Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 3 (1913)

Artikel: Das Schiffahrtsrecht im Hafen zu Rorschach : ortsgeschichtliche Skizze
Autor: Willi, F.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947253

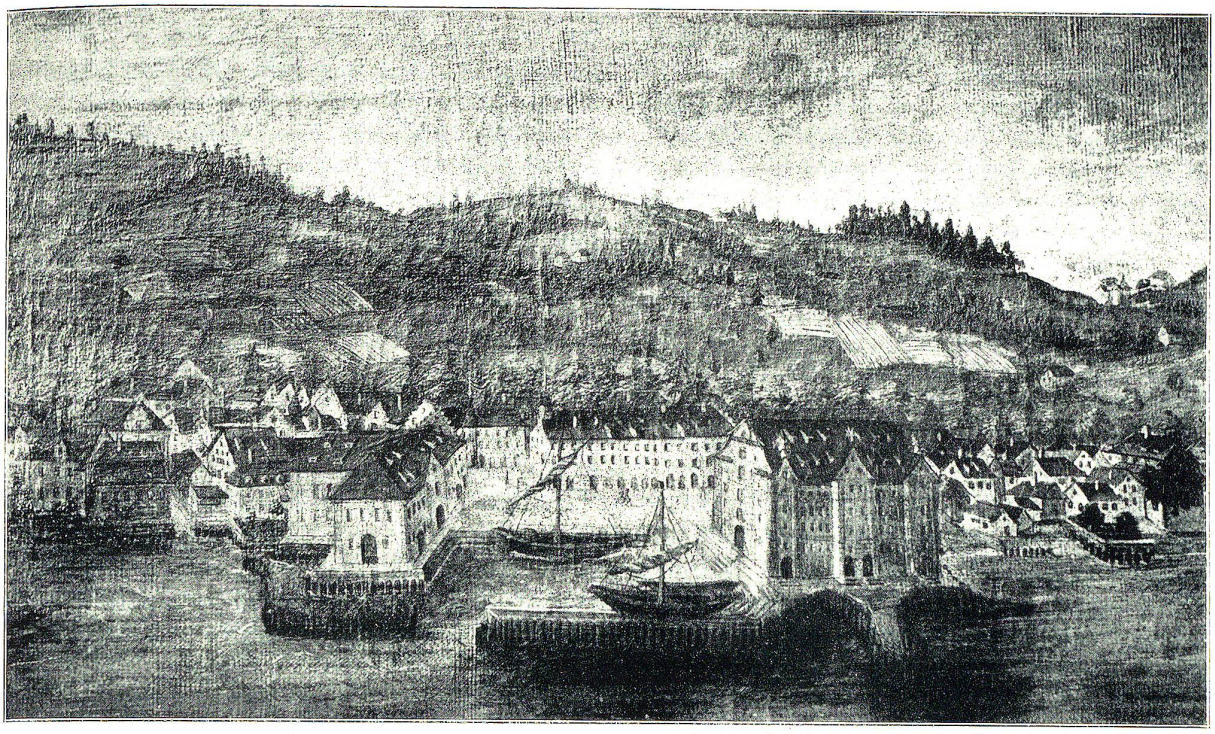
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 03.10.2025

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



Der Rorschacher Hafen im 18. Jahrhundert. Aufnahme nach einem alten Bilde.

Das Schiffahrtsrecht im Hafen zu Rorschach.

Ortsgeschichtliche Skizze von F. Willi, Rorschach.

Das obenstehende Bild des fürstäbtischen Marktortes stammt aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts. (Original im Besitze des Hrn. Hans Buob, Kaufmann.) An den Hängen des Rorschacherberges hat der Maler durch die weißgestreiften Felder die Bleicheplätze anzudeuten gesucht, auf denen die Rorschacher Handelsleute ihre Tücher markt- und konkurrenzfähig gestalteten. Die Häuser des Dorfes stehen an der Seestraße hingedrängt. Zahlreiche Gäßchen führen im obern und untern Flecken zu den spielenden Wassern, wo die Fischer ihre Weidlinge nach vollbrachter Arbeit ruhen lassen, wo die Wäscherinnen die Linnen spühlen und die Buben und Mädchen des bäuerischen Rorschach nach Kinderart die Wellen fangen.

