

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 57 (1984)

Heft: 10: Schaffhausen = Schaffhouse = Sciaffusa

Artikel: Die Stadt Schaffhausen und ihr Rhein = La ville de Schaffhouse et le Rhin

Autor: Bächtold, Kurt

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-775459>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

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



3 Blick von der Gasse «Tanne» gegen den Fronwagplatz. Schaffhausen war die erste Schweizer Stadt, welche 1972 einen verkehrsfreien Fussgärbereich errichtete. Ein gemütlicher Bummel durch die Gassen gleicht einer Reise in die Vergangenheit. In vollem Glanz präsentieren sich heute noch die Zunft- und Patrizierhäuser aus dem 16. bis 18. Jahrhundert mit den reich dekorierten Fassaden, geschmückten Portalen und Erkern im Barock- und Rokokostil.

4 Der Münsterplatz verwandelt sich jeden Dienstag- und Samstagvormittag in einen Gemüsemarkt. Bauern und Händler aus der nahen und weiteren Umgebung – unter anderem auch aus dem benachbarten Deutschland – halten ihre Waren feil

3 Vue de la rue «Tanne» vers la place Fronwag. Schaffhouse fut la première ville suisse qui, en 1972, instaura une zone piétonnière. Une agréable flânerie à travers les rues est aussi un voyage dans le passé. Les maisons patriciennes et celles des corporations du XVI^e au XVIII^e siècle, avec leurs façades richement décorées, leurs portails ornementés et leurs encorbellements de style baroque ou rococo, se présentent encore de nos jours dans tout leur éclat.

4 La place de la Collégiale se transforme chaque mardi et samedi matin en un marché aux légumes. Les paysans et les marchands de la banlieue proche et lointaine – et même des régions voisines d'Allemagne – viennent y offrir leurs marchandises

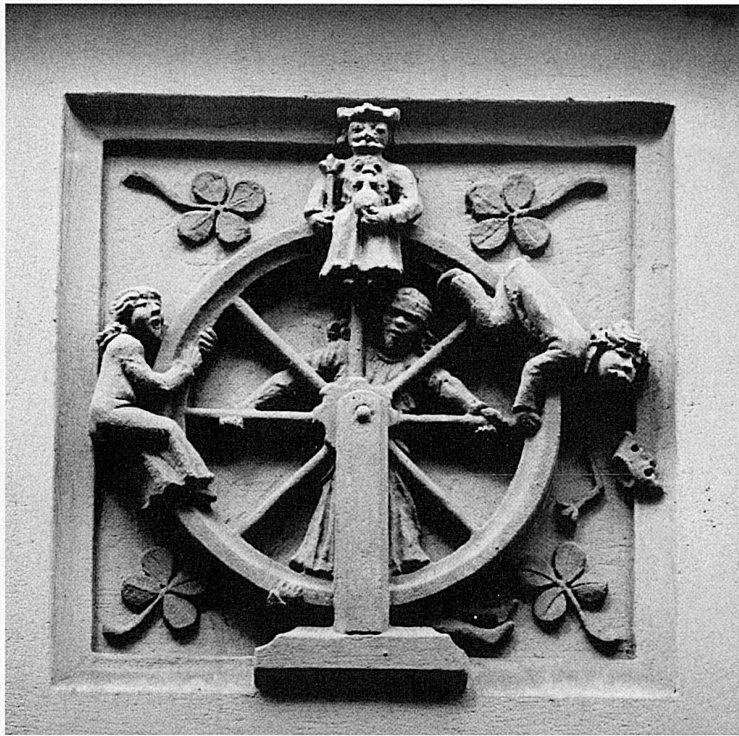
3 Sguardo dal vicolo «Tanne» sulla Fronwagplatz. Sciaffusa è stata la prima città svizzera ad introdurre, nel 1972, una zona pedonale. Un tranquillo giro attraverso i vicoli si trasforma in un viaggio nel passato. Spiccano tuttora nel loro splendore le case patrizie e quelle delle corporazioni, sorte fra il XVI e il XVIII secolo, con le loro facciate ricche di decorazioni, i portali e i bovindi ornamentali in stile barocco e del tardo rococò.

4 Ogni martedì e sabato mattina la Münsterplatz si trasforma in un mercato ortofrutticolo. Contadini e commercianti dei dintorni e quelli provenienti da regioni più lontane – fra l'altro anche dalla vicina Germania – offrono le loro merci al pubblico

3 Looking from the «Tanne» alley towards Fronwagplatz. Schaffhausen (French Schaffhouse) was the first Swiss town to create a pedestrian zone (in 1972). Sauntering through the narrow streets is like embarking on a trip into the past. Guildhalls and patrician houses dating from the 16th to the 18th century, with richly decorated façades, ornamental portals and Baroque and Rococo oriels, are still preserved in all their glory.

4 Münsterplatz becomes a vegetable market every Tuesday and Saturday morning. Farmers and grocers from far around—even from nearby Germany—have set up their stalls here





5

5 Das Lebensrad an einem Erker in der Vordergasse.
6 Die Vorstadt wurde im 13. und 14. Jahrhundert in den Mauergürtel einbezogen. Die schöne Altstadtgasse ist besonders reich an Erkern, Statussymbole der Bürger vergangener Zeiten. Grosse Phantasie zeigten die Schaffhauser bei der Benennung ihrer Häuser: Statt Nummern wählte man Namen

5 La «roue de la vie» sur un encorbellement de la Vordergasse.
6 Le Faubourg fut incorporé dans l'enceinte fortifiée aux XIII^e et XIV^e siècles. La belle rue de la Vieille-Ville abonde en encorbellements et en symboles de la bourgeoisie d'antan. Les Schaffhousois ont déployé beaucoup d'imagination dans l'appellation de leurs maisons auxquelles ils donnaient des noms plutôt que des numéros

5 La ruota della vita su un bovindo nella Vordergasse.
6 Nei secoli XIII e XIV il sobborgo venne integrato nella cinta muraria. L'Altstadtgasse è un grazioso vicolo particolarmente ricco di bovindi aggettanti, simboli del rango sociale raggiunto da cittadini di epoche trascorse. Gli abitanti di Sciaffusa hanno dato libero sfogo alla fantasia nell'assegnare alle loro case dei nomi al posto dei numeri

5 The wheel of fortune on an oriel in Vordergasse.
6 The suburb known as the Vorstadt was enclosed in the town walls in the 13th and 14th centuries. This handsome street in the old quarter is particularly rich in oriels, which were the status symbols of the burghers of times gone by. The houses had names instead of numbers, and the people of Schaffhausen showed considerable imagination in choosing them

6



7 Der Spruch am Schlussstein des nördlichen Bogens des Schwabentors geht auf die Mitte des 19. Jahrhunderts zurück. Ein Fingerzeig für die Besucher, nicht achtlos an den verborgenen Schönheiten der Stadt vorbeizugehen!
 8 Die Häuser an der Münstergasse mit ihren eigenwilligen Dächern bilden die Kulisse für den Gemüsemarkt

7 La sentence inscrite sur la clef de voûte de l'arc nord de la Porte de Souabe date du milieu du XIX^e siècle. L'appel «Sot, ouvre tes yeux» devait attirer l'attention sur des beautés cachées.

8 Les maisons de la rue de la Collégiale avec leurs toits originaux forment le décor du marché aux légumes

7 Il motto che figura sulla chiave di volta dell'arcata nord della Porta degli Svevi risale alla metà del XIX secolo. Il monito «Sciocco, tieni gli occhi aperti» potrebbe essere un invito rivolto al visitatore a non dimenticare di ammirare le bellezze nascoste della città.

8 La case della Münstergasse, con i loro tetti originali, costituiscono uno sfondo ideale per il mercato ortofrutticolo

7 The inscription on the keystone of the northern arch of the so-called Swabian Gate (Schwabentor) dates from the middle of the 19th century. The admonition "Open your eyes, you muggins" was probably intended to draw the visitor's attention to the hidden beauties of the quarter.

