinfalldahn Winterthur–Schaffhausen, der hintere auf der 1863 eröffneten Linie der badischen Bahn nach Waldshut.

Rechte Seite: Der mächtige Pylon der 1996 eröffneten Stadtautobahn A4 setzt einen neuen Akzent im Stadtbild. Die Frage, ob die Nationalstrasse in Hoch- oder Tieflage in die Stadt geführt werden soll, war zur Zeit ihrer Projektierung heftig umstritten. Die Verfechter der Tieflage setzten sich schliesslich durch.



der «Unteren Klettgauerstrasse», wie diese Strecke auch genannt wurde, deckte sich die Stadt Schaffhausen in Basel mit Getreide ein, wenn in der näheren Umgebung die Ernten nicht gross genug waren. Für das Klettgau ermöglichte sie den Zugang zu den zweimal wöchentlich stattfindenden Schaffhauser Märkten. Dabei herrschte mitunter ein so grosses Verkehrsaufkommen, dass die Strassenkapazität nicht ausreichte und Ritter Hans Wolff von Habsperg im Jahre 1534 mitsamt Gefolge in einen Acker ausweichen musste. Aktenkundig wurde die Sache, weil das Verkehrschaos in einem Raufhandel mit den Bauern endete.

Die zweite wichtige Klettgauerstrasse führte von Schaffhausen durch Beringen, Siblingen, Schleithelm und weiter über Bonndorf und Lenzkirch nach Freiburg im Breisgau. Ihr Ausbaustandard blieb aber lange Zeit sehr bescheiden. Erst 1750 beschloss man auf deutscher Seite, eine «gute Strasse» von Freiburg nach Schaffhausen zu bauen, entsprechende Arbeiten auf Schaffhauser Boden folgten in den ersten Jahrzehnten des 19. Jahrhunderts. Neben Getreide, Wein, Obst und Gemüse für den Schaffhauser Markt brachte sie grosse Mengen an Baumaterialien in die Stadt. Holz aus dem Schwarzwald und Gips aus den Gruben bei Schleithelm fanden so in manches Schaffhauser Bürgerhaus Eingang.

Einschneidende Veränderungen im 19. und 20. Jahrhundert

Peyers Karte von 1685 zeigt ein Schaffhauser Strassenetz, das in seinen Hauptzügen wohl ins Mittelalter zurückgeht und in wesentlichen Teilen bis ins 19. Jahrhundert so bestehen blieb. Einige grössere Ausbauten haben aber bereits stattgefunden, so beispielsweise an der Bargemer Steig und am Aufstieg von Ramsen nach Gailingen. Die Karten von Auer und Müller von 1847 zeigen im Wesentlichen den damaligen Stand. Nur wenige Jahrzehnte später sind auf den Blättern des Topographischen Atlas an unzähligen Stellen Veränderungen feststellbar, vor allem Begradigungen von einst kurvenreichen Strassenstücken. Ganz neu angelegt wurden in den 1860er-Jahren der östliche Aufstieg zur Siblinger Höhe und in den 1920er-Jahren die Mühltalstrasse. Für deren Bau musste erst der «Kessel», ein grosses Felshindernis, gesprengt werden, wogegen sich natur- und heimatsschützerische Kreise lange wehrten. Zu neuen und begradigten Linienführungen kamen im 20. Jahrhundert Verbreiterungen und neue Oberflächen hinzu, schliesslich mussten die Strassenverhältnisse an die neu aufgekommenen Automobile angepasst werden. Bis ins Jahr 1931 erhielten die Hauptstrassen im ganzen Kanton eine staubfreie Oberfläche. Doch nicht nur die technische Entwicklung,



sondern auch die politischen Gegebenheiten des 20. Jahrhunderts hinterliessen ihre Spuren im Verkehrswesen. Nach Kriegsausbruch 1939 musste das Zollsträsschen durch das Ergoltingertal von Neunkirch nach Jestetten gesperrt werden. Auch die Durchfahrt durch den Schlauch nach Barga blieb während des Krieges verwehrt, so dass man vorübergehend wieder die historische Linienführung westlich am Hang benutzte.

Die einschneidendste Veränderung im 19. Jahrhundert brachte aber zweifellos der Bau mehrerer Bahnlinien durch den Kanton Schaffhausen. Den ersten Bahnanschluss erhielt Schaffhausen 1857, als die Rheinfalbahn von Winterthur her ihren Betrieb aufnahm. 1863 folgte die «Grossherzoglich Badische Staatseisenbahn» mit der Linie Waldshut–Schaffhausen–Singen–Konstanz. Ein «richtiges» Bahnhofsgebäude erhielt die Stadt Schaffhausen aber erst 1869. Der östliche Kantonsteil wurde 1875 durch die Linie Winterthur–Etwilen–Singen erschlossen, für die die schöne Eisenfachwerkbrücke über den Rhein bei Hemishofen gebaut wurde. Der Abschnitt Schaffhausen–Etwilen wurde 1895 eröffnet, womit Stein am Rhein über die Seelinie die Verbindung nach Schaffhausen erhielt. Die direkte Linie von Zürich über Bülach und Eglisau nach Schaffhausen war 1897 vollendet. In der Folge des Bahnbaus ging der Verkehr mit

Postkutschen drastisch zurück, die Dampfschiffahrt auf dem Rhein verschwand fast gänzlich. Für die gesamte Wirtschaft wandelte sich ebenfalls vieles durch den billigen Import von Massengütern, etwa Kohle und Eisen, aber auch Getreide.

Mit dem Bau der Nationalstrasse A4 von Schaffhausen an die deutsche Grenze nach Barga in den Jahren 1962–1973 tritt der Kanton Schaffhausen in das Zeitalter der Hochleistungsstrassen ein. Es folgen 1960 die Strecke nach Thayngen mit dem Anschluss an das deutsche Autobahnnetz und 1996 die Stadtdurchfahrt, um deren Linienführung längere Zeit gestritten worden ist. Die markante Schrägseilbrücke der Autobahn über den Rhein setzt einen neuen Akzent im Stadtbild, für die Reisenden im Nord-Süd-Transit hingegen ergibt die Stadtautobahn eine ganz neue Situation: Erstmals seit ihrer Gründung kann die Stadt Schaffhausen durchquert werden, ohne dass man von ihr etwas Nennenswertes wahrnimmt. Aber das ist ja bei den meisten anderen Städten auch nicht anders.

Literatur

- Baer, F. J.:** Chronik über den Strassenbau und Strassenverkehr in dem Grossherzogtum Baden. Berlin 1878.
- Bächtold, Kurt:** Wirtschaftsgeschichte des Kantons Schaffhausen. Schaffhausen 1983.
- Bölsterli, Hans:** Daten zur Schienenverkehrsgeschichte der Region Schaffhausen. In: Schaffhausen Beiträge zur Geschichte 61, 1984, S. 65–94.
- Bringolf, A.:** Längen-Verzeichnis der Land- und Vizinalstrassen im Kanton Schaffhausen. Schaffhausen 1883.
- Hallauer, Johann:** Über den Bau und Unterhalt der Strassen im Kanton Schaffhausen. Schaffhausen 1879.
- Bünteli, Kurt; Höneisen, Markus; Zubler, Kurt:** Berslingen – ein verschwundenes Dorf bei Schaffhausen. Mittelalterliche Besiedlung und Eisenverhüttung im Durachtal (Schaffhauser Archäologie 3. Monographien der Kantonsarchäologie Schaffhausen). Schaffhausen 2000.
- Höneisen, Markus (Hrsg.):** Frühgeschichte der Region Stein am Rhein. Archäologische Forschungen am Ausfluss des Untersees. Basel 1993.
- Rohr, Hans Peter:** Schaffhausen im Bild alter Karten. Schaffhausen 1986.
- Rüeger, Johan Jakob:** Chronik der Stadt und Landschaft Schaffhausen. Edition. Hrsg. vom Historisch-Antiquarischen Verein des Kantons Schaffhausen. Schaffhausen 1884–1910.
- Schaffhauser Magazin 1991/3:** Thema: Schaffhausen und der Verkehr. Schaffhausen 1991.
- Schaffhauser Magazin 1996/2:** Thema: Verkehr. Schaffhausen 1996.
- Schib, Karl:** Geschichte der Stadt und Landschaft Schaffhausen. Schaffhausen 1972.
- Schnetzler, Herbert:** Schaffhauser Strassengeschichte. Ein Blick in die Vergangenheit der Verkehrswege bis zum Jahr 2000. Schaffhausen 2000.
-

Einst eine wichtige Einnahmequelle

Die Rheinschifffahrt: vom Fernhandel zum Tourismus

Der Rhein war für den Gütertransport ein wichtiger Verkehrsweg, und die Städte Schaffhausen und Stein am Rhein besetzten daran wichtige Knotenpunkte: den Ausfluss des Untersees und den Rheinfall, die beide das Umladen der Waren verlangten und damit Zoll- und Stapelgebühren brachten. Erst die Dampfschifffahrt und die Eisenbahn machten dieser komfortablen Situation ein Ende.

Die beiden Städte Schaffhausen und Stein am Rhein verdanken ihren einst beachtlichen Reichtum der Rheinschifffahrt. Sie profitierten davon, dass von grossen Bodenseeschiffen auf Flussschiffe umgeladen werden musste und dass zur Umgehung des Rheinfalls die Güter ein kurzes Stück auf Wagen transportiert werden mussten. Ebenso kam ihnen entgegen, dass sie an der wichtigen Handelsstrasse zwischen Süddeutschland und Nürnberg lagen.

Das grosse Geschäft mit der Schifffahrt

Seit dem Mittelalter besteht eine dichte Überlieferung zur Rheinschifffahrt. Über den Rhein wurde einerseits der Schaffhauser Markt mit Waren versorgt, andererseits spedierte die Rheinschiffe grosse Volumen von Transitgütern. Der Rhein war Teil von Fernhandelsstrecken mit einer sehr grossen Reichweite. Die wichtigsten Anziehungspunkte auf diesen Routen waren die Messeorte. In Zurzach fanden im Mittelalter zweimal jährlich Messen

statt und in Genf viermal, ab 1464 zogen die Lyoner Messen Kaufleute aus ganz Europa an. Viele Messebesucher wählten dabei den Weg von Süddeutschland nach Schaffhausen, weiter per Schiff nach Kaiserstuhl und von dort über Bern nach Genf. Gut unterrichtet sind wir über die Reisen des Schaffhauser Kaufmanns Hans Stockar, der in seinen Berichten auch seine regelmässigen Fahrten zu den Zurzacher Messen schildert. Öfters bestieg er unterhalb des Rheinfalls das Schiff, kaufte sich auf dem Zurzacher Markt ein Pferd und ritt zurück nach Schaffhausen. Im Gegensatz zur Oberwasserschifffahrt zwischen Schaffhausen und Stein am Rhein wurde nämlich unterhalb des Rheinfalls kaum flussaufwärts getreidelt. Aber auch in nördlicher Richtung liessen sich Kaufleute auf dem Rhein fahren. Im 15. und 16. Jahrhundert sind zahlreiche Schaffhauser Tuchhändler bezeugt, die sich in Frankfurt mit Waren eindeckten. Sie legten entweder die ganze Strecke bis Mainz in Schiffen zurück oder benutzten bis Breisach oder Offenburg den Landweg.

Auf solchen «Ledi» genannten Schiffen transportierte man die Fracht auf dem Rhein. Zahlreiche Güter, vom Salz über Wein bis zu Heringen und Blech, wurden in Fässer verladen. Der Scheibenriss aus dem 16. Jahrhundert zeigt eine Ledi unterhalb des Rheinfalls.





Unter den transportierten Gütern standen volumemässig Getreide und Salz an der Spitze. Das Salz wurde aus den Salinen in Bayern und Tirol zum Bodensee und auf dem Rhein nach Stein und Schaffhausen gebracht. Wichtige Kornmärkte am Bodensee, auf denen sich auch die Stadt Schaffhausen immer wieder eindeckte, waren Überlingen und Lindau. Die Aufzeichnungen des Güterhofs in Schaffhausen sprechen von jährlichen Mengen von 28 700 Salzfüssern und über 25 000 Säcken Korn um 1800. Ebenfalls auf dem Wasserweg wurden Holz – darunter Millionen von Rebstickeln aus dem Bregenzer Wald –, Metallwaren, Textilien, Rorschacher Sandstein und Wein herbeigeführt. Für die Region waren die Marktschiffe wichtig, die seit dem 14. Jahrhundert regelmässig zu den Märkten in Diessenhofen und Stein am Rhein fuhren.