Die großen Sorgenwege des fürstäbtischen Rorschachs aber laufen auf dem Hafen- und Marktplatze zusammen. Dort steht seit 1746 das große Kornhaus, und ihm gegenüber dient das Kaufhaus zur Einlagerung von Kaufmannsgütern aller Art. Den Hintergrund des Marktplatzes schließt die Obervogtei mit dem runden Ecktürmchen ab. Es ist das Amtsgebäude und der Sitz des Obervogtes, seit die Wohnung auf St. Anna Schloß in Sturm und Wetter wenig herrschaftlich geworden und der Gang der Dinge die Anwesenheit des Vogtes näher dem „Herzen Rorschachs" nötig machte, wo der Verkehr lebhafter und deshalb auch die Amtsgeschäfte häufiger wurden. Als Wellenschutz und Einfriedung dienen die Pallisaden mit der Einfahrt.

I. Das Hoheitsrecht auf dem See.

Die Sorge um die Rorschacher Schiffsstelle war bis zum Ausbruche der Revolution Angelegenheit des fürstäbtischen Landesherrn. Er teilte seit 1460 die Hoheitsrechte auf dem Südufer des Sees mit den Eidgenossen, die Herren über den Thurgau geworden waren. Ihnen fiel jedoch zunächst nur die Landvogtei zu, während die Kompetenzen des Landgerichtes, einmal durch Kauf erworben, noch bis zum Ausbruche des Schwabenkrieges der Stadt Konstanz verblieben. Am 15. Wintermonat 1499 wurde ihnen schiedsrichterlich durch Herzog Ludwig Sforza auch das Landsgericht mit allen Rechten und Pertinenzen zuerkannt, mit dem Vorbehalte jedoch, daß es vom Kaiser oder König um 20,000 fl. zurückgekauft werden könne. Damit gelangten die Eidgenossen erst in den Besitz eines der wichtigsten Rechte des Souveräns, nämlich der hohen Gerichtsbarkeit, die ein Bestandteil der Landesgerichtskompetenzen war. In den ältesten Zeiten waren die Landgrafen Inhaber der richterlichen Gewalt zu Land und zu Wasser. Dementsprechend wird man annehmen müssen, daß der Abt schon seit dem Jahre 818 seinen Anteil an den Hoheitsrechten auf dem Bodensee hatte, da Kaiser Ludwig dem aufstrebenden Kloster die Immunität verlieh.

Der erste Konflikt, der die Hoheitsrechte des Abtes auf dem See berührte, fällt in die Zeit des dreißigjährigen Krieges. Das Marktschiff der Stadt Ueberlingen, die in

den Händen der Schweden lag, wurde durch kaiserliche Soldaten aus Bregenz in der Nähe von Horn abgefangen. Der schwedische Kommandant stellte deshalb die Schadenersatzklage an den Fürstabt Pius und verlangte die Ausmittlung der Hoheitsrechte im Ueberfallsgebiete. Damals wagte der Abt nicht, die Mitte des Sees als Grenze für die stiftische Landschaft anzugeben, da sonst das Entschädigungsbegehren nur um so nachdrücklicher gestellt worden wäre. Er schützte die Jurisdiktion der Eidgenossen vor. Eine bestimmte Grenze sei überhaupt nie ausgeschieden worden. Darauf drohte der schwedische Befehlshaber, „wo deme also, seye der see den Schweden, wollen ain blokhaus vor der Rorschachischen stelle bauwen oder ankher alda werfen und ihren feinden aufpassen.“ So wäre der Hafen von Rorschach durch schwedische Machtschiffe blokiert und die Uferschiffahrt geschädigt worden. Die Angelegenheit wurde dann als eine gemein eidgenössische vor die Tagsatzung gezogen, fiel aber nach dem Abzuge der Schweden aus Abschied und Traktanden. 1682 überfielen Soldaten aus Konstanz auf offenem See ein von Hagnau nach Bottigkofen bestimmtes Schiff, setzten die darin befindlichen Juden in Gefangenschaft und nahmen vier Pferde als Beute weg. Daraufhin wurde zwischen Kaiser Leopold und „denen VII alten Orten des Thurgöw und denen alldasigen malefiz partizipierenden III orten“ vertraglich festgelegt, daß im sogenannten Konstanzertrichter die hohe Gerichtsbarkeit der Orte bis in die Mitte des Sees reiche. Diese Bestimmung galt nunmehr auch für den Abt zu St. Gallen.