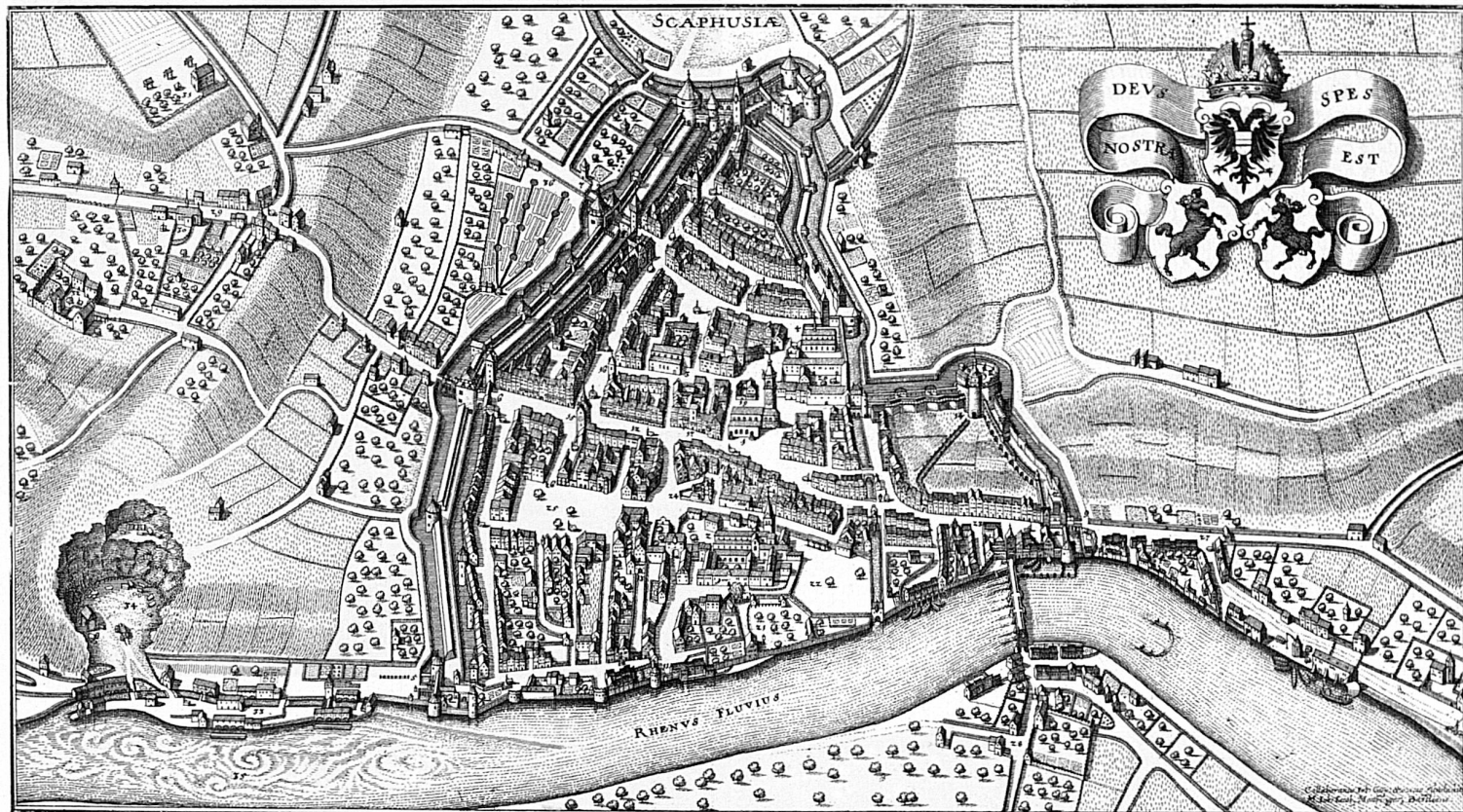
8 The houses in Münstergasse, with their variegated roofs, form a congenial setting for the vegetable market



7



8



- | | | | | | | | | | | | |
|--------------------------|--------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------|--------------------------|------------------|--------------------|-------------------|
| 1. St. Iken Kirche. | 9. St. Agniskirch. | 7. Engelbrechts thur. | 30. Rhein thur. | 13. Zeughaus. | 16. Thurm am Ort. | 17. Trughe Schull. | 22. Gotsacker. | 27. Horren acker. | 28. Feuerthalen. | 31. Schützen baug. | 34. Steinbrunn. |
| 2. Münst. S. Salvatoris. | 8. Müll thur. | 8. Neuw Thurm. | 11. Schmidts thörlin. | 14. Castellum Münd. | 17. Thurm am Fischmarkt. | 20. Spitzall. | 23. Sals buff. | 26. Meig. | 29. Uerflatt. | 32. Kellergarthen. | 33. Dr. Strickel. |
| 3. Nagelfler kirch. | 6. Ober thur. | 9. Schwarz thur. | 12. Ralt baug. | 15. Thurm des Schultheffen. | 18. Gymnasium. | 21. Bürgerschul plan. | 24. Tiergarten. | 27. Uerflatt zum Rysler. | 30. H. S. König. | 33. Uerflatt. | 34. Bläuer. |

Stadtprospekt von Matthäus Merian, 1644

Die Stadt Schaffhausen und ihr Rhein

Von Kurt Bächtold

Viele Ortschaften liegen am Rhein, doch keine andere hat dem Strom Entstehen, Wachsen und Gedeihen in einem solchen Ausmass zu verdanken wie die Stadt Schaffhausen. Er ist ihr Erzeuger und Lebensspender. Der Rheingletscher hobelte in vorgeschichtlicher Zeit das Tal aus, der alte Lauf des Grundwassers speist heute und für alle Zukunft die Trinkwasserversorgung der auf über 30 000 Personen angewachsenen Siedlung am Ufer.

Seit dem Aufkommen des Fernhandels im 12. Jahrhundert eignete sich die Strecke vom Bodensee bis Schaffhausen für die Schifffahrt, die fast nie eingestellt werden musste, zumal die Lastkähne einen geringen Tiefgang aufwiesen. Früh schon räumte die junge Handelsstadt gefährliche Klippen wie den berühmten Salzpfesser und den Apfelfresser auf die Seite und sorgte für die Sicherheit auf dem Fluss. Der Zürcher Geograph Johann Conrad Füssli (1697–1790) hat als erster die Wechselwirkung zwischen der geographischen Lage der Stadt und ihrem Wohlstand klar erkannt und beschrieben. Während das Aufblühen anderer Ortschaften auf dem bequemen und ungehin-

derten Transport auf einer Wasserstrasse beruht, liegt die Ursache bei Schaffhausen gerade umgekehrt. Des Rheinfalls wegen müssen die Waren ausgeladen (11) und durch Fuhrleute zum Schlösschen Wörth an den Fuss des Wassersturzes transportiert werden, eine Verdienstquelle für das Fuhr- und Speditionsgewerbe. Es entstand ein Markt, neben dem vom König verliehenen Münzrecht die Existenzgrundlage der mittelalterlichen Stadt. Bald reichte Schaffhausens Marktgebiet bis an die Thur und die obere Donau.

Eine Königsurkunde vom Jahre 1067 sprach der Stadt Schaffhausen die Hoheit über den ganzen Rhein – totum Rhenum – zu. In ihrem Bereich sollte die Herrschaft auf eine Strecke von nahezu vier Kilometern in der ganzen Breite samt allen Fischereirechten den Schaffhausern gehören. So verlief die Grenze nicht wie sonst üblich in der Mitte des Flusses, sondern am Südufer, wo am Brückenende bei der heutigen Zürcher Ortschaft Feuerthalen ein Torturm mit Wächterhaus errichtet wurde. Darauf liess die Obrigkeit in ihrem Besitzesstolz ihr Wappentier, den Schafbock, malen, der nach der

Legende den Zürcher Nachbarn das Hinterteil entgegenstreckte, also in den Turm hinein und nicht aus ihm herausprang. Tatsache ist, dass es um die Rheingrenze zu schweren Konflikten mit dem Stand Zürich kam, der die Flussmitte und damit die Hälfte der Brücke beanspruchte. Ein eidgenössisches Schiedsgericht fällte nach Augenschein und Einsicht in die Urkunden am 7. August 1555 das Urteil, dass der ganze Rhein der Stadt Schaffhausen gehöre, verbot ihr aber ausdrücklich, den Bock auf das Tor zu setzen. Der Grenzstreit um den Rhein fand seine Fortsetzung im Zeitalter der Elektrizität, als der Kanton Zürich Kraftwerkkonzessionen erteilen wollte. Schaffhausen erhob Einspruch und gelangte an das Bundesgericht in Lausanne, das am 9. November 1897 den Schiedsspruch von 1555 bestätigte. Zu Schaffhausen gehört heute von der deutschen Enklave Büsingen bis Neuhausen der ganze Rhein und damit die volle Wassernutzung. Dafür müssen die Schaffhauser den Bau und Unterhalt der Rheinbrücke allein bezahlen.

Aus solchen Besitzesrechten leitete die Stadt Schaffhausen ein recht einträgliches