Transportiert wurden die Güter meistens auf den so genannten «Ledinen», die 36 m lang und 4,5 m breit waren. Im Bereich der Niederwasserschifffahrt, die vom Rheinfall über Zuzach und Koblenz bis Basel reichte, verkehrten diese Schiffe praktisch nur flussabwärts und wurden an ihrem Zielort verkauft. In anderen Händen wurden sie weiter rheinabwärts geführt und schliesslich

Darstellung des Rheinfalls aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642. Das Hindernis für die Schifffahrt muss auf dem Landweg umgangen werden. Deutlich sind auf der linken Bildseite die Hafenanlagen für den Umlad vom Land- auf den Wasserverkehr zu erkennen.

zerlegt. So halfen sie mit, den grossen Holzbedarf der deutschen und holländischen Rheinstädte zu decken. Auf dem Oberwasser vom Rheinfall bis Stein am Rhein zogen so genannte «Rosser» mit Pferden die Schiffe flussaufwärts. Die Fahrt von Schaffhausen nach Stein dauerte auf diese Weise etwa einen Tag. Die Diessenhofer «Schälter» setzten für denselben Zweck Gruppen von 12–14 Mann ein.

Die Schifffahrt und das Umladen der Güter waren an strenge Monopolbestimmungen gebunden, die die Schaffhauser über Jahrhunderte vehement verteidigten. Die Monopole wurden von höchster Stelle gewährt, so verbot 1346 Herzog Leopold, in Diessenhofen Eisen und Salz auszuladen, da es dafür den Schaffhauser Salzhof gebe. Der Warenumsatz schuf nämlich nicht nur Arbeitsplätze, sondern war vor allem deshalb interessant,

Die «Neptun» passiert um 1900 die Steiner Rheinbrücke flussaufwärts. Bereits hat sich der Güterverkehr auf die Bahn verlagert, und auf dem Schiff geniessen Touristen die Ausfahrt.



weil beim Umschlag der Güter Zölle erhoben werden konnten. Die Zölle auf Wein, Getreide und Salz füllten im Mittelalter und in der Frühen Neuzeit die Schaffhauser und die Steiner Stadtkasse mit erklecklichen Summen. Das Recht des Warenumschs an der Schaffhauser Schiffflände war ursprünglich ein Lehen des Klosters Allerheiligen, das gegen Zins ausgegeben wurde.

Als Zeugen dieser grossen Zeiten sind einige Gebäude erhalten geblieben, in denen Güter umgeschlagen, zwischengelagert und verzollt wurden: In Stein am Rhein das Rathaus, das einst auch eine Korn- und Markthalle sowie ein Tuchlager enthielt, und das Gredhaus, heute Hotel «Rheinfels», in Schaffhausen der mächtige Güterhof, der Salzhof bei der Feuerthaler Brücke und das Kornhaus am Herrenacker.

Niedergang und Auferstehung in der Neuzeit

Der Übergang zur Neuzeit brachte das Ende der einträglichen Monopole. Als Folge der Revolution fielen um 1800 die politischen und wirtschaftlichen Strukturen des Ancien Régime, und bald wurden auch die Zölle abgeschafft. Verheerend erwies sich für die Schiffer am Rhein die technische Entwicklung: 1825 wurde das erste Dampfschiff, das vom Bodensee her Schaffhausen erreichte, bestaunt. Bald erwuchs dem althergebrachten Schiffergewerbe durch das neue Transportmittel eine Konkurrenz, gegen die es sich nicht durchsetzen konnte. Die kleingewerblichen Schiffer wurden von den kapitalkräftigen Investoren verdrängt, die die neue Technik fortderten.

Es waren zunächst deutsche Unternehmen, in deren Händen die Schifffahrt zwischen Bodensee und Schaffhausen lag. Sie richteten 1832 eine regelmässige Verbindung nach Konstanz ein. 1850 kam es zur Gründung der «Schweizerischen Dampfboot-Aktiengesellschaft für Rhein und Bodensee», der 1864 die heute noch bestehende «Schweizerische Dampfbootgesellschaft für Untersee und Rhein» folgte. Doch wenig später traf die Eröffnung der Eisenbahnlinien den Güterverkehr auf dem Rhein am Lebensnerv. Die Dampfboot AG musste all ihre Schiffe an die Nordostbahn verkaufen, die sie auf dem Bodensee weiter einsetzte, und auf dem Rhein verkehrten bald nur noch Personenschiffe, die bis heute praktisch ausschliesslich dem stark aufblühenden Tourismus dienen.

Literatur

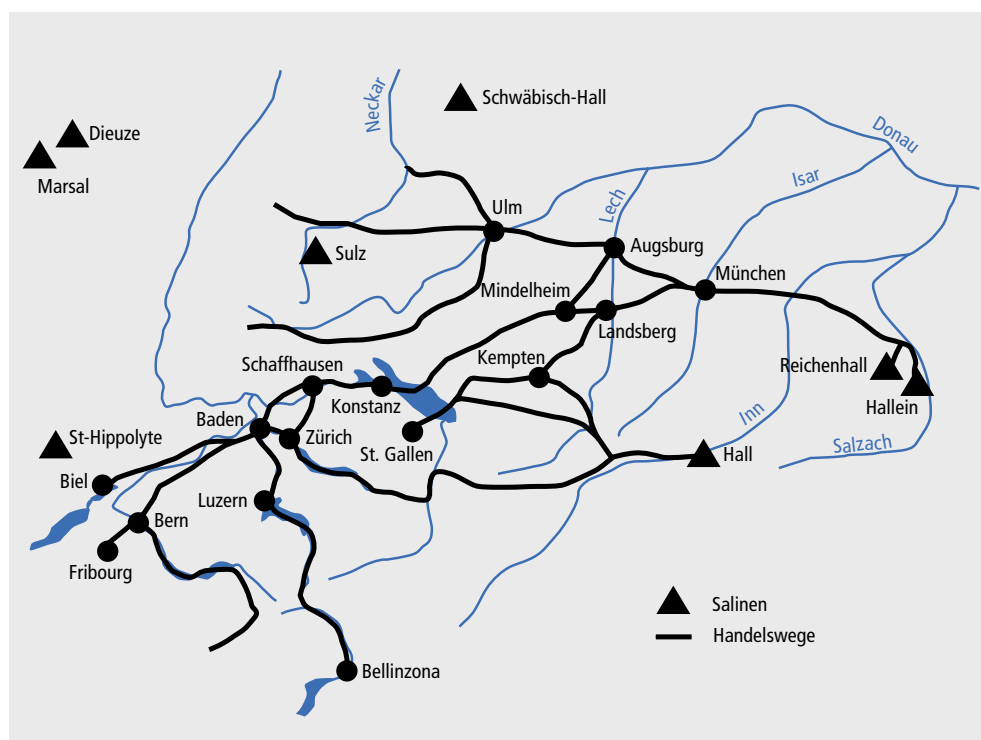
- Ammann, Hektor:** Schaffhauser Wirtschaft im Mittelalter. Thayngen 1948.
- Bächtold, Kurt:** Die Güterschifffahrt auf dem Hochrhein. In: Schaffhauser Magazin 1991/3, S. 40–43.
- Burmeister, Karl Heinz:** Vom Lastschiff zum Lustschiff. Zur Geschichte der Schifffahrt auf dem Bodensee. Konstanz 1992.
- Eitel, Peter:** Handel und Verkehr im Bodenseeraum während der frühen Neuzeit. In: Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung 91, 1973, S. 67–89.
- Röber, Ralph (Red.):** Einbaum, Lastensegler, Dampfschiff. Frühe Schifffahrt in Südwestdeutschland (ALManach 5/6, 2000/2001, hrsg. vom Archäologischen Landesmuseum Baden-Württemberg), Stuttgart 2000.
- Steinemann, Ernst:** Der Zoll im Schaffhauser Wirtschaftsleben. In: Schaffhauser Beiträge zur Geschichte 27, 1950, S. 179–221, und 28, 1951, S. 138–201.
-

Quelle von Wohlstand und Macht

Bis ins 19. Jahrhundert war die Schweiz praktisch ganz auf importiertes Salz angewiesen. Grosse Mengen davon fanden seit dem Mittelalter zu Wasser und zu Land über Schaffhausen und Stein am Rhein den Weg in die Schweiz. Die Einnahmen aus den Salzzöllen verhalfen diesen beiden Städten zu einem beachtlichen Reichtum – verschiedene mächtige Handelsbauten zeugen noch heute davon.

Im Jahr 1618 durchliefen 10447 Salzröhrlein und 8127 Salzscheiben den Schaffhauser Zoll. Rechnet man, dass die «Röhrli» genannten Salzfüässer bis zu 270 kg Salz enthielten, ergibt sich daraus ein durchschnittlicher Tagesumsatz von mehreren Tonnen – er dürfte einen bedeutenden Teil des damaligen Verkehrsaufkommens ausgemacht haben. Der Salzhandel erlebte mit solch grossen Mengen in der ersten Hälfte des 17. Jahrhunderts seine besten Zeiten. Seine Anfänge nahm dieses lukrative Geschäft aber bereits im Mittelalter, und ausklingen sollte es nicht vor dem frühen 19. Jahrhundert.

Die ersten Zahlen über den Salzumschlag in Schaffhausen stammen aus dem Jahr 1529. Nach diesen Angaben aus «der Amptlütten Rechenbuoch» wurden damals in einem Jahr 2107 Röhrlein und 1105 Scheiben Salz über Schaffhausen gehandelt. In den 1630er-Jahren brach der Handel mit Massengütern in der Folge des Dreissigjährigen Kriegs zwar vorübergehend ein, erholte sich aber rasch wieder und nahm weiter zu. Im Schaffhauser Güterhof etwa schlug man 1786 nicht weniger als 28700 Salzfüässer um. Ein Ende des Salzhandels und der langen Abhängigkeit von Importsalz brachte die Eröffnung der Nordwestschweizer Rheinsalinen 1837.



Salzhandel des Mittelalters aus dem Salzkammergut und Tirol nach Westen: Über den Bodensee erreichte Salz aus Bayern und dem Tirol Stein am Rhein und Schaffhausen. Von hier wurde es auf dem Rhein oder auf Landstrassen weiter in die Innerschweiz und in Richtung Bern transportiert (vereinfachte Darstellung nach Ammann 1948).

Eigens für den umfangreichen Salzhandel baute die Stadt Schaffhausen 1529 den Salzhof oder Scheibenhof. Hier wurde das vom Rhein kommende Salz durchgeführt, verzollt und auf Wagen verladen. Das markante Gebäude steht in seinen wesentlichen Teilen noch heute bei der Einfahrt zur Feuerthaler Brücke.



Wie weit vernetzt der Schaffhauser Salzhandel war, belegen Zollbücher und Akten. Schaffhauser Salz Händler und -schiffe sind laut den historischen Quellen in Bern seit dem 14. Jahrhundert anzutreffen, in Solothurn seit dem 15. Jahrhundert. Die 1414 einsetzende detaillierte Buchführung über den Salzsatzschlag des Zürcher Zolls nennt von Anbeginn an «Salmenschwiler Schiben» (Salz aus Salem), und auch die Andelfinger und Eglisauer Zollbücher berichten im 16. Jahrhundert von der Salzdurchfuhr in die Zürcher Landschaft, nach Winterthur und Baden AG.

Abgebaut wurde das Salz, das während Jahrhunderten durch das Steiner Gredhaus und den Schaffhauser Salzhof geführt wurde, in Bayern und im Tirol. Über die so genannte «Alte Salzstrasse» gelangte das

bayrische Salz aus der Gegend von Reichenhall und Hallein über München und Memmingen nach Buchhorn am Bodensee und wurde von dort aus auf dem Wasserweg nach Stein am Rhein und Schaffhausen gebracht. Eine wichtige Zwischenstation an dieser Strasse war das Kloster Salem nördlich des Bodensees, dem seit 1201 ein Teil der Salinen in Hallein bei Salzburg gehörte. Seine «Salmenschwiler Schiben» werden vom 14. bis 16. Jahrhundert in den Zollbüchern erwähnt. Aus Hall im Tirol transportierte man Salz über den Fernpass nach Lindau.

Von Schaffhausen und Stein am Rhein aus wurde die wertvolle Fracht in die Absatzgebiete weiterspedit, die damals praktisch die ganze heutige Deutschschweiz umfassten. Wo möglich, benutzte man dabei die schiffbaren Flüsse und die Seen. Rheinabwärts wurden die Salzässer bis Zurzach oder Koblenz verschifft, weiter ging es teils aareaufwärts, teils auf Landstrassen Richtung Bern. Denn seit dem Dreissigjährigen Krieg war auch Bern, das durch die französische Besetzung der Franche-Comté von den Salinen in Salins abgeschnitten war, auf Tiroler Salz angewiesen. Die Innerschweiz bezog ihr Salz zum Teil über Zürich, dessen Markt über Schaffhausen–Eglisau oder Stein am Rhein–Andelfingen beliefert wurde.

Umladen von Salz-Röhrchen vom Schifftransport auf Pferde. Französischer Holzschnitt aus dem späten 15. Jahrhundert.



«ein gross kleint der stat»

Die Einnahmen des Schaffhauser Hofzolls, zu denen der Salzhandel einen beachtlichen Teil beitrug, verhalfen der Stadt Schaffhausen im Spätmittelalter und in der frühen



Der mächtige Güterhof in Schaffhausen wurde 1787 für den Umschlag der riesigen Mengen von Transitsalz gebaut, die von Bayern und Tirol in die Schweiz eingeführt wurden.