Die Teilung der Hoheitsrechte auf dem See erhielt besonders in Zeiten der Teurung praktische Bedeutung. Der Selbsterhaltungstrieb veranlaßte die Obrigkeiten aller umliegenden Länder, an geeigneten Orten, besonders in Städten Fruchtmagazine anzulegen. Derartige Maßnahmen machten Rorschach schon unter Abt Ulrich Rösch zu einem Stift st. gallischen Lagerplatze. Der benachbarte schwäbische Kreis machte die wöchentliche Ausfuhr stets vom Steigen und Sinken seiner Marktpreise abhängig. Es wurde auch das Exportquantum für die einzelnen Hafenorte festgesetzt. Die Getreideausfuhr nach der Schweiz durfte in Kriegszeiten und von 1733 an auch während des Friedens nur von Konstanz, Ueberlingen, Buchhorn, Lindau, Langenargen, Bregenz und Radolfszell aus erfolgen, „sonst in Zeiten von Fruchtmangel oder aus andern Gründen des öffentlichen Wohles die Getreidesperre nicht wirksam gehandhabt, Schmuggel und Zolldefraudationen nicht verhütet, dem Münzunwesen nicht gesteuert und am allerwenigsten der Fruchthandel auf dem Reichsboden konserviert werden könne.“ Schwäbische Jagdschiffe besorgten in Zeiten der Fruchtsperre die Grenzpolizei auf dem Gewässer, wobei oft Ueberschreitungen vorkamen. So hatte der Abt 1693 über Verletzung zu klagen, als schwäbische Grenzer ein Fruchtschiff, das 115 Malter von Rheineck nach Rorschach bringen sollte, zwischen dem Altenrhein und Staad kaperten. Die Schadenersatzklage wurde von der Tagsatzung ebenfalls geschützt und gegen den Markgrafen von Baden aufrecht erhalten. Die Gebietsverletzung selbst erwiderten die schweizerischen Schiffe, indem sie das schwäbische Jagdschiff bis in die Gewässer von Wasserburg verfolgten. Häufig kamen auch derartige Uebergriffe in die Rechte des Fürstabtes während der Teurung 1771/72 vor, da damals von Seite des schwäbischen Kreises eine völlige Sperre angeordnet war. Die Klagen blieben aber vielfach unerhört. Da die Not in erschreckender Weise stieg, bewarb sich die äbtische Regierung an verschiedenen Orten um Zufuhr. Die erste Hilfe wurde durch Verabreichung von venetianischem Getreide möglich, das der Abt in aller Eile durch den Buchhalter des Rorschacher Handelshauses Bayer einkaufen konnte. Wegen Mangel an Saumpferden wurde die Frucht von 460 Männern, die in vier Gruppen den Transport besorgten, auf der Splügenstraße über die Alpen getragen. Die erste Abteilung beförderte die Lasten von Bellenz bis Kleven, die zweite bis Isola, die dritte auf die Paßhöhe des Splügen, die vierte bis Schams. Laut Diarium Bedas bezog jeder Träger als Tages-Entschädigung „1 Gulden, 1½ Maß Wein, 2 ℔ Brot, ¼ ℔ Käse, Mehl und Butter zu Knöpflein“. Das Viertel Roggen wurde um 2 fl. 35 kr. eingekauft und um 1 fl. 24 kr. verkauft, wodurch in kurzer Zeit dem Stifte ein Defizit von 100,000 fl. erwuchs. Die gleiche Plage brachte das Jahr 1816. Es mag folgende Lebensmittelpreistabelle von Interesse sein, wobei nicht zu vergessen ist, daß der durchschnittliche Tagesverdienst nicht über 1 Fr. ging nach heutigem Geldwerte.