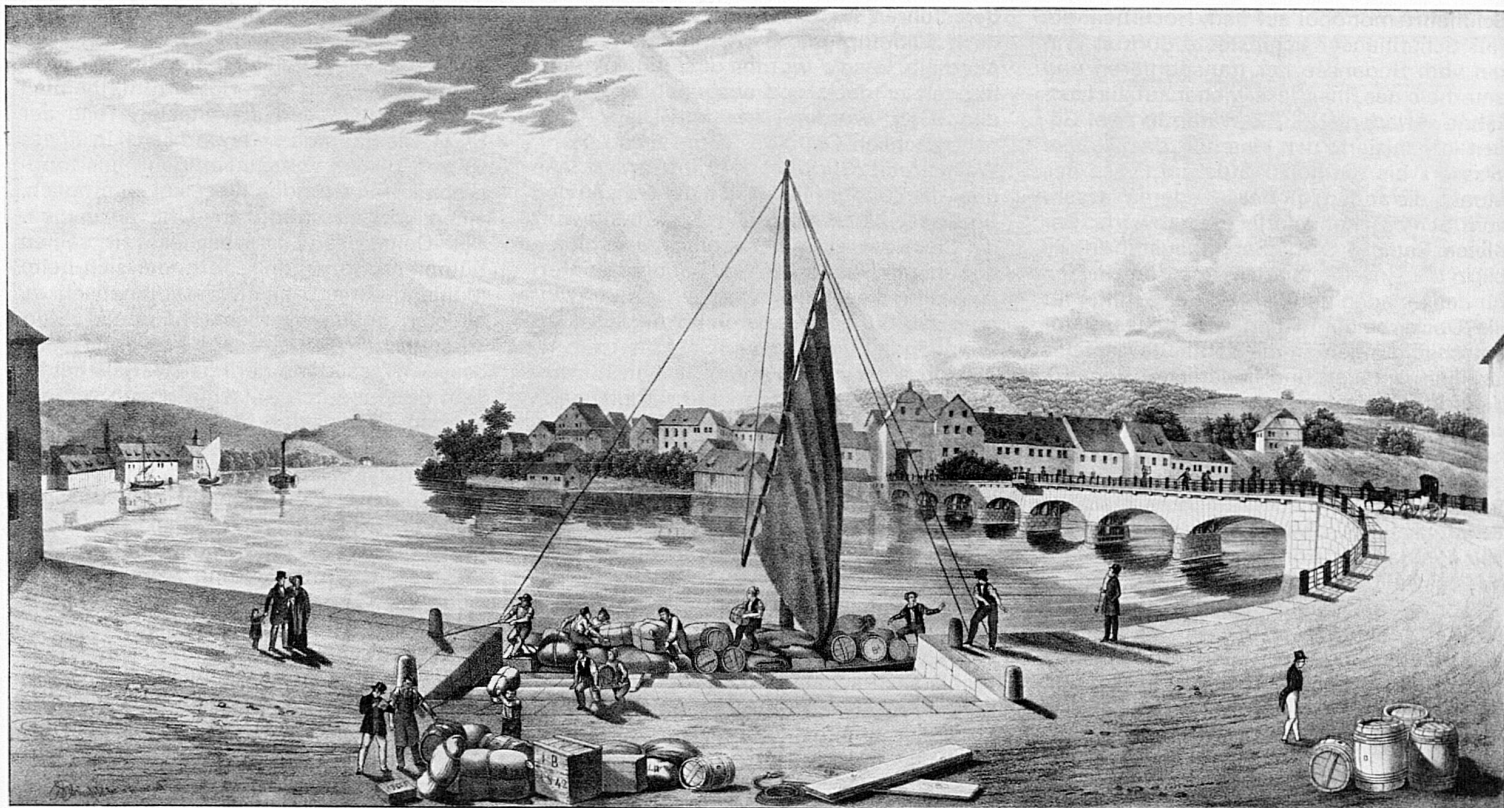
Schiffahrtsmonopol auf dem Hochrhein ab. Nur Schaffhauser Schiffsleute durften Waren vom Bodensee her transportieren und unterhalb des Rheinfalls wieder auf die Lastkähne verladen (12). Sie waren in zwei Gilden organisiert, die eine für das «obere Wasser» bis zur Schiffflände am Fusse des Munot, die andere für das «niedere Wasser» vom Schlösschen Wörth rheinabwärts. Der Kleine Rat der Stadt Schaffhausen erliess bis in die Einzelheiten gehende Vorschriften für das Beladen und Lenken der Schiffe, für die Dockarbeiter in den Gredhäusern, für Entschädigungen an die Kaufleute bei fahrlässigen Unfällen und liederlicher Behandlung der Kaufmannsgüter. Die Schiffsleute waren wilde Gesellen, die oft in den Schaffhauser Gerichtsprotokollen erscheinen, zu- meist wegen Raufhändeln und Trunkenheit. Schiffahrts- und Stapelmonopole machten Schaffhausen zur Markt- und Handelsstadt. Salz aus Hall im Tirol und dem Salzkammergut, das auf dem Landweg an den Bodensee geführt wurde, bildete die Hauptfracht der Schiffe. Schaffhausen besass das weitaus grösste Salzdepot am Hochrhein. Kaufleute aus weitem Umkreis erschienen im Salzhof, um sich mit diesem notwendigen Lebensmittel einzudecken. Seit dem 14. Jahrhun-

dert fuhren Schaffhauser Salzschnitten bis nach Solothurn und Bern, denn die Salinen oberhalb Basels wurden erst im 19. Jahrhundert entdeckt und ausgebeutet. Ausser dem Salz wurden auf den Lastschiffen hauptsächlich Getreide, Wein, Eisen, Hanf, Wachs und Südfrüchte transportiert, die über die Bündner Pässe von Venedig an den Bodensee kamen. Auf dem Kornmarkt wurde Getreide aus den Überschussgebieten der oberen Donau und des Bodenseehinterlandes für die Innerschweiz gehandelt. Während Jahrhunderten waren Korn-, Salz- und Weinhändler die reichsten Schaffhauser. Am Flussufer oberhalb der Lächen (Stromschnellen) entstanden die imposanten Gredhäuser, die heute noch an die alte Schiffahrt auf dem Rhein erinnern (10). Zentrum war der mächtige Güter- oder Salzhof bei der Schiffflände, wo die Güter registriert und die Zölle erhoben wurden. Diese Einnahmen bildeten den Hauptposten des städtischen Finanzhaushalts, ohne welche die kleine Republik kaum hätte die Reichsfreiheit und ein Landgebiet erwerben können. Die Stadt Schaffhausen schöpfte ihren Wohlstand buchstäblich aus dem Rhein. Als im Jahre 1782 das Projekt der Wegspren- gung der Rheinfallfelsen erwogen wurde,

scheiterte dieses Vorhaben am Widerstand der Schaffhauser, welche den Verlust ihrer günstigen Verkehrslage befürchteten. Dem Handelsweg vom Hafen zum Rheinfall entlang entstanden die ältesten Teile der Stadt. Die Hauptgasse entfernt sich in einem spitzen Winkel vom Rhein, denn aus topographischen Gründen war es nicht möglich, einen Verkehrsstrang am Ufer anzulegen. Das Delta des Gerberbaches mit seinen Sümpfen und ein Felssporn, der sich beim Mühlenquartier bis ins Wasser hinabsenkte, bildeten unüberwindliche Hindernisse. Ursprünglich überquerte eine Furt den Rhein, dessen Wassertiefe geringer war als heute. Sein Bett ist durch Aufschüttungen verengt worden. Der Name Feuerthalen (Furtal- Heim) steht damit im Zusammenhang. Die Rheinbrücke wird urkundlich erstmals im Jahre 1259 erwähnt. Durch ihren Bau gewann die Stadt als Transitort an Bedeutung, doch erreichten die Transporte auf der Strasse nie die Bedeutung des Schiffsverkehrs auf dem Rhein. Die Geschichte der Schaffhauser Rheinbrücken ist eine Geschichte der Sorgen und Katastrophen (16). Ehe die Kraftwerke in den Alpen regulierend auf den Wasserstand wirkten und die Ausbaggerung des Flussbettes bei den Lächen

Blick über die Stromschnellen, Lächen genannt, auf das Mühleviertel von Schaffhausen, um 1840 / Vue au-delà des rapides du Rhin sur le quartier des Moulins de Schaffhouse, vers 1840 / Sguardo oltre le rapide del fiume sul quartiere Mühle di Sciaffusa, verso il 1840 / A view of the mill quarter of Schaffhausen from the other side of the rapids, c. 1840



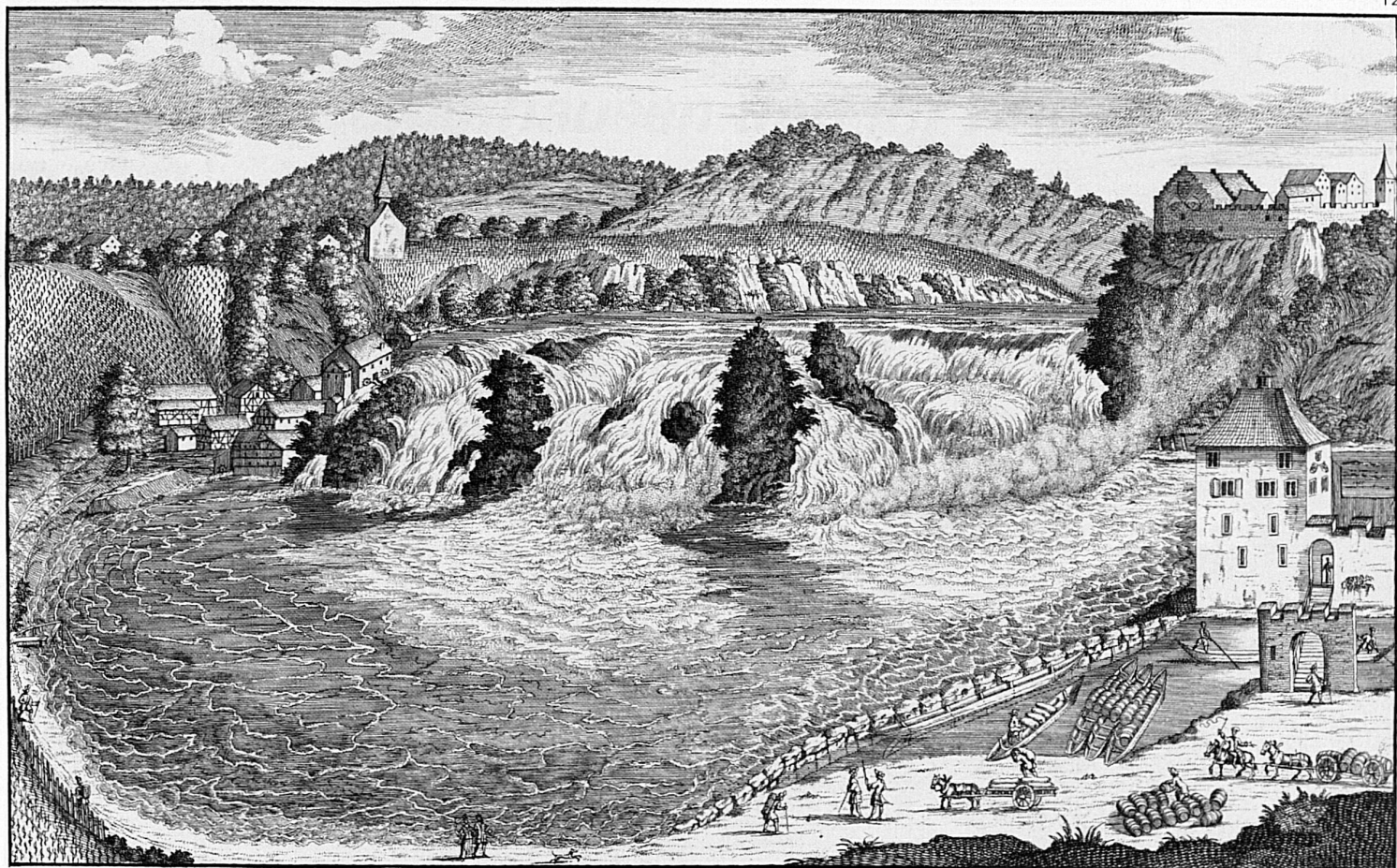


11

Die Stadt Schaffhausen verdankt ihre Entstehung der Güterschiffahrt. Die beiden Stromschnellen, der obere und der untere Laufen (Rheinfall) nämlich, zwang die vom Untersee her kommenden Flosse und Schiffe im kleinen Fischerdorf haltzumachen. Auf dem Freien Platz am Rhein wurden die Wa-

ren, sofern man sie nicht auf dem Markt verkaufte, für den Weitertransport auf Fuhrwerke umgeladen (11) und zum Rheinfall hinuntergeführt, wo sie die Schifferleute wiederum auf Boote verladen (12)

12



die Rinne vertiefte, führte der Fluss fast in jedem Frühjahr Hochwasser, das die Brücke gefährdete und mit sich riss. Bis in die Neuzeit hinein konnten die Schaffhauser zum Gaudium der Jugend oft mit ihren Gondeln in die Unterstadt hineinfahren.