Neuzeit zu erklecklichen Summen. Von 500 Pfund um 1480 stiegen sie bis ins Jahr 1700 auf über 6300 Pfund jährlich. Kein Wunder, bemühten sich schon früh städtische und kirchliche Institutionen um diese reich fließende Quelle. Der Schaffhauser Salzhof gehörte, zusammen mit dem Monopolrecht für den Salzhandel, im 13. Jahrhundert dem Kloster Allerheiligen. 1404 gelangte dieses «gross kleint der stat», wie der Chronist Johann Jakob Rüeger den Salzhof zu Beginn des 17. Jahrhunderts nannte, in die Hände der Stadt. In Stein am Rhein gehörte der Zoll im 11. Jahrhundert dem Abt von St. Georgen, bevor er im Spätmittelalter in die Hände der Stadt Stein überging.

Neben den Städten verdiente das Transportgewerbe am Salzhandel mit. Auf ein Tiroler Salzfass aus Hall, das 15 Gulden im Ankaufspreis kostete, kamen nämlich bis nach Schaffhausen weitere 18 Gulden Frachtkosten hinzu. So verwundert es nicht, dass auch die Salztransporte durch ein Monopolgewerbe ausgeführt wurden, das seine Einnahmen eifersüchtig gegen jegliche Konkurrenz schützte. Vom Bodensee bis Schaffhausen lag das Salztransportrecht allein bei den Lindauer und Bregenzer Schifflern, ab dem Rheinfluss bei den Schaffhausern.

Vor diesem Hintergrund ist der langjährige Streit zwischen Zürich und Schaffhausen zu sehen, der wegen der Handelsroute von Stein am Rhein aus im 17. Jahrhundert entbrannte. Als die Zürcher begannen, das Salz von Stein auf dem Landweg nach Ellikon zu führen und so den Schaffhauser Zoll zu umgehen, griff Schaffhausen

zu Repressalien und sperrte seinen Markt für die Zürcher Nachbarn südlich des Rheins. Die eidgenössische Tagsatzung musste mehrmals schlichtend eingreifen, doch schwelte der Konflikt bis zum Ende der Salzimporte weiter.

Spuren im Stadtbild

Für den Umschlag der grossen Mengen von Salz musste Schaffhausen geeignete Räume zur Verfügung stellen. Schon 1363 eröffnete ein Salzhaus seine Tore, es wurde 1529 durch den Scheiben- oder Salzhof ersetzt. 1787 entstand das imposante Gebäudegeviert des Güterhofs mit seinen grossen Einfahrtstoren. Diese beiden Gebäude und der Salzstadel stehen alle direkt am Rhein, wo die Schiffe vom Bodensee her ihre Fracht anlieferten. Sie beeindrucken noch heute und lassen die Betrachtenden die einstige Bedeutung des Salzhandels für die Stadt Schaffhausen erahnen.

Literatur

Ammann, Hektor: Schaffhauser Wirtschaft im Mittelalter. Thayngen 1948.

Bergier, Jean-François: Die Geschichte vom Salz. Frankfurt am Main und New York 1989.

Eitel, Peter: Der Konstanzer Handel und Gütertransport im 16. und 17. Jahrhundert. Ein Beitrag zur Wirtschaftsgeschichte des Bodenseeraumes. In: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 20, 1970, S. 501–561.

Fritzsche, Bruno: Der Zürcher Salzhandel im 17. Jahrhundert. Der Aufbau des Staatsmonopols. Diss. Zürich 1964.

Vom Nürnberger Ordinari bis Thurn und Taxis

Die Schaffhauser Post: präsent in ganz Europa

Für die Schaffhauser Kaufleute mit ihren weiträumigen Handelsbeziehungen wurden im 15. Jahrhundert Botendienste eingerichtet. Daraus entwickelte sich bald ein System regelmässig verkehrender Brief- und Reiseposten – eine Dienstleistung, die bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts von privaten Unternehmen erbracht wurde.

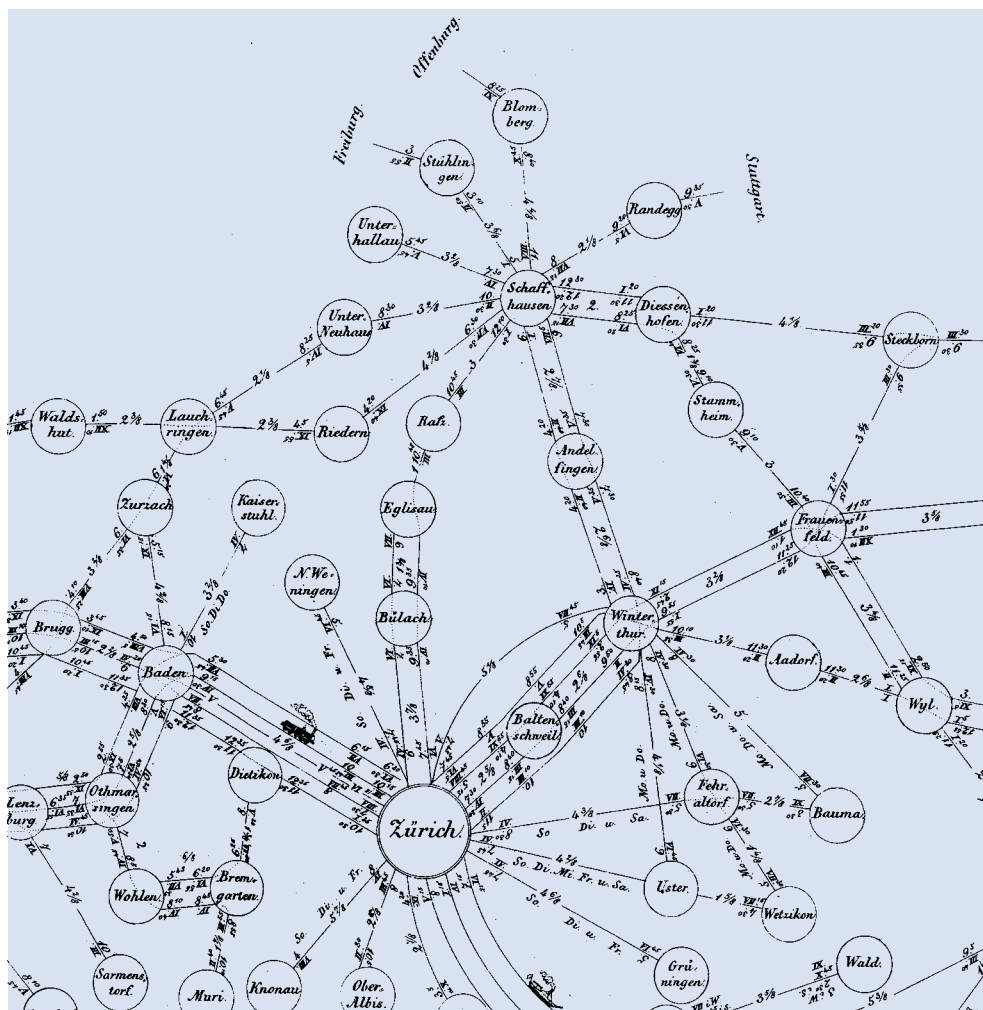
Das Schaffhauser Postwesen nahm seinen Anfang mit Boten im Dienste der Kaufleute. Die Initiative dazu ergriffen St. Galler Händler, die regen Kontakt mit der Handelsstadt Nürnberg pflegten. Sie riefen den «Nürnberger Ordinari» ins Leben, dem sich bereits im 15. Jahrhundert Schaffhauser Kaufleute anschlossen. Bald kam eine Verbindung nach Lyon hinzu, an der sich neben Schaffhausen weitere Städte im Gebiet der heutigen Schweiz und Süddeutschlands beteiligten. 1585 stieg das Schaffhauser Handelshaus Peyer in dieses lukrative Geschäft ein und eröffnete ein Konkurrenzunternehmen. Der Peyerschen Botenlinie gelang es bald, einen erheblichen Anteil am Briefverkehr von

Nürnberg, Augsburg und Ulm über Schaffhausen nach Lyon und weiter in Richtung Süden zu übernehmen. Das ursprünglich mit Fussboten arbeitende Geschäft wurde 1619 auf eine Reiterpost umgestellt.

1652 übertrugen Bürgermeister und Rat das Schaffhauser Postpatent an Nikolaus Klingenfuss. Unter seiner Führung entwickelte sich die Schaffhauser Post vom Briefbotensystem zu einem Betrieb, der zunehmend Wert- und Warensendungen und schliesslich auch Personen beförderte. Klingenfuss bediente unter anderem die Route Schaffhausen–Ulm mit Abritt am Sonntagmorgen und Ankunft am Dienstagmorgen und Schaffhausen–Basel; für diese Reise benötigten die Boten gut

Die «Alte Post» in Neunkirch wurde 1801 als eines der ersten Gebäude ausserhalb der Stadtmauern errichtet. Hier hielten einst die Wagen des Postkurses von Schaffhausen nach Basel.





Rundherum vernetzt: Ausschnitt aus der «Kurs-Karte der schweizerischen Postverwaltung» vom August 1850. Von Schaffhausen bestanden tägliche Verbindungen unter anderem nach Waldshut, Freiburg i. Br., Offenburg, Stuttgart, Konstanz, St. Gallen und Zürich.

24 Stunden. 1680 ging ein regelmässiger Kurs montags um 15 Uhr von Schaffhausen nach Nürnberg, wo er 48 Stunden später eintraf. Hier bestanden Anschlüsse weiter nach Frankfurt und Hamburg.

Im 18. Jahrhundert lenkten die von Meyenberg die Geschicke der Schaffhauser Post. Sie führten ihren Dienst im Auftrag dreier Postregalien aus: der Schaffhauser, der kaiserlich deutschen (Thurn und Taxis) und der österreichischen Post. Der schweizerisch-schaffhausischen Post oblagen der innerkantonale Verkehr und die Verbindung nach Bern, St. Gallen, Zürich und Konstanz. In den 1770er-Jahren verkehrten zahlreiche Posten zwei- bis viermal wöchentlich, neben Reitposten auch ein Postwagenkurs nach Cannstatt bei Stuttgart, wo die Linien von Ulm, Nürnberg und Speyer zusammentrafen. Die Post der Thurn und Taxis, die vom deutschen Kaiser seit dem 15. Jahrhundert mit der Einrichtung eines Postdienstes beauftragt waren, führte in den 1840er-Jahren in Stein am Rhein ein Postamt und bediente die Linien von Schaffhausen durch das Klettgau nach Freiburg im Breis-

gau und durch das Merishausertal nach Donaueschingen. Bei der eidgenössischen Post, die 1848 an die Stelle der kantonalen Posten trat, verkehrten 1850 Eilwagen von Schaffhausen über Bülach und über Winterthur nach Zürich sowie Postwagen nach Konstanz und Wil. Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Winterthur–Schaffhausen 1857 läutete das Ende der grossen Eilwagenkurse ein. Als Zubringer zu den Bahnhofstationen waren die Postwagen aber noch während Jahrzehnten ein vertrautes Bild in der Landschaft.

Literatur

Jezler, Rudolf: Das Post-Patent des Stadtstaates Schaffhausen, die Post-Regale des Kantons Schaffhausen und Nicolaus Klingenfuss, Wiederbegründer des Schaffhauser Postwesens. Schaffhausen 1978.
Leibbrand, Walter: Postrouden (Postcourse) in Baden-Württemberg 1490–1803. In: Historischer Atlas von Baden-Württemberg, hrsg. von der Kommission für geschichtliche Landeskunde und Landesvermessungsamt Baden-Württemberg. Stuttgart 1972–1988.

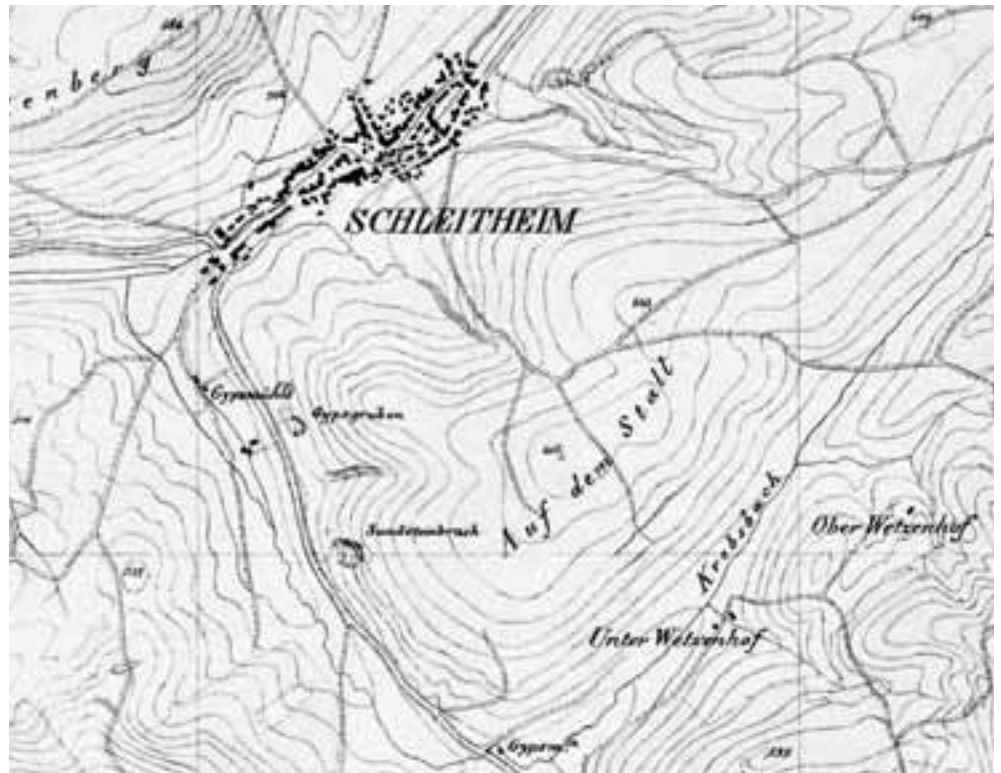
Lokale Ressourcen: ein wichtiges Transportgut

Bis zum Anschluss an das Eisenbahnnetz in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts war das Schaffhauser Gewerbe in hohem Masse auf einheimische Rohstoffe angewiesen. Holz aus den umliegenden Wäldern, aber auch Sandstein, Gips und Eisenerz fanden auf den Schaffhauser Strassen den Weg zu ihren Abnehmern. Alte Wege, die zu Steinbrüchen und Gruben führen, sind die Spuren dieser einstigen Wirtschaftstätigkeit.

