Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und

Kunst

**Band:** 25 (1935)

Heft: 33

**Artikel:** Romanshorn: ein ostschweizerischer Verkehrsort

Autor: Moser, Fritz C.

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-645878

### Nutzungsbedingungen

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

#### **Conditions d'utilisation**

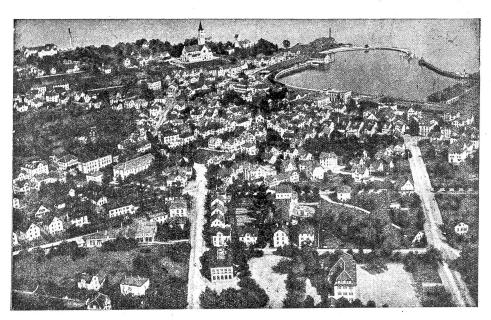
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées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

#### Terms of use

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

**Download PDF:** 04.12.2025

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



"Romanshorn: Gesamtansicht. Fliegeraufnahme aus 300 m Höhe.

## Romanshorn.

Ein ostschweizerischer Verkehrsort.

Eine ebenso eigenartige wie bemerkenswerte Entwidlung hat der ostschweizerische Berkehrsort Romanshorn durchgemacht. Bon einer alemannischen Hossisiedlung auf dem "Horn" am Bodensee, die uns aus dem Iahre 779 urkundlich bekannt ist, ausgehend, kam man schleppenden Schriktes durch ein Jahrtausend. Am Anfang des vorigen Jahrhunderts war Romanshorn noch immer ein Fischerdorf mit wenigen hundert Einwohnern; aber der Güterverkehr mit Segelschiffen über den See begann doch schon anzuziehen. Im Jahre 1812 ließen sich drei Speditionsgeschäfte im Orte nieder und 1815 wurde das "Grethaus" am See für die Aufnahme von Gütern erbaut. Eine Fahrstraße nach Amriswil ins Thurtal kam aber erst 1838/39 zur Ausführung, und nun war auch der "Alte Hafen" in Romanshorn bereits als offizielle Landungsstelle am Bodense anerkannt. Aber das Dorf hatte immer noch sein bescheidenes

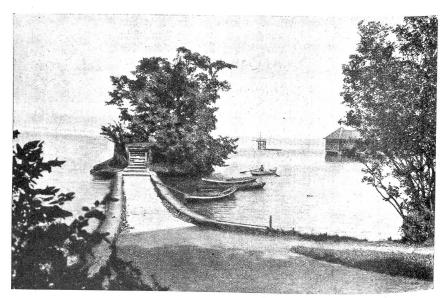
Aussehen, es besaß alte, verwitterte Holzhäuser am Seeufer und auf einer Anhöhe darüber die kleine, alte Rirche und das "Schloh" der bischöflich sanktgallischen Bögte, deren letzter im Jahre 1805 sein Amt hatte niederlegen müssen, als die Bürger Romanshorns in Arbon der thurgauischen Regierung die Treue schworen.

Als die Nordostbahn-Gesellschaft um die Mitte des 19. Jahrhunderts den Bau der Bahnlinie Zürich-Frauenseld-Nomans-horn-Norschach in Angriff nahm, entschied sich nach anfänglich hartem Kampse das Schickal Romanshorns. Es wurde aus der unbedeutenden Fischersiedlung mit einem Schlage das Einfallstor für die Transporte über den Bodensee in die Schweiz. Im Jahre 1855 fuhren die erschweiz. Im Jahre 1855 fuhren die erschweiz. Im Jahre 1855 fuhren die Baraden anstelle eines Bahnhosgebäudes besah. Im Jahre 1869 wurde die Strecke Rorschach-Arbon-Romanshorn dem Bestrieb übergeben und 1871 die Weiters

führung dieser Bahnstrecke von Romanshorn nach Konstanz. 1910 wurde die Bodensee-Toggenburgs Bahn von Romanshorn über St. Gallen nach Wattwil erbaut. Während dieser Zeit hat der Bahnhof Romanshorn eine beispiellose Entwidlung durchgemacht. Er verfügt heute über eine benußbare Geleiselänge von 36 Kilosmetern und hat sich zweimal, 1891/92 und 1910 bei Eröffnung der Bodensee-Toggenburg-Bahn den veränderten Verhältnissen mit Erweiterungsbauten anpassen müssen.

Diese Entwidlung wäre ohne ben Bodensee-Schiffs- und Trajektverkehr nicht möglich gewesen. Satte man schon bei der Bahnhofanlage 1859 in sehr weitsichtiger Weise auf die Forderungen der Zukunft Rücksicht genommen, indem man sehr großzügige Bauten
erstellte, so hat man auch bei An-

lage des neuen Hafens sein Allermöglichstes getan. Derselbe hat damals den respektablen Flächeninhalt von 74,140 Quadratmetern erhalten und ist heute noch der größte Safen am Bodensee. 1861 hatte man, als die großen ungarischen Getreidetransporte über den See nach Romanshorn tamen, in aller Eile provisorische Lagerschuppen in beträchtlichen Ausmaßen erstellen mussen, die heute noch in Benützung stehen. In diesem Jahre wurde auch die erste Schiffswerft in Romanshorn erstellt. Die Nordostbahn verfügte seit 1857 über sechs Dampfschiffe und zwei Schleppkähne. Als 1869 der Dampf=Trajektbetrieb für Güter von Romanshorn nach Friedrichshafen und Romanshorn nach Lindau eingeführt wurde, steigerte sich der Güterumsatz sehr bedeutend. Die Gesamtleistung des Trajektdienstes betrug in den Jahren 1869—1900 in der Richtung Lindau-Romanshorn 445,800 beladene und 48,286 leere Güterwagen, sowie in der Rich tung Romanshorn-Lindau 131,629 beladene und 358,121 leere Wagen, zusammen also 577,429 beladene und 406,407 leere, gesamthaft 983,836 Güterwagen mit einem Gesamtgewichte von 4,581,700 Tonnen. Seit Erbauung der Arl-