Seit der Gründung der Stadt bildete die Fischerei eine wichtige Erwerbsquelle der Einwohner. Heute noch nennt sich das wohl älteste Quartier oberhalb der Brücke die Fischerhäuser. Manche Geschichtsforscher glauben, der Name der Stadt leite sich vom althochdeutschen Schef oder von Scapha ab, so dass ihr eigentlich nicht ein Bock, sondern ein schlankes Fischerboot, ein Weidling, im Wappen gebühre. Die Fischerzunft war eine der volkreichsten der zwölf Schaffhauser Gilden. Ihr Zunfthaus, heute eine renommierte Gaststätte, lag unmittelbar am Flusssufer. Auf dem Fischmarkt vor der St. Johannkirche wurden vor allem Salme oder Lachse zum Kauf angeboten, die aus dem Meer bis ins Rheinfallbecken hinaufstiegen, wo sie in grossen Mengen gefangen wurden, da sie die Barriere des 24 Meter hohen Felsens nicht zu überwinden vermochten. Sie verschwanden mit dem Bau der Kraftwerke vor dem Ersten Weltkrieg. Seither gibt es keine Berufsfischer mehr, doch gilt die Rheinstrecke bis zum Untersee bei den Sportfischern als eines der besten Äschenwasser.

Mit dem Aufkommen der Eisenbahnen verlor die Güterschiffahrt auf dem Rhein ihre Bedeutung. Im Zeitalter des Liberalismus und Freihandels fielen die Monopole dahin, die Schifferinnungen mussten aufgelöst werden. Die Lagerhäuser standen leer und wurden im Jahre 1842 zum grossen Teil abgebrochen. Damals entstand der Freie Platz an der Schifflande, der heute so selbstverständlich vor unseren Augen liegt, als wäre er immer dagewesen. Stadt und Kanton Schaffhausen versanken in die tiefste Wirtschaftskrise ihrer Geschichte. Eine Wende trat erst ein, als der schwerreiche Uhrenfabrikant Heinrich Moser, der sich in Russland ein Riesenvermögen erworben hatte, das am 9. April 1866 eingeweihte Wasserwerk am Rhein baute (20). Auf eine neue Weise wurde der Rhein zur Lebensader der Stadt Schaffhausen. Moser erwarb am Flusssufer Grundstücke und stellte sie den Kraftbezügern zur Ansiedlung von Industriebetrieben zur Verfügung. Am Rhein entstand durch die Ausnützung des starken Gefälles das erste Industriequartier. Am Ende des Jahrhunderts ging der Moser-Damm an die Stadt über und wurde zum Elektrizitätswerk umgebaut.

Auch der Rheinfall erhielt eine neue Bedeutung. Er war nicht bloss ein Hindernis, sondern wurde im Zeitalter des aufblühenden Tourismus zum Anziehungspunkt für Fremdenverkehr, welcher der Schaffhauser Hotellerie und dem Gastgewerbe mächtige Impulse verlieh. Im Jahre 1864 kam es zur Gründung der Schweizerischen Dampfboot-Gesellschaft für den Untersee und Rhein, der heutigen SSURh, die anstelle der Kaufmannsgüter mehr und mehr Touristen beförderte. Ihre volkswirtschaftliche Bedeutung ist für Schaffhausen recht erheblich, stieg doch die Zahl der Fahrgäste auf über 400 000 jährlich. Mit gutem Gewissen darf die Gesellschaft in ihren Prospekten behaupten, dass sie mit ihren Motorschiffen



Stadtsiegel von 1372

«eine der schönsten Stromfahrten Europas» ermögliche. In der Tat ist die Rheinlandschiffahrt in der Region Schaffhausen mit ihren noch weithin natürlichen und bewaldeten Ufern von einmaliger Schönheit. Die Schaffhauser selber begannen den Erholungswert ihres Rheines zu entdecken und vor die wirtschaftliche Ausbeutung zu stellen. Unvergessen bleibt ihr Kampf gegen das Kraftwerk Rheinau, das Fanal der Auseinandersetzung zwischen Naturschutz und Technik. Zwar ging er mit der Ablehnung der Rheinau-Initiativen im Jahre 1953 verloren, doch blieb der Einsatz nicht vergeblich. Er brachte eine erhebliche Verbesserung des Projektes, in der Folge den Artikel 24^{sexies} der Bundesverfassung, mit dem der Natur- und Heimatschutz ins oberste Grundgesetz der Eidgenossenschaft einzog. Schaffhausen wurde zur Hochburg des

Kampfes gegen die Hochrhein-Güterschiffahrt, die nach der Überzeugung einer grossen Mehrheit durch den Ausbau des Flusses zur Schifffahrtsrinne der Landschaft schwere Schäden zufügen würde.

Im Weichbild der Stadt Schaffhausen haben sich in den letzten Jahrzehnten am Rheinufer eingreifende Veränderungen vollzogen. Die Bombardierung vom 1. April 1944, die vor allem das Fabrikquartier am Rhein traf, wurde als städtebauliche Chance genutzt. Durch das Entstehen des Fabrikquartiers am Ufer war die Altstadt vom Wasser abgetrennt worden. Beharrlich verfolgten die Behörden das Ziel, die wirtschaftlich bedingte Fehlentwicklung zu korrigieren und das Rheinufer wieder zugänglich zu machen. Nach der Katastrophe gelang es, verschiedene Fabrikbauten umzusiedeln.

Seit den sechziger Jahren galten vollends der Neugestaltung des Rheinufers Anstrengungen ungewöhnlichen Ausmasses. Der Neubau des Kraftwerkes mit seinem gewaltigen Aushub an Erdmaterial und Kalkgestein ermöglichte die Anlage einer breiten Strasse mit Grünstreifen dem Strom entlang und damit eine Entlastung der Altstadt vom Durchgangsverkehr. Am 4. März 1962 stimmte das Volk mit 4711 Ja gegen nur 636 Nein dem kostspieligen Projekt zu, das ihm wieder freien Zutritt zum geliebten Rhein verschafft. Gleichzeitig konnte mit dem Aushubmaterial ein alter Wunsch der Bevölkerung erfüllt werden, nämlich die Verlängerung der Lindli-Promenade um 1,5 Kilometer bis an die Stadtgrenze bei Büsingen. Heute gibt es einen durchgehenden Fuss- und Spazierweg vom Rheinfall bis zur deutschen Enklave mit Büschen und Bäumen, Ruheplätzen und erratischen Blöcken, mit abwechslungsreichen Ausblicken auf die grüne Kulisse des Kohlfirstwalds am anderen Ufer. Schaffhausen ist wieder zur Rheinstadt geworden.

Das Rauschen des Randenwaldes, der Klang des Munotglöckleins, die Liebe zum Rhein – sie gehören zum Leben und Wesen des Schaffhausers. Wer solche Gefühlsbeziehungen nicht versteht und achtet, kann auch die Leidenschaft nicht begreifen, mit der immer wieder die Auseinandersetzungen gegen Eingriffe in die Stromlandschaft geführt werden. Welcher Schaffhauser hätte nicht unvergessliche Erinnerungen an das Rheinerlebnis in der Jugendzeit! Aus vollem Herzen wird ein jeder dem Wort des Rheinländers Carl Zuckmayer beipflichten: «An einem Strom geboren werden, im Bannkreis eines grossen Flusses aufzuwachsen, ist ein besonderes Geschenk.»

La ville de Schaffhouse doit son origine à la navigation marchande. Les deux rapides fluviaux, notamment la chute supérieure et la chute inférieure (chute du Rhin), contraignaient les radeaux et les bateaux, qui venaient du lac Inférieur, à faire halte devant le petit village de pêcheurs. Les marchandises étaient déchargées sur la Freier Platz au bord du Rhin – pour autant qu'on ne les vendait pas au marché – puis transportées sur des chariots (11) jusqu'au bas de la chute du Rhin, où des bateliers les rechargeaient sur d'autres bateaux (12)

La città di Sciaffusa deve la sua nascita al trasporto delle merci per via fluviale. Infatti, le due rapide, quella superiore e quella inferiore (cascata del Reno), costringevano le zattere e i battelli provenienti dall'Untersee ad arrestarsi nel piccolo villaggio di pescatori. Sullo spiazzo in riva al Reno, denominato Freier Platz, le merci non destinate alla vendita sul mercato locale venivano trasbordate sui carri (11) per essere trasportate oltre la cascata del Reno ed essere caricate di nuovo sulle imbarcazioni (12)

The town of Schaffhausen first became important as a river port for waterborne goods. The two rapids in the Rhine (the lower one includes the Rhine Falls) forced boats and rafts coming from the Lake of Constance to put in at the small fishing village. Their cargoes were there unloaded on the Rhine wharf (Freier Platz, Fig. 11) and, unless intended for sale on the local market, were reloaded on carts and taken down below the Rhine Falls, where they were again stowed in the boats (12)