Im Westen des Klettgaus, in der Gegend von Schleitheim, Hallau und Siblingen, brachte der Gipsabbau während einiger Jahrzehnte zahlreichen Leuten eine Verdienstmöglichkeit. Seine Blüte erlebte dieses Gewerbe in den 1840er-Jahren, als es insgesamt 400 Leute beschäftigte. In Schleitheim standen damals nicht weniger als neun Gipsmühlen in Betrieb, und die Fuhrhalter der Region hielten über 100 Pferde in ihren Stallungen, um dem Gipsgewerbe die nötigen Transportkapazitäten

zur Verfügung zu stellen. Hauptabnehmer waren einerseits das städtische Schaffhauser Baugewerbe, das zahlreiche Bürgerhäuser mit Stuckaturen aus einheimischem Gips verzierte, andererseits die Landwirtschaft, die Gips als Düngemittel einsetzte. Als Stuckaturen aus der Mode kamen, im Hausbau Zement an die Stelle von Gips trat und die Bauern Kunstdünger streuten, verlor der Gipsabbau seine einstige Bedeutung und verschwand bis in die Mitte des 20. Jahrhunderts ganz.

Noch im 19. Jahrhundert war der Gips- und Sandsteinabbau ein wichtiges Gewerbe. Die topografische Aufnahme des Kantons Schaffhausen im Massstab 1 : 25 000 von Johann Conrad Auer und Johann Jakob Müller aus dem Jahr 1847 zeigt Gipsgruben, Gipsmühlen und einen Sandsteinbruch südlich von Schleitheim.





Eines der spektakulärsten Objekte im Kanton Schaffhausen ist der Hohlweg im Fels in Guntmadingen/Schlüechthli. Auf ihm wurde das aus den Erzgruben am Hinter Häming gewonnene Erz abtransportiert und zur Hütte in Laufen gebracht.

Bohnerz: Viel Arbeit, geringe Ausbeute

Von den 1580er-Jahren bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts wurde im Südranden Bohnerz abgebaut. Zunächst verhüttete man das Erz in Jestetten, ab 1622 in Eberfingen. Die Eisenschmiede in Laufen begann ab 1713 am Lauferberg Erz abzubauen. Schwindende Ressourcen und importiertes Eisen liessen in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Hütten von Eberfingen und Laufen allerdings eingehen. Immerhin: Von 1705 bis 1770 wurden 600 000 Kübel Material für die Laufener Hütte gefördert, was rund 36 000 Tonnen ausgewaschenes Erz brachte. 1803 setzte der Erzabbau am Häming (Guntmadingen) und am Rossberg (Osterfingen/Wilchingen) erneut ein, und sieben Jahre später nahm unter Johann Georg Neher der Hochofen in Laufen den Betrieb wieder auf. Bis 1850, als der Mangel an Holzkohle und billige Eisenimporte die Stilllegung dieser Eisenhütte erzwangen, fanden hier zahlreiche Leute einen Erwerb. Die Schliessung zeigte gravierende Folgen bis hin zur Auswanderung arbeitsloser Klettgauer nach Übersee, wovon Osterfingen besonders stark betroffen war.

Literatur

Bächtold, Kurt: Wirtschaftsgeschichte des Kantons Schaffhausen. Schaffhausen 1983, S. 103–111.

Birchmeier, Christian: Bohnerzbergbau im Südranden (Neujahrsblatt der Naturforschenden Gesellschaft Schaffhausen 38). Schaffhausen 1985.

Überraschung am Häming

Eine einmalige Anlage des frühindustriellen Eisenabbaus hat sich am Häming in der Gemeinde Guntmadingen erhalten: Die so genannte Hämingsteig, ein aufwändig angelegter Hangweg, der an einer Stelle sogar aus dem anstehenden Fels herausgesprengt bzw. geschlagen worden war, besteht noch heute in weit gehend unveränderter Form. Der Erzweg, auf dem einst reger Verkehr geherrscht haben muss, führt zu den einstigen Bohnerzgruben, die im Gelände leicht erkannt werden können. Im Sommer 2003 wurde der Weg von Studierenden der Kantonsschule Schaffhausen gereinigt, dabei kamen mehrere Karrgeleise von verschiedener Breite zum Vorschein. Diese sind in der Region einmalig und zeugen von der Nutzung des Weges in mehreren Phasen über einen längeren Zeitraum hinweg.



Hans Stockar (1490–1556)

Reisender für den Handel und für das Seelenheil

Von der günstigen Lage Schaffhausens an grossen Handelswegen profitierten nicht nur die Zolleinnehmer und das Transportgewerbe, sondern auch Kaufleute. Sie spielten oft in der lokalen Politik eine genauso wichtige Rolle wie im Handel. Einer von ihnen war Hans Stockar, der in seinen Berichten im 16. Jahrhundert ein lebendiges Bild seiner Geschäfts- und Pilgerreisen zeichnet.

Hans Stockar wurde 1490 in ein Schaffhauser Patriziergeschlecht geboren, das sich in fremden Diensten und in der Politik hervorgetan hat. Auch er selber machte eine steile Ämterkarriere und kam auf Handelsreisen und Feldzügen weit in der Welt herum. So kämpfte er 1513 bei Novara und Dijon und zwei Jahre später in Marignano. Seine nächsten Reisen galten einem friedlicheren Zweck: Er machte sich 1517 bis 1519 auf Pilgerfahrten, die ihn zuerst nach Santiago de Compostela, dann nach Rom und schliesslich nach Jerusalem führten. 300 Dukaten habe ihn das gekostet, bemerkt er in seinem Bericht.

1526 heiratete er die Bürgermeistertochter Elisabeth Peyer. Zu dieser persönlichen Beziehung zur Obrigkeit kamen weitere enge Verknüpfungen über zahlreiche politische Ämter. Stockar war Stadtrichter, wurde von seiner Zunft, den Kaufleuten, in den Grossen Rat gewählt, hatte das Seckelmeisteramt inne und war ab 1530 Reichsvogt in Schaffhausen. Ebenso amtierte er als Obervogt in Schleithelm, Beggingen und Neuhausen. Er starb 1556.

Neben seinem Bericht von der Rückfahrt aus Jerusalem 1519 ist seine Chronik aus den Jahren 1520–1529 überliefert. Darin beschreibt Stockar seine Tätigkeit als Wein-, Pferde- und Salzhändler, die ihn unter anderem regelmässig nach Bern, Basel, ins Elsass und in den Bodenseeraum führte. Hinzu kommen Betrachtungen über Wirtschaftslage, Geschäftsgang und Preise. Aber auch zu den jeweiligen Strassenverhältnissen und den klimatischen Bedingungen äussert er sich: Nach starken Regenerwettern sollen die Strassen jeweils «bis mannstief» aufgeweicht gewesen sein.

Im Auftrag der Schaffhauser Obrigkeit machte sich Stockar mehrmals nach Lindau und Buchhorn auf, um Salz einzukaufen. Als kostenbewusster Geschäftsmann versuchte er dabei einen möglichst guten Preis herauszuholen, und er vermerkte jeweils mit Genugtuung, wenn ihm dies gelang. Zweimal jährlich besuchte er den Zurzacher Markt, meistens um Pferde zu kaufen. Für die Hinfahrt benutzte er dabei das Schiff, das er unterhalb des Rheinfalls bestieg, auf dem Rückweg ritt er nach Schaffhausen. Wohl als Ausgleich zum lasterhaften Treiben auf dem Zurzacher Markt, über das sich Stockar immer wieder entrüstet beklagte, reiste der stark religiöse Kaufmann regelmässig nach Einsiedeln, zu Bruder Klaus in Flüeli-Ranft und zu weiteren Kirchen in der näheren und weiteren Umgebung. Auch von einem gut zweiwöchigen Erholungsurlaub im Osterfinger Bad berichtet seine Chronik.

Hans Stockar, Pilger des Heiligen Grabs Jesu Christi zu Jerusalem, St. Jakob zu Compostela und Rom, anno 1561.



Literatur

Schib, Karl (Hrsg.): Hans Stockars Jerusalemfahrt 1519 und Chronik 1520–1529 (Quellen zur Schweizer Geschichte I. Abt., Bd. IV). Basel 1949.

Eine Landkarte schafft Überblick über das Herrschaftsgebiet

Die Landkarte des Schaffhauser Bürgers Heinrich Peyer von 1684 im Massstab 1 : 25 000 stellt einen Höhepunkt der damaligen Vermessungstechnik dar. Sie ist militärisches Hilfsmittel und herrschaftliches Repräsentierobjekt in einem. Und sie ist äusserst genau: An ihrer zuverlässigen Darstellung kann man sich noch heute orientieren.

Im Kulturgüterschutzraum des Museums Allerheiligen ruht ein besonderer Schatz: 16 Blätter eines Kartengemäldes, das den Kanton Schaffhausen mit seiner Umgebung im Jahre 1684 darstellt. Das Bild, das gut 150 x 120 cm gross ist, wurde von Heinrich Peyer gemalt. Peyer lebte von 1621 bis 1690 und gehörte einem der regierenden Schaffhauser Geschlechter seiner Zeit an. Er besuchte die Schulen in Schaffhausen und liess sich dann in Ulm beim Architekten und Festungsbauer Joseph Furtenbach ausbilden. Als Festungsingenieur, Baumeister und Hauptmann der Artillerie verfügte Peyer über Kenntnisse der Vermessungstechnik, um sein kartografisches Hauptwerk anzufertigen, das unter Zeitgenossen wie späteren Kartografen hohe Anerkennung fand.

Das auf der Karte dargestellte Gebiet reicht von Kaiserstuhl bis Stein am Rhein, von Glattfelden bis Tengen. Peyer verwendete für seine Arbeiten Zirkel und Messschieber, die gleichen Instrumente wie sein Zürcher Zeitgenosse Hans Conrad Gyger. Diese Vermessungsmethode, die grafische Triangulation, erlaubte eine hohe Präzision und machte das Ausmessen des ganzen Gebietes mit Messlatten und -ketten überflüssig. Die Konstruktion von Verzerrungsgittern hat gezeigt, dass Peyers Karte sogar noch präziser ist als Gygers 20 Jahre zuvor erstellte Karte des Kantons Zürich. Ebenfalls konnte durch einen Vergleich erschlossen werden, dass Peyer das Zürcher Gebiet südlich des Rheins selber kartierte und nicht etwa einfach bei Gyger abkupferte.

Entstanden ist die Schaffhauser Karte wohl primär aus einem militärischen Bedürfnis. Peyer führte 1656 die Schaffhauser Artillerie, die den Zürchern im Ersten Villmergerkrieg Unterstützung brachte. Er kam zwar mit seinen Geschützen nicht zum Einsatz, machte sich aber dennoch ans Werk, eine Karte zu zeichnen, auf der jederzeit Schussweiten gemessen werden können. Im Jahr nach der Fertigstellung des Kartengemäldes, am 9. Januar 1685, konnte Peyer sein Werk dem Schaffhauser Rat übergeben. Er erhielt dafür 200 Reichstaler, 25 Mütt Kernen (rund 2250 Liter Getreide) und 7 Saum Wein, das sind immerhin 1175 Liter!

Bereits 1685 wurde Peyers Gemälde vom Winterthurer Maler und Radierer Felix Meier in verkleinertem Massstab (1 : 54 000) in Kupfer gestochen. In Detailtreue, Darstellung und Präzision steht der Kupferstich dem Original kaum nach. Bis ins 19. Jahrhundert wurden auf Grund dieser Vorlage zahlreiche weitere Karten angefertigt. Noch heute könnte man sich nach ihr im Gelände orientieren.