Romanshorn. Inseli.

bergbahn 1884 war der Güterverkehr Münden-Lindau-Romanshorn allerdings gang bedeutend zurückgegangen. Transit-Güterverkehr mit Trajekt, das ist die Beförderung der Wagenladungsgüter über den See ohne Umlad, in Güterwagen auf großen Rähnen, hat aber seine große Bedeutung nach wie vor behalten. In Romanshorn werden jähr= lich über 50,000 Eisenbahnwagen ein= und ausgeschifft, wofür die Bundesbahn drei Motortrajektkähne und einen Anhänger= tahn auf den Linien Romanshorn=Lindau und Romanshorn-Friedrichshafen in Betrieb gesetzt hat. Daneben führt sie drei Personendampfer und zwei außerordentlich schöne und hochkomfortabel eingerichtete neue Motorschiffe "Thurgau" und "Zü= rich", welche in den Iahren 1932 und 1933 mit einem Rostenaufwand von je über einer halben Million Franken auf ber Werft in Rregbronn (Deutschland) ge= baut, wurden, über den Bodensee. Die große Autofähre "Schussen" der Deut-

schen Reichsbahn, die neben 10 beladenen Güterwagen Autos und Personen nach Friedrichshafen führt, sei auch noch erwähnt.

Es ist klar, daß bei einer solchen Verkehrsentwicklung Romanshorn ist neben St. Gallen der bedeutenoste Verkehrsort in der Ostschweiz — auch die Ortschaft selber er= staunlich aufblühte. Vor einem Vierteljahrhundert wurden zwei neue, große Kirchen mit einem Rostenaufwand von je einer halben Million Franken erbaut. Ein Gaswerk, das heute der Gemeinde gehört, entstand im Werte von 600,000 Franken. Stattliche Schulhäuser, zwei Badanstalten und ausgedehnte Wohnquartiere wurden gebaut. Die Baugenossenschaft des Verkehrspersonals besitzt allein 47 Häuser mit 98 Wohnungen. Die Anlage des ganzen Ortes ist frei, die Bebauungsart offen und der Geist der Bevölkerung, die 6500 Seelen zählt, fortschrittlich. Die Industrie ist nicht sehr bedeutend, was eine starke Verproletarisierung wie in Arbon verhindert hat. Seit dem Weltkrieg und den Kriseniahren ist allerdings ein Stillstand in der Verkehrsentwicklung



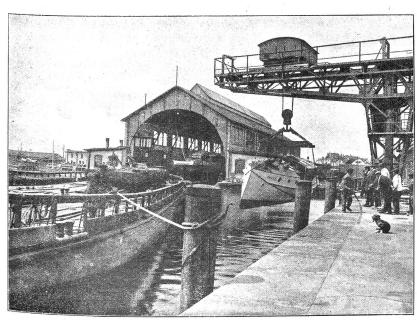
Hafenansicht mit Lagerhäuser der S. B. B.

eingetreten. Aber in den letzten Jahren ist eine ziemliche Bautätigkeit festzustellen gewesen, und die Gemeinde hat durch Auffüllung eines Seeareals den wunderschönen Seepark ansgelegt, der mit seinen Anlagen eine eigentliche Zierde des schönen Ortes ist.

Dem Besucher von Romanshorn bietet sich nicht nur bedeutende Borzüge am Orte selbst. Ist schon die Nähe des gewaltigen Bodensees mit seiner freien, weiten Offenheit von beruhigendem Einfluß auf das menschliche Gemüt, so ist es weit mehr noch eine Fahrt mit den schonen Motorschiffen und Dampfern auf dem See. Nach allen Richtungen stehen die Reiseziele offen. Aber auch die Bahnen entführen einen jeden nach den vier Richtungen hin ins Mittelland und auf die Berge.

# Ein Dörflein von 450 Einwohnern baut ein neues Schulhaus.

Wenn eine große Ortschaft ein neues Schulhaus baut, dann ist weiter nichts da= bei, es war eben notwendig und wurde ge= macht. Wenn aber ein fleines Dörflein mit vorwiegend landwirtschaftlicher Bevölkerung und Arbeiterschaft ein solches erstellt und fast die ganze Bausumme vorgespart hat, dann ist das schon allerhand, und kommt selten in Krisenzeiten, wie der heutigen, zustande. Das Dörflein heißt Wiler bei Uhenstorf. liegt am Südende der ehemaligen Rorn= fammer von Bern, an der untern Emme und träumt seit Jahrhunderten in seinem Wald von Obstbäumen ein beschauliches Dasein. Nicht daß die Bewohner von Wiler etwa rudständig wären, bewahre, sie sind im Gegenteil sehr aufgeschlossen für alles, was in der Welt vorgeht und haben ein großes Ber= ständnis für praktische und kulturelle Neuerungen. Aber sie haben ihren eigenen Charafter, wissen, was sie wollen, stehen mit beiden Fußen fest in der Wirklichkeit und haben darum auch so beharrlich ihr Geld für ein neues Schulhaus zusammengelegt.



Schiffswerfte mit elektrischem Krahn.