La ville de Schaffhouse et le Rhin

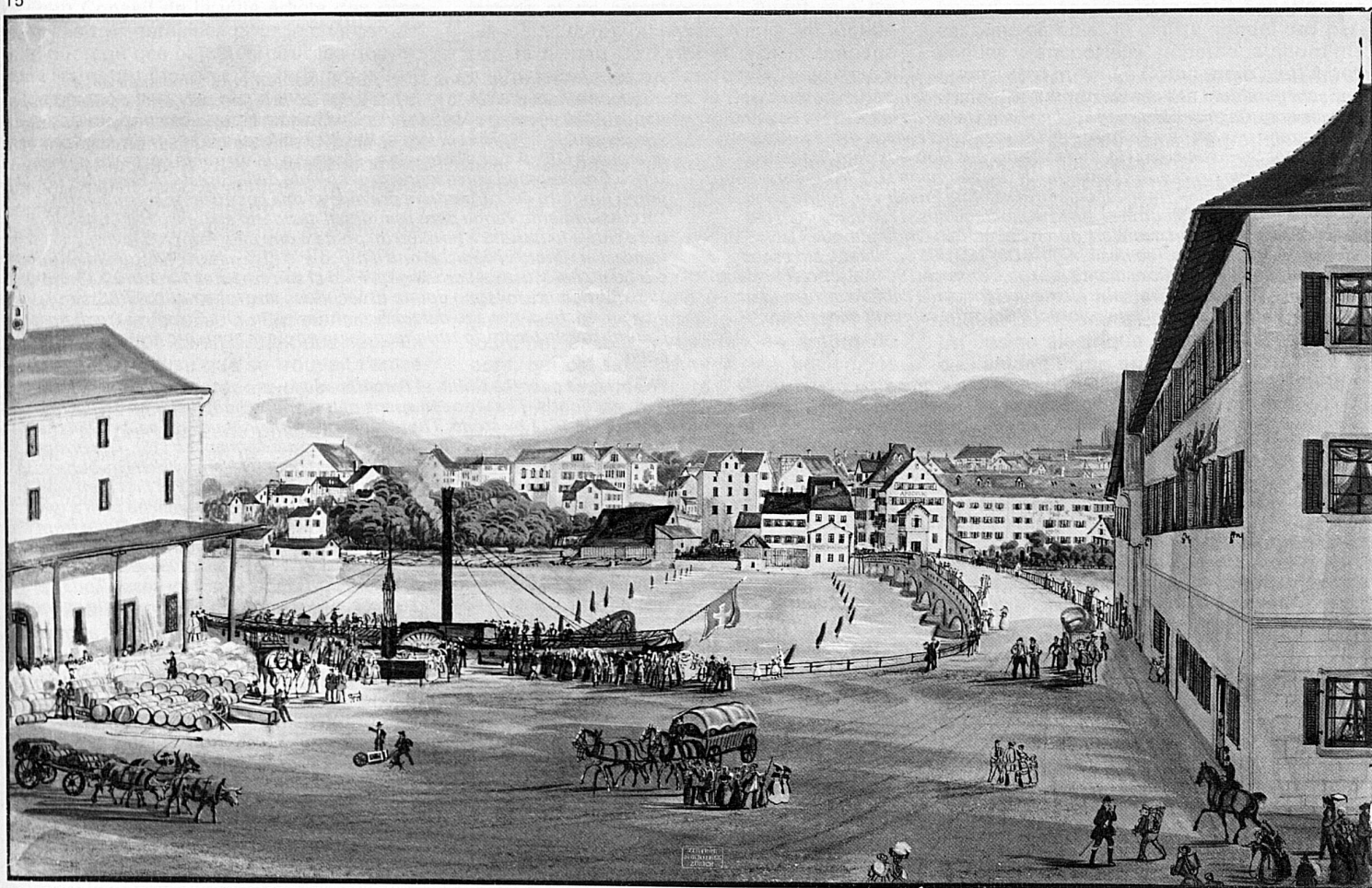
Beaucoup de localités sont situées sur le Rhin, mais aucune n'est autant que Schaffhouse redevable au fleuve de sa naissance, de sa croissance et de sa prospérité. Le Rhin, en effet, l'a engendrée et lui a donné sa vitalité. Le glacier du Rhin avait façonné la vallée aux âges préhistoriques; l'ancien cours du fleuve alimente maintenant en eau potable – et pour toujours – l'agglomération qui a grandi sur sa rive et qui compte aujourd'hui plus de trente mille habitants.

A partir du XII^e siècle, lorsque se développa le commerce de transit, le tronçon fluvial entre le lac de Constance et Schaffhouse lui offrait une voie navigable qui n'opposait pas d'obstacle aux chalands à fond plat et qui ne fut presque plus jamais fermée. Le géographe zurichois Johann Conrad Füssli (1697–1790) fut le premier qui sut discerner et décrire en termes clairs l'interaction entre la situation géographique et la prospérité de

la ville. Tandis que d'autres localités doivent leur essor à un cours d'eau où les transports sont commodes et ne rencontrent pas d'obstacles, c'est le contraire à Schaffhouse: à cause de la chute du Rhin les marchandises doivent être déchargées et transportées jusqu'au petit château de Wörth au pied de la chute, ce qui est une source de revenus pour le commerce de transport et d'expédition. C'est ainsi que se forma un marché qui, avec le droit de battre monnaie octroyé par le roi, fut la principale ressource de la ville médiévale. Bientôt, la zone commerciale autour de Schaffhouse s'étendit jusqu'à la vallée de la Thur et au cours supérieur du Danube.

Un édit royal de 1067 accorda à la ville de Schaffhouse la souveraineté sur tout le Rhin («totum Rhenum»). Sous sa juridiction se trouvait un tronçon fluvial de près de quatre kilomètres, avec tous les droits de pêche sur

toute la largeur du fleuve. Ainsi la frontière ne passait pas au milieu du cours d'eau comme il était d'usage, mais le long de la rive sud où, à l'extrémité du pont près de la localité zurichoise de Feuerthalen, fut édifée une tour de guet avec un logis pour le gardien. Jalouse de ses droits de propriété, l'autorité locale y fit peindre l'animal héraldique de Schaffhouse, le béliet qui, dit la légende, présentait son arrière-train aux voisins zurichois en s'élançant non vers le dehors, mais vers l'intérieur de la tour. C'est un fait que la frontière du Rhin donna lieu à de rudes conflits avec le canton de Zurich qui prétendait la fixer au milieu du fleuve et revendiquait par conséquent la moitié du pont. Le 7 août 1555, un tribunal arbitral des Confédérés, se fondant sur une vision des lieux et sur des documents, confirma à la ville de Schaffhouse sa propriété intégrale du Rhin tout en lui interdisant expressément

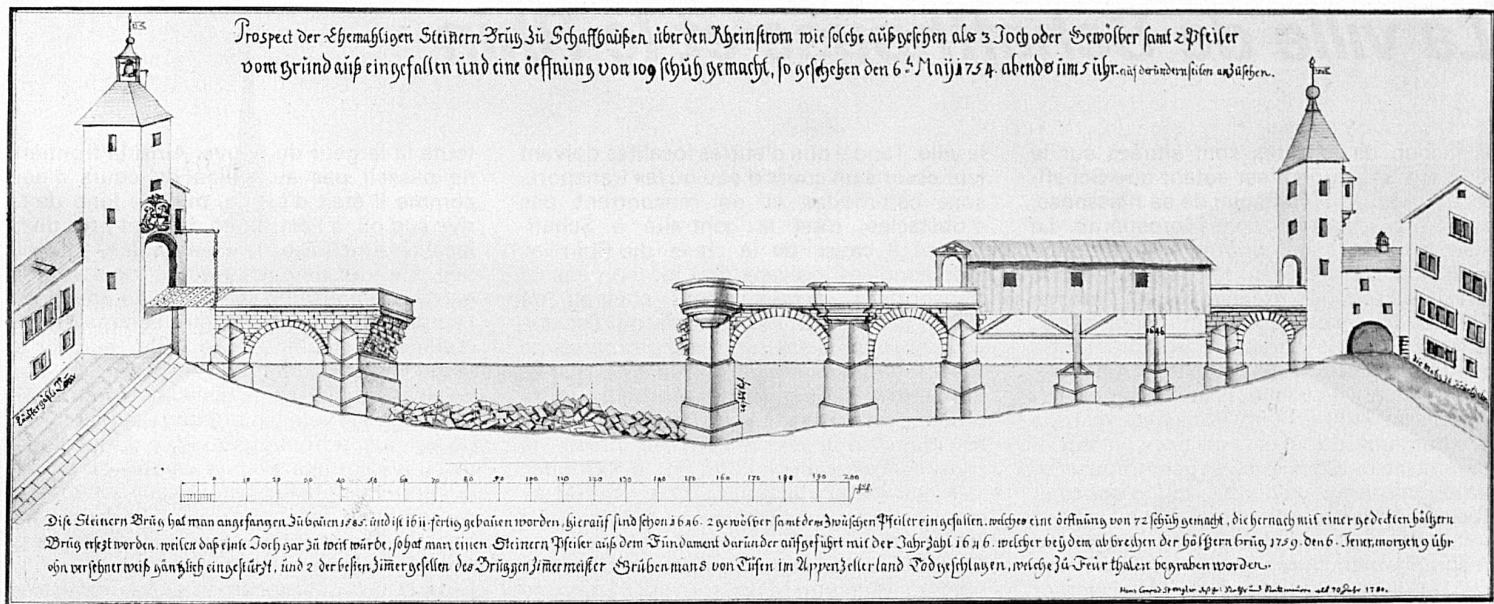


Bei der Schiffllände am Freien Platz fuhren um 1850 die ersten Dampfschiffe ab. 1864 wurde die «Schweizerische Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein» gegründet, die seither die Strecke Schaffhausen–Kreuzlingen regelmässig bedient. Der Güterhof (Bild 14 rechts, Bild 15 links), der wuchtige, 1787 errichtete Riegelbau, diente als Lagerhaus für das auf Rheinkähnen angekommene Salz