Die rechte untere Ecke des Kartengemäldes zeigt Heinrich Peyer mit seinen Arbeitsinstrumenten: Zirkel, Kompass und Dreiecksnetz. Auf der Schriftrolle, die er in der Hand hält, ist die Widmung für den Schaffhauser Rat festgehalten.

Literatur

Rohr, Hans Peter: Schaffhausen im Bild alter Karten. Schaffhausen 1986.

Wyder, Samuel: Die Schaffhauser Karten von Heinrich Peyer (1621–1690). In: Cartographica Helvetica 22, Murten 2000, S. 21–29.

2000 Jahre Brückengeschichte mit Höhepunkten

Seit 500 Jahren gehört der Kanton Schaffhausen zur Eidgenossenschaft, und genau so lange werden die meisten Kantonsteile durch den Rhein von ihr getrennt. Mit Brücken hat es hier deshalb eine spezielle Bewandnis: Sie stellen wichtige Verkehrsverbindungen her und gewährleisten die Kommunikation zum «Rest der Schweiz». Und in früheren Zeiten verhalfen sie den Schaffhauser Städten dank Brückenzöllen zu reichlich fliessenden Einnahmen und wurden sogar zu wichtigen Karten im regionalen Poker um Geld und Macht.

In der Schaffhauser Geschichte ist der Rhein weniger ein trennendes, sondern viel mehr ein verbindendes Landschaftselement. Dank der Rheinschifffahrt fanden Schaffhausen und Stein am Rhein Anschluss an das Bodenseegebiet und den Messeort Zurzach. Und bereits im ersten Jahrhundert unserer Zeitrechnung beginnt die Geschichte der Schaffhauser Rheinbrücken.

Römische, mittelalterliche und neuzeitliche Brückenschläge über den Rhein

Der Rhein wird im Kanton Schaffhausen und in den benachbarten Gebieten an zahlreichen Stellen überquert. Die älteste und zugleich die östlichste Schaffhauser Brücke führte ab 81/82 n. Chr. bei Stein am Rhein von Unter-Eschenz über die Insel Werd an das andere Ufer. Wenig flussabwärts, etwa am heutigen Brückenstandort, wurde im 3. Jahrhundert ihre Nachfolgerin gebaut.

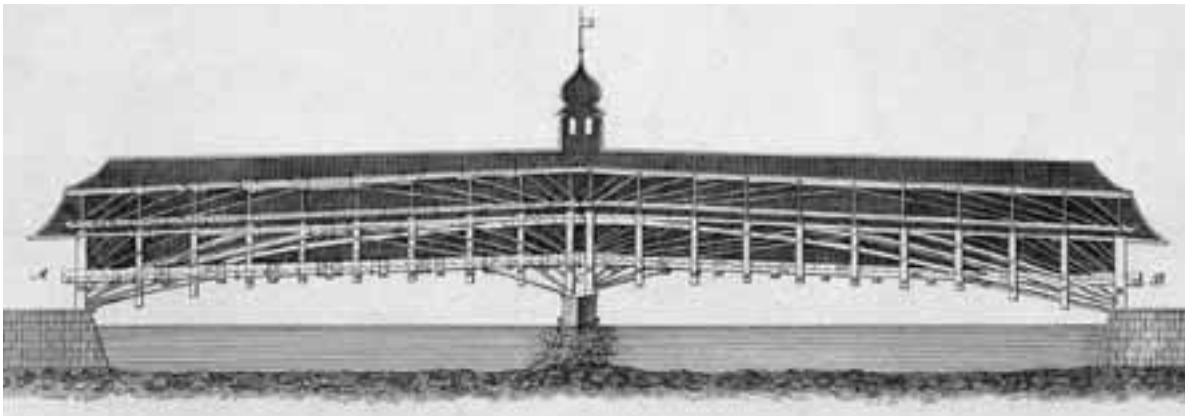
Seit ungefähr 1180 kann der Rhein in Diessenhofen auf einer Brücke überquert werden. Die Feuerthaler Brücke in der Stadt Schaffhausen wird 1259 ein erstes Mal in den Urkunden erwähnt. Weitere für Schaffhausen sehr wichtige mittelalterliche Brücken liegen flussabwärts: Die Brücke zwischen Rheinau und Altenburg gibt es seit 1247, jene in Eglisau seit 1240. Der Eglisauer Rheinübergang ist aber einiges älter, man kann nämlich annehmen, dass der Fluss in dieser Gegend seit römischer Zeit bei Niedrigwasser mittels einer Furt durchquert wurde. Vor allem ein grosser Teil des Verkehrs zwischen Schaffhausen und Zürich benutzte seit dem Mittelalter die Eglisauer Brücke. Für die weit verzweigten Schaffhauser

Wirtschaftsbeziehungen ein besonders bedeutsamer Rheinübergang war die Brücke im aargauischen Kaiserstuhl, die wohl seit der Anlage dieses Städtchens um 1255 besteht. Über diese Brücke lief der Landverkehr von Schaffhausen in Richtung Baden, Bern und Westschweiz ab.

In der Neuzeit kamen weitere Rheinbrücken hinzu. 1760 baute man zwischen Schaffhausen und Flurlingen einen einfachen Holzsteg, der mitten im Industriequartier der Tonwarenfabriken lag. Bloss 2,4 m breit, war er nur für Fussgänger, Vieh, Handkarren und notfalls für gezogene Feuerspritzen freigegeben, ab 1815 auch für beladene Fuhrwerke bis zwei Tonnen. Die Motorisierung machte einen Neubau nötig, der gut 100 m flussaufwärts 1941 dem Verkehr übergeben wurde. Im Zusammenhang mit dem Bau der Autobahnbrücke musste diese Brücke bereits 1990 durch eine Nachfolgerin ersetzt werden.

Für die Verbesserung der Verkehrsverbindung zwischen Winterthur und dem Rafzerfeld bauten die Kantone Schaffhausen und Zürich die Rheinbrücke Flaach-Rüdlingen. Auf drei Pfeilern überspannt die Eisenkonstruktion, die 1871 eröffnet wurde, den Rhein. Das ursprüngliche Stahlgitter wurde 1929 durch einen geschlossenen stählernen Überbau ersetzt.

Relativ schmal war der Steg zwischen Neuhausen und Flurlingen, der 1921 als Stahlfachwerkbau ausgeführt wurde. Neben der 2,5 m breiten Fahrbahn enthielt er ein 1 m breites Trottoir. Das Bedürfnis nach mehr Kapazität erfüllte man 1949, indem man die ganze Brücke



Der Appenzeller Brückenbauer Johann Ulrich Grubenmann bewies mit der Rheinbrücke von 1755 den hohen Stand seiner Fähigkeiten. Um den Bau der grossartigen hölzernen Tragwerkskonstruktion ranken sich zahlreiche Legenden. Leider war dem Meisterwerk nur ein kurzes Leben beschieden; 1799 fiel es brandschatzenden Truppen zum Opfer. Den Reiseschriftsteller Johann Gottfried Ebel hat der Bau so beeindruckt, dass er ihn – kurz vor der Zerstörung – genau abgebildet hat.

als Fahrbahn freigab und beidseits aussen einen Gehweg anhängte. Eigens für die Bedürfnisse der Wanderer und Velofahrer baute man 1955/56 den Steg zwischen Nohl und Laufen als Spannbetonkonstruktion.

Zwei weitere wichtige Brückenschläge fanden am Ende des 20. Jahrhunderts statt. Für die Umfahrung von Stein am Rhein wurde die Hemishofer Strassenbrücke erstellt, die seit 1980 befahren werden kann, und in den 1990er-Jahren schliesslich folgte der Bau der A4 in Schaffhausen, deren bedeutendstes Bauwerk die Schrägseilbrücke über den Rhein mit ihrem markanten Pylon darstellt.

Nicht zu vergessen sind die für die Schaffhauser Wirtschaft lebenswichtigen Bahnverbindungen, die ebenfalls den Rhein überqueren. Als erste wurde die Brücke der Rheinfalldamm 1857 eröffnet, die der Linie nach Winterthur dient. Die Hemishofer Bahnbrücke der Linie Etzwilen-Singen, eine besonders schöne Eisenkonstruktion, folgte 1894. Seit 1895 ermöglicht die Feuerthaler Eisenbrücke den Bahnverkehr zwischen Schaffhausen und Stein am Rhein. Die eindruckliche Eglisauer Brücke der Linie über Bülach nach Zürich überspannt den Rhein seit 1897.

Zwei Jahrtausende Rheinbrücken in Stein am Rhein

Wer von Unter-Eschenz über den Steg zur Insel Werd geht, kann bei günstigen Verhältnissen Reihen dunkler Verfärbungen im Rheingrund erkennen. Es sind dies Reste der Pfähle, die einst eine römische Brücke über den Rhein trugen. Durch eine dendrochronologische Untersuchung (Jahrringanalyse) konnte festgestellt werden, dass dieses Holz aus den Jahren 81/82 n. Chr. stammt – die Brücke, die über die östliche Spitze der Werd die



Ein besonderes Kleinod ist die Brücke über den alten Mühlenkanal der Bibermüli bei Hemishofen. Mit dem teils verputzten Gewölbe aus Ziegelsteinen und einem mächtigen Sandsteingeländer ist sie ein wertvoller Zeuge früherer Baumeisterkunst.



Die Brücke über die Durach im Schlauch nördlich von Merishausen trägt die Jahrzahl 1787. Ihr guter Erhaltungszustand ist ein Glücksfall, der wohl dem Umstand zu verdanken ist, dass die Strasse verlegt wurde und eine Verbreiterung und Verstärkungen hier nicht nötig waren.

beiden Rheinufer verband, wurde also kurz vor der Wende zum 2. Jahrhundert errichtet. Zweihundert Jahre später, im späten 3. Jahrhundert, wurde sie durch ihre Nachfolgerin ersetzt, die wenige Meter oberhalb der heutigen Brücke zwischen Stein und Burg stand. Diese Brücke war vermutlich bereits aus Stein gebaut und gehörte zum Kastell Tasgetium, das in spätrömischer Zeit als Teil des Verteidigungssystems gegen die Alemannen errichtet wurde. Auf der Nordseite befand sich ein Brückenkopf, dessen Überreste bei Grabungsarbeiten in der Klosterkirche von St. Georgen zum Vorschein kamen. Über das Schicksal dieser spätrömischen Rheinbrücke nach dem Abzug der römischen Truppen ist leider nichts bekannt.

Die erste mittelalterliche Brücke dürfte im 12. Jahrhundert auf Veranlassung des Steiner Stadtherrn, des Abtes von St. Georgen, aus Holz gebaut worden sein. Bei einer Holzkonstruktion blieb es auch in den folgenden Jahrhunderten. Von Stichen aus dem 16. und 17. Jahrhundert wissen wir, dass sie von mehreren Jo-

chen getragen wurde und einen gedeckten Mittelteil sowie eine Fahrbahn aus quer gelegten Brettern besass. Nach dem Brand und einer teilweisen Zerstörung infolge des Krieges von 1799 waren umfangreiche Reparaturen nötig, 1805 folgte dann ein Neubau durch den Schaffhauser Stadtbaumeister Andreas Widmer. 25 Jahre später wichen bei einem erneuten Umbau die beiden Brückentore, die die Brücke seit dem Mittelalter geschützt hatten, den Bedürfnissen des neuzeitlichen Verkehrs. In jenen Jahren experimentierte man übrigens mit Kupferplatten als Fahrbahnaufgabe, um den Verschleiss zu verringern. Eine moderne Brückenplatte mit beidseitigen Trottoirs wurde 1956 eingebaut; die heute bestehende Brücke folgte 1972–1974. Sie ist ein völlig neues Bauwerk, das alle Spuren der Vorgängerinnen von 1805 und früher verschwinden liess.

Die Feuerthaler Brücke: während Jahrhunderten ein Politikum

Vor dem Bau einer Brücke bestand zwischen Schaffhausen und Feuerthalen ein Fährbetrieb, der vom Kloster Allerheiligen als Lehen vergeben wurde. 1259 wird zum ersten Mal eine Brücke erwähnt. Die Einnahmen ihres Brückenzolls gehörten dem Abt von Allerheiligen, so dass angenommen werden kann, dass der Vorsteher dieser kapitalkräftigen Institution auch ihr Bauherr war.

Die einst hölzerne Brücke erhielt bereits 1550 Steinfelder, die sich jedoch ihrer hohen Baukosten und der ungenügenden Stabilität wegen nicht bewährten. Ein Hochwasser riss die Brücke 1754 ein. Ihre Nachfolgerin wurde vom Appenzeller Brückenbauer Johann Ulrich Grubenmann gebaut. Unter dessen persönlicher Aufsicht schlug man riesige Mengen von Holz im Bregenzer Wald und flösste sie nach Schaffhausen, zudem wurden 400 000 Schindeln für das Brückendach im Schwarzwald bestellt. Das neue Vorzeigestück der Stadt Schaffhausen konnte 1758 eröffnet werden. Es fand sogar Eingang ins Reisetagebuch Goethes, der auf seiner Schweizer Reise 1797 hier vorbeikam. Lange währte die Freude an der Brücke aber nicht, denn 1799 wurde sie von französischen Truppen, die sich nach der verlorenen Schlacht bei Stockach auf dem Rückzug befanden, in Brand gesteckt. Die nachfolgende Holzbrücke tat bis in die 1960er-Jahre ihren Dienst, sie musste aber mehrmals verstärkt werden.

Die Feuerthaler Brücke war vor allem für den regionalen Verkehr mit der Zürcher Landschaft wichtig, die grossen Handelsströme folgten ja bis in die Neuzeit dem Rhein oder benutzten die Brücken in Eglisau und Kaiserstuhl. Erst im 19. Jahrhundert erlangte sie für Getreideimporte aus Süddeutschland in die Innerschweiz eine

weiter reichende Bedeutung. Auf die Einstufung des Weges über die Feuerthaler Brücke als Nebenverkehrslinie beriefen sich die Schaffhauser 1783, als sie zu deren Schonung schwere Fuhrwerke von ihr verbannen wollten. Den benachbarten Zürchern passte dies gar nicht, ändern konnten sie es aber nicht, denn die Brücke lag und liegt auch heute noch ganz auf Schaffhauser Gebiet. Diese Grenzziehung am südlichen Rheinufer war den Zürchern schon lange ein Dorn im Auge, immer wieder versuchten sie, ihr Hoheitsgebiet bis in die Flussmitte auszudehnen. Doch der Entscheid, den ein eidgenössisches Schiedsgericht 1555 in dieser Sache fällen musste, ist bis heute unangetastet. Eine Konzession mussten die Schaffhauser damals allerdings eingehen: Um die Zürcher nicht noch weiter zu provozieren, mussten sie auf das gut sichtbare Anbringen des «Schaffhauser Bocks» am Brückenturm verzichten.

Die Formenvielfalt der Kleinbrücken

Wenn auch die grossen Rheinbrücken seit je die eigentlichen Paradenstücke der Brückenbaukunst darstellen, so sind es doch die zahlreichen kleineren Brückenbauten über die Rheinzuflüsse, die von der Vielfalt der Brückenkonstruktionen vergangener Zeiten zeugen. Viele von ihnen sind zwar Strassenverbreiterungen und -sanierungen zum Opfer gefallen, und es ist ein besonderer Glücksfall, wenn eine Steinbrücke des 18. Jahrhunderts in ihrer Gesamtheit erhalten bleibt, so wie die Durachbrücke von 1787 bei Merishausen. Den noch bestehenden historischen Brücken gilt es aber besonders Sorge zu tragen. Sie sind wertvolle Kleinformen unserer Kulturlandschaft und wichtige Zeugen der einstigen Bau- und Handwerkskunst!

Literatur

Frauenfelder, Reinhard: Die Kunstdenkmäler des Kantons Schaffhausen, Band 2: Der Bezirk Stein am Rhein. Basel 1958, S. 36–38.

Stierli, Hans-Rudolf; Stucki, Erwin; Wüst, Paul: Vor dem Bau der N4: Die Rheinübergänge zwischen Stein am Rhein und Eglisau. In: Rheinbrücke N4, hrsg. vom Nationalstrassenbüro des Kantons Schaffhausen. Schaffhausen 1995.



Eisengitterbrücken gibt es im Kanton Schaffhausen nur wenige. Eine von ihnen überquert bei Wilen südlich von Ramsen die Biber.

Aufbruch in ein neues Zeitalter

Schaffhauser Strassenbau im 18. und 19. Jahrhundert

Im späten 18. und vor allem im 19. Jahrhundert lösten neu gebaute Strassen die ins Mittelalter zurückgehenden Hauptverbindungen ab. Breiter, gerader und mit einem möglichst ausgeglichenen Gefälle errichtet, wurden sie den Ansprüchen des modernen Wagenverkehrs gerecht.

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts setzte im Strassenbau eine Entwicklung ein, wie es sie seit römischer Zeit nicht mehr gegeben hat: Die in Frankreich entwickelte Technik des Kunststrassenbaus wurde zum neuen Mass der Dinge, und auf verschiedenen Wegen drang diese Technik auch ins Gebiet der Schweiz ein.

Die Strasse setzt sich über das Gelände hinweg

Die neuen Strassen zeichneten sich im Wesentlichen dadurch aus, dass sie nicht mehr wie die alten Landstrassen den Formen des Geländes folgten, sondern sich mittels Dämmen, Einschnitten und Brücken auf einer von Ingenieuren berechneten Linie mit stetem Gefälle über die gewachsenen Geländeformen hinwegsetzten und dank

ihres soliden Unterbaus und eines zuverlässigen Entwässerungssystems auch bei widrigen Wetterverhältnissen befahrbar waren. Mit dem Bau der neuen Strassen ging auch eine Neuordnung der Strassengesetze sowie die Professionalisierung des Strassenbau- und -unterhaltswesens einher. Diese technischen und organisatorischen Neuerungen erst machten das Reisen zu einer voraussehbaren und planbaren Angelegenheit: Das Zeitalter der Postkutschen brach an.

Das Ausland gibt den Anstoss

Die Nachbarn von Schaffhausen, der Kanton Zürich und das Grossherzogtum Baden, begannen bereits in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts mit der Erneuerung ihres Strassennetzes. Im Kanton Schaffhausen selbst

Zu den grossen Strassenbauten des späten 18. Jahrhunderts zählt die Bargener Steig. 1790 wurde bei Bargen der Damm über das Hauental errichtet, um die Steigung zum Chugelbuck mit einem geringeren Gefälle zu überwinden. Dank des sorgfältig ausgestalteten Durchstichs durch den Damm blieb die Zufahrt ins Hauental weiterhin möglich.





Der Strassendurchstich im Mühltal erschloss einerseits ein grosses Industriegebiet, andererseits ermöglichte er eine schnellere Verbindung von Schaffhausen ins Merishausertal und weiter nach Barga–Donaueschingen. Der Preis dafür war allerdings die Zerstörung der idyllischen Naturszenerie im «Chessel» und die Sicherung der hohen Felswände mit riesigen Stützmauern.

bezahlen, nur Rückfahrten von den regionalen Märkten, Fahrten zur Mühle, in Felder und Rebberge waren davon befreit. Für den Geltungsbereich der Weg- und Brückenzölle wurde erstmals das Netz der Schaffhauser Hauptstrassen definiert. Es umfasste die Strassen von Schaffhausen nach Jestetten und Eglisau, nach Neunkirch, nach Merishausen, über Herblingen nach Thayngen, nach Schleithelm und nach Büsingen sowie die Rheinbrücke in Stein am Rhein.

In den folgenden Jahrzehnten verfeinerte man die Klassifizierung, und die Unterhaltungspflicht wurde zwischen Staat und Gemeinden geregelt. Der Staat war alleine für die Strassen der I. und II. Klasse verantwortlich, bei der III. Klasse (Kommunikationsstrassen) lag die Last bei den Gemeinden (Kantonsverfassung 1831/34 und Strassengesetz 1840). Als Ausbaustandard war für Strassen I. Klasse eine Breite von 25 Fuss, für die II. Klasse 18 Fuss vorgesehen, die Steigung sollte in der Regel 5 Prozent, örtlich 8 Prozent nicht übersteigen. Kommunikationsstrassen durften 10–15 Prozent Steigung erhalten und waren 16 Fuss breit.

hingegen setzte der Kunststrassenbau erst im 19. Jahrhundert richtig ein, als man erkannte, dass das hiesige Landstrassennetz nicht mehr dem Stand der Zeit entsprach. Mit der Einführung eines Weggeldes und eines Brückenzolls auf allen Hauptstrassen des Kantons beschaffte die Regierung ab 1806 die dringend benötigten Mittel für den Ausbau und den Unterhalt der Strassen. Einheimische wie Fremde mussten diese Abgaben



Alte und neue Linienführung im Wangental: Im 17. Jahrhundert lag das Trasse der Strasse von Osterfingen nach Jestetten an erhöhter Lage (links). Der Neubau der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts hingegen verläuft im Talgrund und weist kaum noch Steigungen auf. Böschungen grenzen die Strasse vom feuchten Talboden ab, und Stützmauern befestigen den bergseitigen Strassenrand. Typisch für Strassen aus dieser Zeit sind die Birkenreihen.

Ab den 1850er-Jahren fand Schaffhausen Anschluss an das Eisenbahnnetz. Für kreuzungsfreie Übergänge wurden Dämme aufgeschüttet und mit Geländern gesichert, wie beim Rundbuck in Neuhausen.



In einer ersten grossen Ausbaustufe wurden 1816–1819 die Schaffhauser Strassen chaussiert, also mit einem festen Unterbau und einer Entwässerung versehen. Die Gemeinden hatten sich an diesen Arbeiten mit Geld und Frondienstleistungen zu beteiligen.

Ein noch früheres grosses Projekt stellte der Ausbau der Strasse durch das Merishausertal dar. Nachdem auf der badischen Seite in den 1730er- bis 1750er-Jahren die Strecke Hüfingen–Randen ausgebaut wurde, geriet Schaffhausen unter Zugzwang und führte seinerseits 1785–1793 Verbesserungen aus, denen 1816–1819 weitere folgten. Insbesondere die Steig westlich von Barga wurde für den damals hohen Betrag von 268 000 Franken auf 20 Fuss verbreitert, im Gefälle ausgeglichen und mit Entwässerungsgräben versehen. In den Ortschaften pflästerte man diese Rinnen in der Jahrhundertmitte.

Ein früher Naturschutzkonflikt im «Chessel»

Der südlichste Abschnitt der Strasse nach Merishausen führte damals noch über den Geissberg zum Birch. Eine durchgehende, schmale Strasse durch das Mühlental erstellte man erst 1882 im Zusammenhang mit der Expansion der Industriebetriebe von Georg Fischer. Einem weiteren Ausbau stand der «Chessel», ein Felskessel mit einem romantischen Wasserfall, im Weg. Nach einem langjährigen Tauziehen zwischen den Eisenwerken und der noch jungen Naturschutzbewegung als Eigentümerin dieses Landstücks fand man 1915 eine Lösung. Der Naturschutz trat das Land gegen eine beträchtliche Summe ab, worauf der «Chessel» gesprengt wurde und die Mühlentalstrasse zusammen mit der Strassenbahn neu

gebaut werden konnte. Riesige Stützmauern zeugen heute von diesem massiven Eingriff ins Gelände.

Die Strasse über die Siblingerhöhe nach Schleithelm und weiter ins Wutachtal wurde 1816–1819 in einem ersten Ausbauschritt verbessert, nachdem man auf deutschem Gebiet ab 1750 in die Strecke Freiburg–Lenz–Kirch–Bonndorf–Stühlingen–Schaffhausen investierte. Weitere wichtige Etappen folgten mit der neuen Wutachbrücke 1868 und dem erneuten Ausbau der Route über die Siblingerhöhe, über die bis dahin eine ziemlich geradlinige Strasse führte. Hier wurden in den Jahren 1868–1876 Serpentinien angelegt; auf der Siblinger Seite schütteten die Bauarbeiter den Damm bei der Hohbrugg auf. Eine Strassenbahn verband auf dieser Strecke von 1905 bis 1964 Schaffhausen mit Schleithelm.

Grundlage unseres heutigen Strassennetzes

Das Strassennetz des 19. Jahrhunderts entspricht weitgehend dem heutigen Hauptstrassennetz; die nach den Normen aus den Anfängen des Kunststrassenbaus errichteten Strassenbauten vermochten den Bedürfnissen des Verkehrs bis weit ins 20. Jahrhundert hinein zu genügen. Erst die massive Zunahme des Automobilverkehrs nach dem Zweiten Weltkrieg führte zum weiteren Ausbau der Strassen und zur Ergänzung des Verkehrsnetzes mit Umfahrungs- und Schnellstrassen.

Literatur

Bringolf, A.: Längen-Verzeichnis der Land- und Vizinalstrassen im Kanton Schaffhausen. Schaffhausen 1883.

Hallauer, Johann: Über den Bau und Unterhalt der Strassen im Kanton Schaffhausen. Schaffhausen 1879.

Von echten Hohlwegen und «unechten» Pflästerungen

Seit je hinterlässt der Verkehr in der Landschaft und im Stadtbild seine Spuren, und manche davon haben der fortwährenden Zerstörung durch die Kräfte der Natur und durch menschliche Eingriffe getrotzt. Sie sind heute ein wichtiger Teil unserer Kulturlandschaft und haben unseren Schutz verdient.