Vers 1850, les premiers bateaux à vapeur partirent du débarcadère de la Freier Platz. En 1864 fut fondée la «Compagnie suisse de navigation pour le lac Inférieur et le Rhin» qui, depuis lors, dessert régulièrement la ligne fluviale Schaffhouse–Kreuzlingen. La Halle aux marchandises (à droite sur l'ill. 14 et à gauche sur l'ill. 15), bâtiment massif construit en 1787, servait d'entrepôt pour le sel acheminé par chalands sur le Rhin

Dall'imbarcadero del Freier Platz si staccarono nel 1850 i primi battelli a vapore. Nel 1864 venne fondata la «Società svizzera per la navigazione a vapore sull'Untersee e sul Reno» che da allora gestisce un servizio regolare fra Sciaffusa e Kreuzlingen. Il magazzino (a destra nella foto 14, a sinistra nell'ill. 15), sistemato in un imponente edificio a pareti intelaiate costruito nel 1787, serviva allo stoccaggio del sale che giungeva con le chiatte del Reno

The first steamboats came alongside the landing-stage at Freie Platz about 1850. In 1864 the «Swiss Steamboat Company for Untersee and Rhine» was founded and has since maintained a regular boat service between Kreuzlingen and Schaffhausen. The squat half-timbered building shown on the right in Fig. 14, on the left in Fig. 15, was built in 1787 and was used as a storehouse for the salt brought by Rhine barges



16

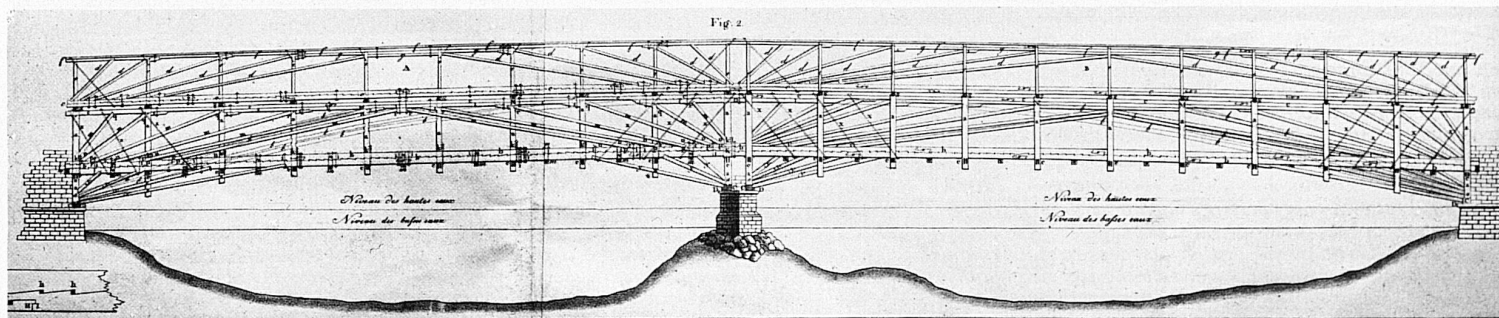
Die Schaffhauser Rheinbrücken waren des häufigen Hochwassers wegen stets sehr gefährdet. Bei der kurz nach 1480 entstandenen Brücke wurden 1611 die ursprünglich hölzernen Joche durch steinerne ersetzt. Sie bestand jetzt aus zehn ungleichen Jochen; 1754 stürzten das zweite, dritte und vierte Joch auf der Stadtseite ein (16). Ihr folgte die aus Holz aus dem Bregenzerwald stammende Brücke von Hans Ulrich Grubenmann (17). In einem ersten Entwurf sah der Zimmermeister eine Brücke ohne Pfeiler vor, führte dann aber auf Wunsch des Stadtrates eine zweijochige aus. 1799 zerstörten die abziehenden Franzosen das Werk durch Feuer. Das Originalmodell ist im Museum zu Allerheiligen zu besichtigen. Die 1804/05 errichtete, auf sechs Pfeilern ruhende Holzbrücke diente bis zum Abbruch 1964/65 jahrzehntelang auch dem motorisierten Verkehr. Heute verbindet die schiefwinklige, über die Strömung gebaute Eisenbetonbrücke Schaffhausen mit dem zürcherischen Feuerthalen

A Schaffhouse, les ponts sur le Rhin étaient constamment menacés par de fréquentes inondations. Les arches du pont bâti peu après 1480, qui étaient primitivement en bois, furent remplacées en 1611 par des arches de pierre. Le pont se composa alors de dix arches inégales; en 1754 les première, deuxième et quatrième arches du côté de la ville s'effondrèrent (16). Il fut remplacé par un pont en bois de la forêt de Bregenz, œuvre de Hans Ulrich Grubenmann (17). Dans un premier projet il avait prévu un pont sans piliers mais, à la demande du Conseil de Ville, il construisit un pont à deux arches. Les Français, en se retirant en 1799, le détruisirent en y mettant le feu. On peut en voir la maquette originale au Musée de Tous-les-Saints. Pendant plusieurs décennies, le pont de bois sur six piliers, datant de 1804/05, servit aussi au trafic motorisé jusqu'à ce qu'il fût démoli en 1964/65. Aujourd'hui, le pont oblique en béton armé relie, au-dessus du fleuve, la ville de Schaffhouse à la localité zurichoise de Feuerthalen

A Sciaffusa i ponti sul Reno sono stati costantemente minacciati dalle frequenti alluvioni. Nel 1611 le pile originali in legno del ponte costruito poco dopo il 1480 vennero sostituite da pile di pietra. Il ponte ora poggiava su dieci pile disuguali; nel 1754 sul lato della città crollarono la seconda, la terza e la quarta pila (16). Il manufatto venne sostituito da un ponte costruito da Hans Ulrich Grubenmann con il legno proveniente dalla foresta di Bregenz (17). Un primo progetto del carpentiere prevedeva una costruzione senza piloni; successivamente venne però esaudito il desiderio espresso dal Consiglio della città e fu portato a termine un ponte a due pile. Nel 1799 le truppe francesi in ritirata vi appiccarono il fuoco e lo distrussero. Il modello originale è esposto nel Museo Allerheiligen. Fino al suo smantellamento avvenuto nel 1964/65, il ponte in legno dotato di sei piloni, costruito nel 1804/05, servì per decenni anche al transito del traffico motorizzato. Ora Sciaffusa è collegata a Feuerthalen in territorio zurighese da un ponte in cemento armato ad angoli obliqui

The bridges over the Rhine at Schaffhausen were always endangered by the frequent floods. The wooden spans of the bridge built just after 1480 were replaced in 1611 by stone. There were now ten unequal spans. In 1754 the second, third and fourth spans on the town side collapsed (16). The bridge was thereupon replaced by a wooden one built by Hans Ulrich Grubenmann, who obtained his timber from the forest of Bregenz (17). His first plan was for a bridge without piers, but at the request of the town council he built a two-span bridge. In 1799 the French burnt the bridge before withdrawing from the town. The original model of it can still be seen in the Allerheiligen Museum. The wooden bridge on six piers that was erected in 1804/05 was demolished only in 1964/65, after having carried motor traffic for many years. Today a reinforced-concrete bridge that crosses the river at an oblique angle connects Schaffhausen and Feuerthalen in the Canton of Zurich

17



de placer l'emblème du béliet sur la tour. Cette querelle frontalière au sujet du Rhin eut une prolongation au siècle de l'électricité, lorsque le canton de Zurich voulut accorder des concessions hydrauliques. Schaffhouse fit opposition auprès du Tribunal fédéral à Lausanne qui, le 9 novembre 1897, confirma l'arrêt de 1555: tout le Rhin, depuis l'enclave allemande de Büsingen jusqu'à Neuhausen, appartient aujourd'hui à Schaffhouse et par voie de conséquence aussi le droit d'exploitation des eaux. En revanche, les Schaffhousois doivent subvenir seuls aux frais de construction et d'entretien du pont.

La Ville de Schaffhouse a fait dériver de ces droits de propriété un monopole de la navigation sur le haut-Rhin, dont les revenus sont fort appréciables. Seuls les bateliers schaffhousois étaient habilités à transporter des marchandises depuis le lac de Constance et à les recharger sur des chalands en aval de la chute du Rhin. Ils étaient groupés au sein de deux corporations: l'une pour le cours supérieur du fleuve jusqu'au débarras au pied du Munot, l'autre pour le cours inférieur en aval à partir du petit château de Wörth.

Le Petit Conseil de la ville édicta des prescriptions très détaillées pour le chargement et le pilotage des bateaux, pour les dockers dans les entrepôts, pour les indemnisations aux commerçants en cas d'avaries par négligence ou de manutentions préjudiciables aux marchandises. Les bateliers étaient de rudes compagnons qui avaient souvent maille à partir avec la justice, à la suite de bagarres ou pour ivrognerie.

Les monopoles de navigation et d'entreposage ont fait de Schaffhouse un centre de négoce et de marché. Le sel de Hall, dans le Tyrol, et du Salzkammergut, acheminé par voie de terre vers le lac de Constance, constituait le principal chargement des bateaux. C'est à Schaffhouse que se trouvait l'entrepôt de sel le plus vaste – et de beaucoup – sur le cours supérieur du Rhin. Les marchands de toute la zone environnante venaient y faire provision de cette denrée essentielle. Dès le XIV^e siècle, des chalands schaffhousois chargés de sel naviguaient vers Soleure et Berne, car les salines en amont de Bâle ne furent découvertes et exploitées qu'à partir du XIX^e siècle. En plus du sel, les chalands chargeaient principalement du blé, du vin, du fer, du chanvre, de la cire et des fruits du midi importés de Venise à travers les cols grisons jusqu'au lac de Constance. On négociait, au marché aux grains, le blé excédentaire des régions du haut Danube et des plaines à l'est du lac de Constance, qui était destiné à la Suisse centrale. Les négociants en blé, en sel et en vin furent pendant des siècles les Schaffhousois les plus riches.