Historische Verkehrswege – wer denkt da nicht zuerst an sorgsam gepflästerte Saumpfade in den Alpen, an Passstrassen, die sich auf gewagtem Trasse abgrundtiefen Felswänden entlangziehen, oder an ein romantisches Bogenbrücklein über dem munter sprudelnden Bergbach? Aufgrund seiner topografischen und geologischen Beschaffenheit kann der Kanton Schaffhausen mit nichts von alledem aufwarten. Aber das heisst noch lange nicht, dass er deswegen im Hinblick auf historische Wegformen überhaupt nichts zu bieten hat. Einige Beispiele mögen dies beweisen:

Hohlwege und Hohlwegbündel: steter Tritt uns seine Folgen

Vor allem in steilen Waldstücken sind im Kanton Schaffhausen zahlreiche Hohlwege zu beobachten: tiefe Gräben im Gelände, die landläufig oft als ausgetrocknete

Bachläufe gedeutet werden. Wenn auch die natürliche Erosion das ihre zum Entstehen dieser zuweilen mehrere Meter tiefen Einschnitten beigetragen hat, so sind sie doch in erster Linie als ein Menschenwerk zu betrachten, das nicht etwa gebaut, sondern durch die ständige Nutzung einer Wegspur während eines sehr langen Zeitraums allmählich *geworden* ist. Gab man eine Wegspur nach einer Weile auf und legte man daneben eine neue, so entstanden ganze Hohlwegbündel.

Besonders tief konnten sich die Wege dort in den Untergrund eingraben, wo dieser aus weichem Material besteht, etwa im Glimmersand südlich von Wiesholz und bei der Steig südöstlich von Ramsen, ebenso im Sandstein am Aufstieg von Stein am Rhein nach Hohenklingen. Je nachdem, ob im Lauf der Zeit eine Verlagerung der Wege und Strassen stattgefunden hat oder nicht, finden wir heute aufgelassene Hohlwege, deren



Südlich von Wiesholz ist der ganze Abhang von tiefen Hohlwegen zerfurcht. Diese Wege dienten der Bewirtschaftung des Waldes. Die Erosion ist hier besonders stark, denn der weiche, sandige Boden wird bis heute bei jedem starken Gewitter ein Stück weit weggespült.



Ein besonders schönes Stück Kulturlandschaft findet sich bei Seigen südlich von Barga. Die alte Strasse durch das Merishausertal (Schaffhausen–Donaueschingen) wird oft von Hecken gesäumt, darüber sind die Raine eines Ackerterrassensystems erkennbar.

Sohle keine Wegoberfläche mehr aufweist und oft stark mit Sträuchern oder gar Bäumen überwachsen ist, oder andere, bei denen in den Hohlweggraben ein Weg, häufig mit Schotteroberfläche, oder eine Strasse gelegt wurde. Im Kanton Schaffhausen bestehen zahlreiche Situationen, die einen Ausflug lohnen:

- der Aufstieg von Stein am Rhein auf die Burg Hohenklingen
- das Hohlwegbündel im Engiwald als Teil der einstigen Verbindung von Schaffhausen ins Klettgau
- die Waldwirtschaftswege im Wiesholz bei Ramsen
- die aufgegebene Forststrasse bei Holeichbrunnen nördlich Siblingen
- der Aufstieg von Hemishofen über Bergäcker nach Nägelsee und Oberwald
- die Verbindungen von Beringen, Löhningen und Siblingen auf den Randen
- die Wege am Lohningerbuck westlich von Thayngen

Hangwege: wertvolle ökologische Nischen

Hangwege sind landschaftlich besonders reizvoll, wenn die Böschungen ober- und unterhalb des Wegs mit Hecken bestockt sind. Diese Wegbegrenzungen sind nicht nur ein wichtiges gliederndes Element in der Landschaft, sie bilden auch einen wertvollen Lebensraum für zahlreiche Pflanzen und Kleinlebewesen. Besonders schöne Hangwege finden sich bei Seigen südlich Barga sowie am Hallauerberg bei Schellenberg.

Wegkreuze: Zeichen des Glaubens

Ein Blick auf die Landkarte zeigt, dass Ramsen im Zentrum eines sehr schönen, spinnenförmigen Wegnetzes liegt. Solche Wegspinnen waren bis zur Melioration der Fluren um die Schaffhauser Dörfer fast überall anzutreffen; heute sind sie selten gewordene Relikte eines früheren Zustandes. Bemerkenswert ist an den Wegen, die von Ramsen ausgehen, dass an ihnen zahlreiche Wegkreuze stehen: beim Lankertsbrüggli, bei Buttelen, gegenüber der ehemaligen Bahnstation, bei Rosengarten und Hochrüz sowie am nördlichen Dorfausgang. Solche sakralen Wegbegleiter gibt es in katholischen Gegenden zuhauf. Sie empfahlen Fussgänger und Fuhrleute dem göttlichen Schutz, ermahnten zum Glauben, markierten

aber auch in einer sehr weltlichen Funktion Strassenkreuzungen und Verzweigungen. In Schaffhausen verschwanden sie mit der Reformation und wurden erst im 19. und 20. Jahrhundert an wenigen Orten wieder errichtet.

Stundenbänkli: Zeichen der Herrschaft

Nicht auf eine höhere göttliche Instanz, sondern auf das Herrschafts- und Wirtschaftszentrum Schaffhausen verweisen die Stundenbänkli. Es handelt sich dabei um steinerne Bänke, in die ein Pfeil in Richtung Schaffhausen und eine Zeitangabe in Wegstunden eingehauen worden ist. Von diesen Stundenbänkli gab es einst eine grosse Zahl entlang der Schaffhauser Landstrassen. Die letzten übrig gebliebenen Exemplare wurden vom kantonalen Strassenunterhaltungsdienst erneuert und an ihren herkömmlichen Standorten oder – wo das nicht mehr möglich war – in der Nähe davon wieder aufgerichtet. Eine ganze Reihe dieser Bänke findet sich an der Landstrasse von Schaffhausen durch das Merishausertal nach Barga. Sie stehen am Fuss des Längenbergs nordwestlich der Ziegelhütte, beim Schwimmbad Merishausen und an der Bargemer Steig bei Chugelbuck kurz vor der Landesgrenze.



Oben: Hohlwege in offenem Gelände sind eher selten. Ein Beispiel ist der lange Hohlweg mit zahlreichen Hecken, der bei Oberhallau durch die Rebberge zu den hinteren Berghöfen führt.

Mitte: Eines der vielen Ramsener Wegkreuze steht an dem Strässchen bei Buttelen, das einst als einer der Zubringer vom Dorf Ramsen (im Bildhintergrund) zur Landstrasse Stein am Rhein–Singen diente.

Unten: Die alte Schaffhauser Tradition der Stundenbänkli wird wieder gepflegt. Diese Bank steht an der alten Strasse Schaffhausen–Thayngen nordwestlich von Herblingen bei der Seebrugg.



Städtische Strassenräume:

schön, aber kaum mehr historisch

Die gepflasterten Strassen und Plätze in den verkehrsberuhigten Stadtzentren von Stein am Rhein und Schaffhausen, die von zahlreichen alten Häusern gesäumt werden, suggerieren eine historische Ambiance. Historisch ist daran einiges, aber noch lange nicht alles. Wohl kann von einem historischen Strassenverlauf und von einer historischen Strassenbreite gesprochen werden,



Links: Historischer Strassenraum in der Altstadt von Stein am Rhein. Seine Grenzen bilden vor allem Häuser aus dem 17. und 18. Jahrhundert und das mittelalterliche Untertor. Die neue Pflasterung verzichtet auf die neuzeitliche Trennung von Verkehrs- und Fussgängerbereich durch Trottoirs.

Rechts: Ein Hohlweg in der Stadt. Die Schaffhauser Vordersteig wird beidseits von Mauern aus Steinquadern begrenzt, ihre Oberfläche besteht aus einer Bogenpflasterung mit Haussteinen. Hier führte ein Teil des Verkehrs aus der Stadt über den Engiwald ins Klettgau.



ze Warenverkehr – lokaler Bedarf wie überregionaler Transit – durch enge Strassen und Gassen, hier fluchten Fuhrleute, stampften ungeduldige Pferde und schauten die feinen Stadtbürger indigniert aus ihren Karossen herab auf das wilde Treiben. Nicht Zentrumsufahrungen waren die früher übliche Praxis, sondern das Gegenteil: eine Kanalisierung des Verkehrs in den Städten. Denn der Verkehr brachte Zolleinnahmen, die einen wichtigen Teil der städtischen Finanzen darstellten.

Historizität hin oder her: Den mit Autos verstellten Innenstädten der 1960er- und 1970er-Jahre trauert heute wohl kaum jemand mehr nach, und statt der Zolleinnahmen fliessen heute Parkgebühren in die Stadtkasse. Ihr Beitrag zum Gesamtbudget ist allerdings gering.

Literatur

Frauenfelder, Reinhard: Die Kunstdenkmäler des Kantons Schaffhausen, Band 1: Die Stadt Schaffhausen. Basel 1951.

Guisolan, Michel: Stein am Rhein (Schweizerische Kunstführer GSK). Bern 1998.

Schnetzler, Herbert: Schaffhauser Strassengeschichte. Ein Blick in die Vergangenheit der Verkehrswege bis zum Jahr 2000. Schaffhausen 2000.

definieren die Wohn- und Geschäftshäuser hier doch seit der frühen Neuzeit, teilweise sogar seit dem Mittelalter, den Strassenraum. Ebenso stehen die zahlreichen Stadttore, die Salz- und Kornhäuser, die Kaufmannshäuser und das Gredhaus in Stein am Rhein in einem direkten Zusammenhang mit dem einst bedeutenden Handel und Verkehr. Prellsteine an Hausecken als Begrenzungen sind meist die letzten Zeugen des eigentlichen Strassentrassees, bei den Oberflächen handelt es sich indes meist um relativ junge Pflasterungen oder auch um Asphalt.

Keinesfalls historisch ist das Fehlen von Fahrzeugen in den Fussgängerzonen. Hier drängte sich einst der gan-

Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.



Die IVS-Methode am Beispiel erklärt

Inventararbeit ist Wühlarbeit

Historische Verkehrswege sind faszinierende Objekte. Doch wie findet man sie, und wo erfährt man etwas über ihr Alter und ihre geschichtliche Bedeutung? Die IVS-Methode am Beispiel erklärt.

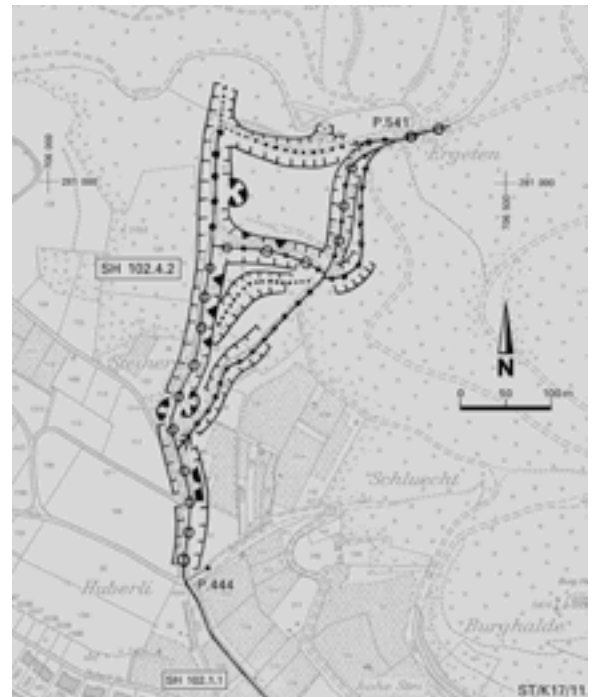
Der schönste Teil der Inventararbeit ist die Aufnahme der Wege und Wegbegleiter im Gelände. Doch bis man in diesen Genuss kommt, ist eine längere Phase intensiver Recherche angesagt. Angesichts der knappen Zeit muss von vornherein eine Auswahl unter den vielen historischen Wegen getroffen werden – es ist schlicht unmöglich, den ganzen Kanton flächendeckend zu bearbeiten. Diese Recherchierarbeit findet in Bibliotheken und Archiven statt, vor allem in der Zentralbibliothek Zürich und der Stadtbibliothek Schaffhausen. Hier wird zunächst nach Übersichtsliteratur zur

Schaffhauser Verkehrsgeschichte gesucht, aber auch nach allgemeinen Darstellungen zu Handel und Wirtschaft in der Vergangenheit. In einem späteren Schritt, wenn lokale Schwerpunkte bereits feststehen, können auch Ortsgeschichten und die Artikel zu einzelnen Ortschaften in den Bänden der Reihe «Die Kunstdenkmäler der Schweiz» und im Historisch-biographischen Lexikon der Schweiz beigezogen werden. Historische Urkunden aus der Edition der schweizerischen Rechtsquellen und den Quellen zur Zürcher Wirtschaftsgeschichte werden berücksichtigt, wenn die betreffenden Stichwortverzeichnisse Hinweise zur Verkehrsgeschichte geben.

Das Inventar entsteht: Direkt im Gelände werden auf der Feldkarte Wegoberflächen, Böschungshöhen etc. eingetragen (links); in standardisierter Form erscheinen die Informationen anschliessend auf der Geländekarte und bei besonders komplexen Situationen in einem Kroki (rechts).