Sur la rive du fleuve, en amont des rapides, furent construits les imposants entrepôts qui rappellent aujourd'hui encore l'ancienne navigation sur le Rhin. La vaste Halle aux marchandises – ou Halle au sel – où l'on enregistrait les cargaisons et prélevait les taxes douanières, en formait le centre. Les revenus de la douane représentaient le poste le plus important du budget financier de la ville, sans lequel la petite république n'aurait guère pu acquérir ni l'immédiateté impériale ni son territoire.

Schaffhouse a littéralement puisé dans les eaux du Rhin son bien-être matériel. Quand, en 1782, on étudia le projet de faire sauter

les rochers de la chute du Rhin, les Schaffhousois s'y opposèrent parce qu'ils craignaient de perdre leur position privilégiée de port de transit.

Les plus anciens quartiers de la ville ont pris naissance le long du chemin entre le port et la chute du Rhin. La rue principale s'écarte du fleuve en s'étrécissant jusqu'à former un angle aigu, car les conditions topographiques ne permettaient pas de tracer une ligne de communication le long de la rive. Le delta du «ruisseau des Tanneurs», avec ses marécages et un éperon rocheux, qui s'abaisse dans le quartier des moulins jusqu'au niveau de l'eau, formait un obstacle infranchissable. A l'origine, un gué traversait le Rhin qui était moins profond qu'aujourd'hui car des alluvions en ont rétréci le lit. On peut citer, dans ce contexte, le nom de Feuerthalen, qui dérive de Furttal-Heim («Furt» signifiant le gué). Le pont sur le Rhin est mentionné pour la première fois dans un document de 1259. Sa construction donna plus d'importance à la ville en tant que place de transit quoique le volume des transports routiers n'eût jamais atteint celui de la navigation fluviale. L'histoire des ponts schaffhousois sur le Rhin est une histoire d'alarmes et de catastrophes. Avant que les usines de la région alpine n'eussent régulé le niveau de l'eau et que le dragage n'eût creusé plus profondément le lit fluvial à l'endroit des rapides, le fleuve était sujet, presque chaque printemps, à des débordements qui menaçaient et même emportaient les ponts. Jusqu'à une époque récente, les Schaffhousois pouvaient souvent, pour la plus grande joie de la jeunesse, naviguer en barque jusque dans la ville basse.

Depuis la fondation de la ville, la pêche a toujours constitué une des ressources importantes de la population. On nomme aujourd'hui encore le quartier en amont du pont, qui est sans doute le plus ancien, les «Maisons des pêcheurs». Bien des historiens croient que le nom de la ville dérive du mot «schef» ou «scapha» qui, en ancien haut-allemand, désigne un «esquif», un bateau de pêche effilé qui devrait en fait figurer dans ses armoiries plutôt qu'un béliet. La corporation des pêcheurs était une des plus nombreuses parmi les douze que comptait Schaffhouse. Elle avait son siège dans une maison située au bord même du fleuve, où se trouve aujourd'hui un restaurant renommé. Au marché aux poissons, devant l'église St-Jean, on vendait surtout des saumons qui remontaient le Rhin jusqu'au pied de la chute où ils étaient arrêtés par la barrière de rochers haute de vingt-quatre mètres, de sorte qu'on pouvait les pêcher en grandes quantités. Ils disparurent avant la Première Guerre mondiale, lorsque des usines électriques furent construites sur le fleuve. Il n'y eut plus dès lors de pêcheurs professionnels, mais entre Schaffhouse et le lac Inférieur, le Rhin reste un tronçon fluvial privilégié pour les pêcheurs d'ombres.

Avec l'apparition du chemin de fer, la navigation sur le Rhin perdit son importance. Puis l'époque du libéralisme et du libre échange mit fin aux monopoles ainsi qu'aux corporations de pêcheurs qui furent dissoutes. Désormais les entrepôts restaient vides; la plupart furent démolis en 1842, faisant place à un vaste espace non bâti nommé «Freier Platz» qui, aujourd'hui, semble avoir toujours existé. La ville et le canton de Schaffhouse connurent alors la crise éco-

nomique la plus grave de leur histoire. Une nouvelle période ne commença que lorsque le riche fabricant de montres Heinrich Moser, qui avait acquis en Russie une fortune énorme, fit construire sur le Rhin une usine hydraulique qui fut inaugurée le 9 avril 1866. Ainsi, par d'autres moyens, le Rhin redevenait l'artère vitale de la ville. Moser acquit alors sur la rive du fleuve des terrains qu'il mit à la disposition des intéressés désireux de profiter de la force motrice pour créer des industries. C'est ainsi que prit naissance, grâce à l'exploitation du courant produit par la forte différence de niveau, le premier quartier industriel. A la fin du siècle, la digue Moser devint la propriété de la municipalité et elle fut ensuite transformée en une usine électrique.

La chute du Rhin fut également dotée d'une importance nouvelle. Elle n'était plus seulement un obstacle. Au début de l'ère du tourisme, elle devint pour les étrangers une attraction qui donna un puissant essor à l'hôtellerie schaffhousoise.

En 1864 fut fondée la «Compagnie suisse de navigation à vapeur pour le lac Inférieur et le Rhin» qui, au lieu de marchandises, transportait de plus en plus de touristes. Son importance économique pour Schaffhouse est considérable; le chiffre annuel des personnes transportées dépasse aujourd'hui quatre cent mille. La Compagnie peut à bon droit proclamer dans ses prospectus que ses bateaux à moteur offrent «une des plus belles croisières fluviales d'Europe». En fait, le paysage rhénan dans la région de Schaffhouse, avec ses rives boisées et encore très près de la nature, est d'une incomparable beauté.

Les Schaffhousois eux-mêmes ont commencé à découvrir le charme touristique de leur fleuve et à le préférer au profit économique. On ne saurait oublier leur lutte contre l'usine électrique de Rheinau, symbole de l'antagonisme entre la protection de la nature et la technique. Bien qu'elle n'obtint pas de succès puisque les initiatives de Rheinau furent rejetées en 1953, elle eut néanmoins des effets utiles. Elle suscita une amélioration notable du projet dans le cadre de l'article 24 sexies de la Constitution fédérale, qui a permis à la protection de la nature et du paysage d'accéder au plus haut niveau de la législation suisse. Schaffhouse devint ainsi la citadelle où se déroula le combat contre la navigation marchande sur le haut Rhin, dont la plupart des citoyens étaient persuadés qu'elle infligerait de graves dommages au paysage puisqu'elle convertirait le fleuve en une voie polluée par le trafic commercial.

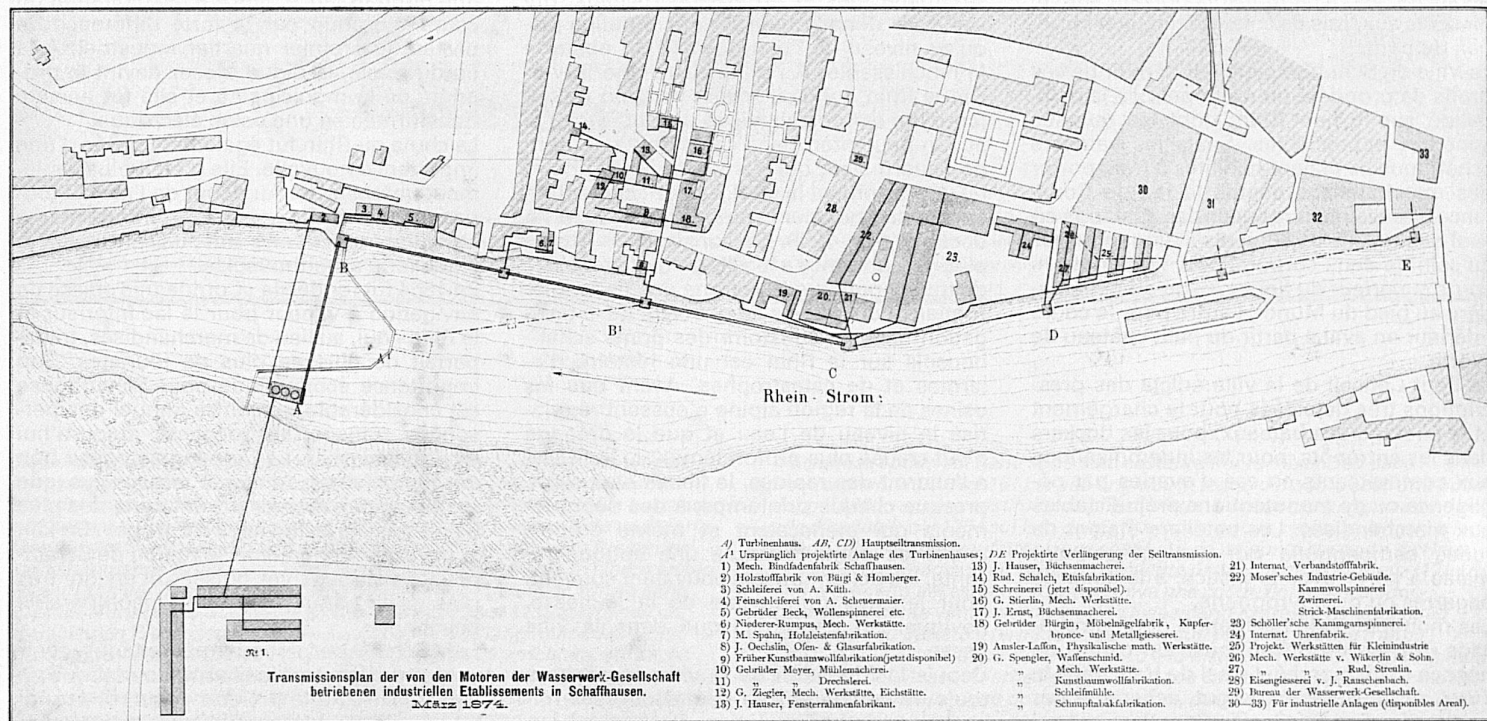
Dans le périmètre urbain de Schaffhouse, des changements décisifs ont eu lieu sur la rive du Rhin au cours des dernières années. Le bombardement du 1^{er} avril 1944, qui frappa surtout le quartier des fabriques sis au bord du fleuve, donna l'occasion d'une rénovation urbanistique. La vieille ville avait été séparée du Rhin par la construction d'un quartier industriel, et la municipalité cherchait obstinément à réparer le mal causé par le développement économique erroné et à rétablir l'accès au fleuve. Après la catastrophe, il devint possible de transférer ailleurs divers bâtiments industriels.

A partir des années 60, on a consacré des efforts considérables à la rénovation de la rive du Rhin. La nouvelle construction de l'usine électrique a permis, grâce à l'énorme masse de terre et de pierre calcaire extraite

territoire communal près de Büsingen. Aujourd'hui, une allée ininterrompue, agrémentée de buissons, d'arbres, d'espaces verts, de blocs erratiques et de points de vue variés sur le décor sylvestre de la rive opposée, relie la chute du Rhin à l'enclave allemande. Schaffhouse est ainsi de nouveau une ville rhénane.

Le murmure de la forêt du Randen, la sonnerie de la cloche de Munot, l'attachement pour le Rhin, sont des éléments essentiels

de la vie des Schaffhousois. Celui qui ne comprend pas et n'estime pas ces sentiments, n'est pas non plus capable de comprendre la passion qui anime les discussions au sujet des atteintes au paysage fluvial. Chaque Schaffhousois, étant attaché au Rhin par des souvenirs d'enfance, ne peut qu'adhérer de tout cœur aux paroles du célèbre écrivain rhénan Carl Zuckmayer: «Etre né et avoir grandi à proximité d'un grand fleuve est un merveilleux privilège.»



Um die Mitte des vorigen Jahrhunderts litt Schaffhausen unter grossen wirtschaftlichen Schwierigkeiten: durch das Aufkommen neuer Verkehrsmittel war die Güterschiffahrt auf dem Rhein bedeutungslos geworden, und der Liberalismus hatte Monopole zu Fall gebracht. Da kehrte 1848 Heinrich Moser (1805–1874) als Retter in seine Vaterstadt zurück mit einem Riesenvermögen, das er in Russland als Uhrenfabrikant und -händler erworben hatte. Er suchte mit Einsatz eigener Mittel Handel und Gewerbe anzukurbeln, war Mitbegründer der Dampfbootgesellschaft und Förderer der Rheinfalbbahn, die ab 1857 Schaffhausen mit dem Schweizerischen Eisenbahnnetz verband. Seine bedeutendste Leistung, welche die Ansiedlung von Industrien in der Stadt ermöglichte, war der Bau des damals grössten Wasserkraftwerks in der Schweiz. Ein Wehr aus Lärchenstämmen und Steinklötzen oberhalb der Stromschnellen «Lächen», Moser-Damm genannt, leitete das Wasser auf drei Turbinen, deren Leistung mittels Drahtseiltransmissionen quer über den Rhein und dessen rechtem Ufer entlang auf Seilscheiben übertragen wurde und von diesen über Wellentransmissionen in die Betriebe, die sich hier ansiedelten (18). Die einzigartige Anlage dieses «Kraft-Telegraphen» erhielt an der Pariser Weltausstellung eine Goldmedaille. Heute ersetzt durch ein Elektrizitätswerk

Vers le milieu du siècle passé, Schaffhouse fut en butte à de grandes difficultés économiques: par l'installation de nouveaux moyens de transport la navigation marchande sur le Rhin était devenue insignifiante; d'autre part, le libéralisme avait mis fin aux monopoles. C'est alors que, en 1848, Heinrich Moser (1805-1874) revint de Russie, où il avait acquis une immense fortune dans la fabrication et le commerce des montres, et qu'il sauva sa ville natale de la crise. Il s'efforça de redonner vie, par ses propres moyens, au commerce et à l'industrie, fut le cofondateur de la Compagnie de navigation à vapeur et le promoteur du chemin de fer de la chute du Rhin, qui relia Schaffhouse au réseau des chemins de fer suisses à partir de 1857. Mais sa contribution la plus importante, qui facilita la création d'établissements industriels dans la ville, fut la construction de la plus grande usine hydraulique de Suisse. Un barrage fait de troncs de mélèze et de blocs de pierre en amont des rapides, nommé «digue Moser», dirigeait l'eau vers trois turbines, d'où la force motrice était transmise par câbles métalliques à travers le Rhin et le long de la rive droite par des poulies de câbles, et de là par des arbres de transmission jusqu'aux établissements industriels qui vinrent se fixer à cet endroit (18). Cette installation originale obtint une médaille d'or à l'Exposition universelle de Paris en 1900. Elle est remplacée aujourd'hui par une centrale électrique

Verso la metà del secolo scorso Sciaffusa conobbe un periodo di grandi difficoltà economiche: il trasporto delle merci sul Reno aveva perso importanza in seguito allo sviluppo di nuovi mezzi di comunicazione e il liberalismo aveva fatto crollare i monopoli. In questa situazione, nel 1848 fece ritorno alla sua città natale Heinrich Moser (1805–1874), il quale fece di tutto per rilanciare l'attività commerciale e artigianale grazie all'impiego dell'enorme patrimonio accumulato in Russia nella sua qualità di fabbricante e di commerciante di orologi. Egli fu cofondatore della società di navigazione a vapore e promotore della ferrovia della cascata del Reno, che nel 1857 allacciò Sciaffusa alla rete ferroviaria svizzera. La sua maggiore opera, che rese possibile l'insediamento dell'industria in città, fu la costruzione di una centrale idroelettrica che a quei tempi era la più grande della Svizzera. Una traversa eretta a monte delle rapide di «Lächen» mediante tronchi di larice e massi di pietra permetteva di convogliare le acque verso tre turbine, la cui potenza veniva trasmessa mediante funi metalliche tese sopra il Reno alle pulegge sulla riva destra; da qui la forza motrice perveniva mediante trasmissioni ad albero alle officine (18). L'Esposizione universale di Parigi conferì una medaglia d'oro a questo sistema di trasmissione della forza motrice unico nel suo genere. Esso è ora sostituito da una centrale elettrica

Schaffhausen encountered serious economic problems in the middle years of last century. New forms of transport had reduced the goods traffic on the Rhine to insignificance and liberalism had destroyed its monopolies. Then in 1848 Heinrich Moser (1805–1874) returned to his home town to bring help in the hour of need. He had made a huge fortune as a watch manufacturer and merchant in Russia. He used his capital to get trade and commerce moving, was one of the founders of the Steamboat Company and a promoter of the Rhine Falls Railway, which linked Schaffhausen to the Swiss railway network from 1857. The most important of all his ventures, however, was the building of what was then Switzerland's largest hydraulic power plant, which enabled industries to settle in the town. A weir made of larch trunks and stone blocks above the "Lächen" rapids, known as the Moser Dam, directed the waters into three turbines whose output was carried over the Rhine by a steel cable transmission system that was then continued down the right-hand bank with the aid of cable pulleys. Shaft transmissions supplied power from this system to the various works that were set up here (18). The uniqueness of this "power telegraph" won it a gold medal at the World's Fair in Paris. In the course of time it was replaced by an electricity works



19

19 Villa Charlottenfels, die Heinrich Moser über dem Rhein mit Blick auf sein Kraftwerk bauen liess. Heute Sitz der kantonalen landwirtschaftlichen Schule. Auf dem Bild erkennt man einen Zug der Rheinfalbahn Schaffhausen–Winterthur.

20 Modell des Moser-Damms und der Seiltransmissionen im Museum zu Allerheiligen, wo auch Pläne, Zeichnungen und alte Photos der Anlage zu sehen sind

19 La villa Charlottenfels d'où Heinrich Moser, qui la fit construire au-dessus du Rhin, pouvait voir son usine hydraulique, abrite aujourd'hui l'Ecole cantonale d'agriculture. On distingue, sur l'illustration, un train de la ligne de la chute du Rhin, qui relie Schaffhouse à Winterthour.

20 Maquette de la digue Moser au Musée de Tous-les-Saints où l'on peut voir aussi des plans, des croquis et d'anciennes photos des installations

19 Villa Charlottenfels venne fatta costruire da Heinrich Moser sul Reno, da dove lo sguardo abbracciava la sua centrale elettrica. Ora l'edificio ospita la Scuola cantonale di agricoltura. Nell'illustrazione si nota un treno della ferrovia della cascata del Reno che collega Sciaffusa a Winterthur.

20 Modello dell'argine fatto costruire dal Moser e delle trasmissioni a fune conservato nel Museo zu Allerheiligen, dove sono pure esposti piani, disegni e vecchie fotografie dell'impianto

19 Villa Charlottenfels, built above the Rhine by Heinrich Moser, and offering a view of his power station. Today it is occupied by the Cantonal School of Agriculture. A train of the Rhine Falls Railway (Schaffhausen to Winterthur) can be seen in this picture.

20 Model of the Moser Dam and the cable transmission system, now in the Allerheiligen Museum, which also possesses plans, drawings and old photographs of the plant

20