Das Netz entsteht

Die früheste Lokalisierung des Verlaufs der Schaffhauser Strassen ermöglicht Heinrich Peyers Kantonskarte von 1685. Beim Übertrag der Strassen der Peyer-Karte auf die heutige Landeskarte ist man allerdings auf die Hilfe



der Karten des 19. Jahrhunderts angewiesen, die den alten Strassenbestand vor den grossen Ausbauten in der Neuzeit teilweise sehr präzise wiedergeben. Neben den mittelalterlichen Handelsstrassen zeigt Peyer eine Vielzahl von Ortsverbindungen zum ersten Mal auf einer Karte. Damit sind die wichtigsten Äste des Schaffhauser Strassennetzes, aber auch bereits viele untergeordnete Verbindungen, die für die Region und die einzelnen Ortschaften kaum weniger wichtig waren, seit dem 17. Jahrhundert bekannt. Viele von ihnen können mit Hinweisen aus der Literatur ins Mittelalter, einige wenige sogar bis in die Römerzeit zurückverfolgt werden.

Ist das Netz historischer Wege einmal bekannt, muss eine erste Auswahl nach dem Kriterium der historischen Bedeutung getroffen werden. Einen Überblick zu den «grossen» Verkehrswegen seit der Römerzeit bringen die Schaffhauser Geschichte von Karl Schib von 1972 sowie Johann Hallauers Bericht über Bau und Unterhalt der Schaffhauser Strassen von 1879. Mit diesen Werken kennt man die Fernbezüge der grossen Handelswege, die das heutige Kantonsgebiet berührten, aber auch die Klassifizierung der Strassen im 19. Jahrhundert in «Landstrassen» und «Vicinalstrassen». Weitere Unterteilungen mit Angaben zur Strassenbreite und -oberfläche entnimmt man dem Topographischen Atlas (TA) und den Aufnahmen für die Topographische Karte von Johann Conrad Auer und Johann Jakob Müller. Mit den Informationen zu den wirtschaftlichen und herrschaftlichen Beziehungen früherer Zeiten aus der Überblicksliteratur und Einzeldarstellungen zum Handel kann die historische Bedeutung der Schaffhauser Verkehrswege beurteilt werden, ebenso ist eine erste Einstufung gemäss den Kriterien des IVS möglich.

Von Stein nach Hohenklingen: vom virtuellen zum realen Wandererlebnis

Von weitem sichtbar, thront die mittelalterliche Burg Hohenklingen über dem Städtchen Stein am Rhein. Mehrere Wege führen zu ihr hinauf: eine asphaltierte Strasse, schmale Fusswege mit Kiesoberfläche und kaum benutzte Wege in tiefen Gräben. Sind diese Wege nun historisch, und wenn ja: Wie alt sind sie, welches war ihre Funktion?

Der Kunstführer zu Stein am Rhein zeigt in einem kurzen historischen Abriss, dass die Burg Hohenklingen im 12. Jahrhundert errichtet wurde. Sie nahm im Einflussbereich der Zähringer die Rolle eines kleinregionalen Herrschaftszentrums ein. Daraus können mehrere Funk-

tionen für die Wege zur Burg hergeleitet werden: Sie stellten den Zugang sicher, über sie wurde die Besatzung mit Gütern versorgt und auf ihnen verkehrten Nachrichten sowohl in Richtung der übergeordneten Herrschaft als auch zu den bäuerlichen Untertanen auf den zähringischen Gütern. In der Frühen Neuzeit war Hohenklingen als Signalposten des Hochwachtennetzes bedeutsam. Als im 19. Jahrhundert der Tourismus die Burg entdeckte, traten an die Stelle der früheren Herrschaftsvertreter und ihrer Dienstleute die Wirte und Wanderer, die die Wege sozusagen zum Vergnügen nutzten.

Auf Peyers Karte von 1685 ist ein geradliniger Weg von Stein zur Burg eingetragen. Er kann einem der vielen Wege im Gelände zugeordnet werden; weil kleinere lokale Wege in dieser kleinmassstäbigen Karte aber oft fehlen, muss nach zusätzlichen Kartenquellen gesucht werden. In Johann Leonhard Vettters Plan von Stein am Rhein von 1744 sind mit grosser Präzision zwei weitere Zugänge eingetragen, im Topographischen Atlas (Blatt 48 Stein) von 1883 ist dann das ganze heute noch bestehende Wegnetz zu finden, wobei nun auch Fahr- und Fusswege unterschieden werden können. Die Wege auf den älteren, noch nicht ganz massstabtreuen Karten werden in einem nächsten Arbeitsschritt den Wegen und Strassen im TA zugeordnet, womit ihre Lage auch auf eine heutige Landeskarte und auf den Übersichtsplan 1:5000 übertragen werden kann.

Mit diesem Übertrag endet die Wühlarbeit in Literatur und Karten. Mit dem Wissen um Alter und Funktion der Wege beginnt die Geländearbeit, die ihrerseits wiederum die aus den historischen Darstellungen und Quellen gewonnenen Kenntnisse ergänzt. Wenn wir nämlich, wie im Aufstieg nach Hohenklingen, Steinbrüchen und Höhlen begegnen, können wir weitere Funktionen der Wege direkt im Gelände erkennen. Und dank der Hilfe des Steiner Stadtarchivars ist auch bekannt, dass in den Höhlen Bier und Eis lagerten: Noch vor wenigen Jahrzehnten verfügten längst nicht alle Steiner Haushalte über einen Kühlschrank.

Literatur

Guisolan, Michel: Stein am Rhein (Schweizerische Kunstführer GSK). Bern 1998.

Hallauer, Johann: Über den Bau und Unterhalt der Strassen im Kanton Schaffhausen. Schaffhausen 1879.

Schib, Karl: Geschichte der Stadt und Landschaft Schaffhausen. Schaffhausen 1972.

Das IVS: ein weltweit einmaliges Projekt

Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG) steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS) und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN). Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Das IVS ist im Auftrag des Bundes erarbeitet worden. Die Erstinventarisierung hat Ende 2003 nach zwanzig Jahren Arbeit ihren Abschluss gefunden.

Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Planungsinstrument dar und steht den Kantonen und Gemeinden als Entscheidungshilfe bei Planungsfragen zur Verfügung.
- Es bietet wertvolle Grundlagen für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus. Besondere Funktionen kommen den historischen Wegen auch innerhalb des Wanderwegnetzes zu.
- Es bildet das Fundament einer umfassenden wissenschaftlichen Forschungstätigkeit im Gebiet der Verkehrsgeschichte und Mobilitätsforschung.

Nach einer Vernehmlassung in den Kantonen wird das IVS dereinst vom Bundesrat auf nationaler Ebene in Kraft gesetzt; auf der Ebene der Kantone ist der Einbezug in die einschlägigen kantonalen Gesetze entscheidend.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über Natur- und Heimatschutz (NHG) gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nation-

aler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang.

In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz», die so genannte «Siegfriedkarte» vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete historische Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG-Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz wird festgehalten. Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bilddokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt. Die geschichtliche Recherche und der Geländebefund sind im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und der Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Das IVS im Kanton Schaffhausen

Die Arbeit an der IVS Dokumentation zum Kanton Schaffhausen wurde im Jahr 2001 in Bezug auf das Inventar der Wege von nationaler Bedeutung abgeschlossen. Sowohl die historischen Recherchen wie auch die Arbeiten im Gelände wurden vom Zürcher Historiker Markus Stromer, lic. phil. I., ausgeführt.

**Historische Verkehrswege von nationaler
Bedeutung im Kanton Schaffhausen**

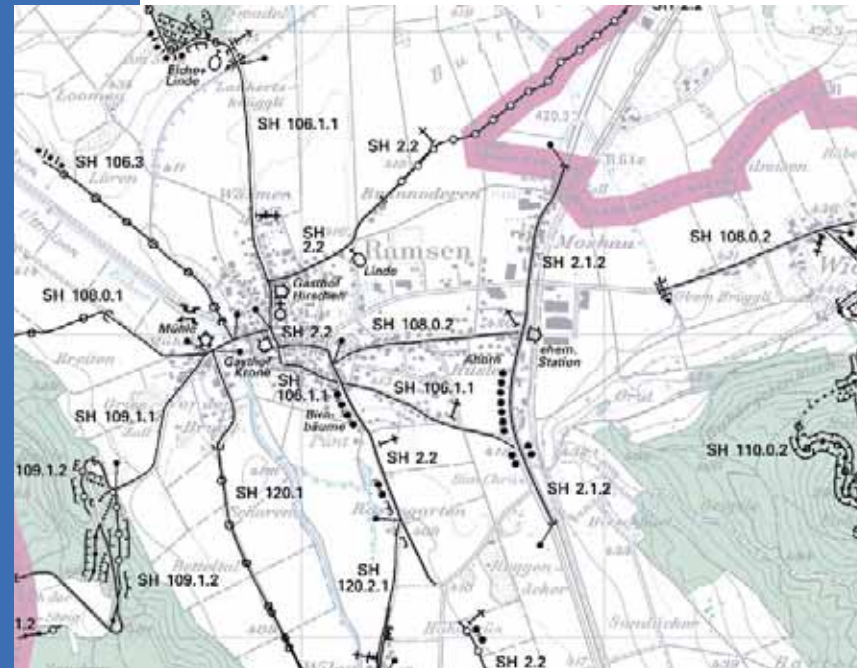
Nummerierung gemäss IVS

- 1** Rhein
- 2** Stein am Rhein–Ramsen (–Singen)
- 3** Stein am Rhein–Kaltenbach (–Andelfingen)
- 5** (Jestetten–) Neuhausen–Schaffhausen
–Thayngen (–Singen)
- 6** (Zurzach–) Trasadingen–Schleitheim;
«Römerstrasse»
- 7** Schaffhausen–Bargen/Ättenberg
(–Donaueschingen)
- 8** Schaffhausen–Schleitheim–Oberwiesen
(–Freiburg i.Br.)
- 9** (Schaffhausen–) Engihof–Neunkirch–Neuwelt
(–Zurzach/Waldshut)
- 10** Feuerthalen–Schaffhausen; Rheinbrücke
- 102.4.2** Stein am Rhein–Hohenklingen
- 109.1.2** Ramser Steig
- 132.0.2** Guntmadingen; Hämingsteig (Erzweg)

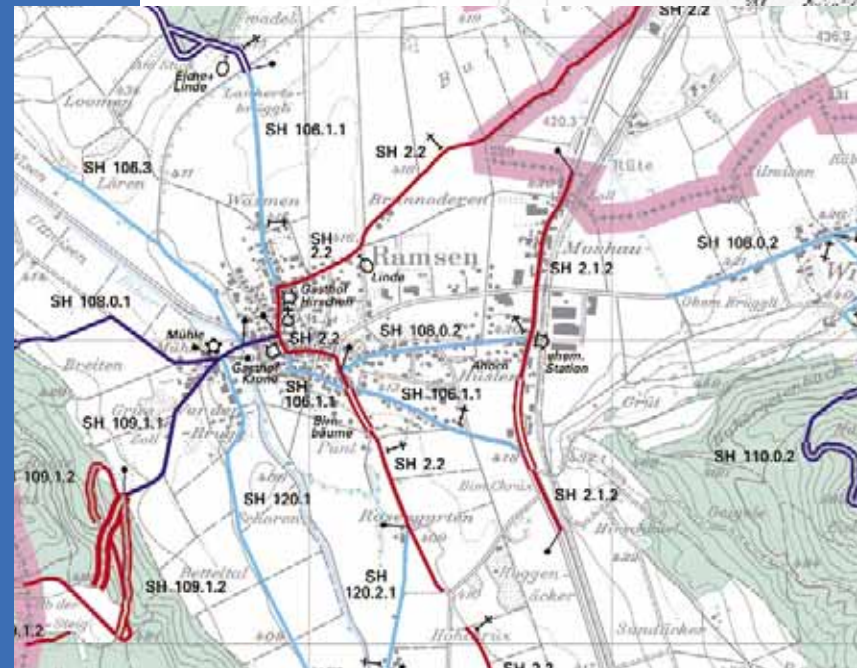
Die Strecken in blauer Farbe sind aufgrund der
erhaltenen historischen Substanz national eingestuft.



Gelände



Inventar



Signaturen Geländekarte

Wegformen

- Lockermaterial
- Fels
- Stützmauer
- Mauer/Brüstungsmauer
- Baumreihe, Hecke
- Randstein
- Randplatten, steil gestellt
- Zaun/Geländer

Wegoberflächen

- Fels
- Lockermaterial
- Schotterung
- Pflasterung
- Hartbelag
- Trittstufen

Kunstbauten

- Brücke
- Brückenrest/Widerlager
- Wasserdurchlass/Tombino
- Tunnel

Wegbegleiter

- Distanzstein
- Anderer Stein
- Einzelbaum
- Inschrift
- Wegkreuz
- Bildstock/Wegkapelle
- Kapelle
- Kirche
- Burg/Schloss/Ruine
- Profanes Gebäude
- Gewerbebetrieb
- Steinbruch/Grube
- Anlegestelle/Hafen
- Brunnen

Signaturen Inventarkarte

Klassifizierung

- Nationale Bedeutung
- Regionale Bedeutung
- Lokale Bedeutung

Substanz

- Historischer Verlauf
- Historischer Verlauf mit Substanz
- Historischer Verlauf mit viel Substanz