	1817	1771	1760
1 Malter Korn .	222—230 Fr.	126 Fr.	17,5 Fr.
1 Viertel Haber	7,35 Fr.	4,06 „	70—84 Ct.
1 „ Gerste	37,80 „	16,80 „	2—4 Fr.
1 Pfd. Brot, weiß	98 Ct.	63 Ct.	8 Ct.
1 „ „ Kernen	95 „	56 „	7 „
1 „ Rindfleisch	52 „	35 „	17 „
1 „ Butter . .	1,54 Fr.	50—70 Ct.	28—35 Ct.
1 „ Fettkäse .	98 Ct.	63 Ct.	21 Ct.
1 Lt. Milch . .	14 „	7 „	5 „
1 Pfd. Kartoffeln	30 „	9 „	1 „
1 Ledi Mostobst .	25,2—27,3 Fr.	10,5 Fr.	42—84 Ct.
1 Lt. Most . .	20—28 Ct.	4—5 Ct.	2,5 Ct.
1 Klft. Buchenholz	16,80—18,90 Fr.	10,50—12 Fr.	4,30 Fr.
1 „ Tannenholz	8,40—10,50 „	6—8 Fr.	3,70 „
1 Ei	11—14 Ct.	2—3 Ct.	1—2 Ct.

Tod, Krankheit und Elend herrschten am See und in der ganzen st. gallischen Landschaft. Am 21. Aug. 1817 endlich kam das erste Fruchtschiff aus dem Schwabenlande wieder in den Rorschacher Hafen, geschmückt mit Bändern und Grün, erwartet von einer großen Volksmenge. Die Sperre war gehoben und das Ende des Elends in Sicht.

II. Die Belehnung und die Lehenträger.

Ein Lehenschein aus dem Jahre 1756 gibt ein getreues Bild der Praxis des damaligen Landesherrn. Die belehnten Rorschacher Schiffsmeister waren verpflichtet, ihre Schiffe bereit zu halten, um Kaufleute und Pilger zu Roß und zu Fuß, mit Hab und Gut, zu Tag und zu Nacht nach Lindau und anderswohin zu führen. Vor der Abfahrt sollten sie in den Herbergen die Gäste mahnen, sie „gegen billichen lohn über wasser nehmen“, ehrlich Zoll geben und des Gotteshauses Ehre nie vergessen, wogegen ihre fürstlichen Gnaden sie schützen und schirmen

solle und wolle. Jedes Jahr wurden dafür dem Gotteshause 20 Gulden als Lehenzins fällig. „Auch sollen die vier Interessierten verbunden sein, den jährlichen Romanshorner Zehnten abzuholen, wofür sie bei ihrer Rückkunft nicht mehr als 1 ℔ Pfennig und das Nachtessen erhalten, ohne Rücksicht auf das, was sie in Romanshorn verzehrt haben.“ Nach besonderer Uebereinkunft übertrug ihnen der Abt auch die Meinfuhr aus dem Rheintal. „Damit nichts auf dem See verwahrloset oder ertränket werde, sollen die Schiffe wie gebräuchlich so geladen werden, daß selbige anderthalb Schuh im Wasser emporschweben“, ansonst die Schiffsmeister bei Unfällen auf Schadenersatz eingeklagt werden konnten. Auch eine grenzpolizeiliche Aufgabe fiel den Schiffsleuten zu. „Sollen sie vermöge ihres Eides acht geben, daß sie keine verdächtigen Leute weder hinüber noch herüber führen, sondern der Ortsobrigkeit Anzeige machen.“

einer „halben Fahrt“. Der Wert einer ganzen Fahrt wurde im 18. Jahrhundert zu 2—3000 Gulden angenommen. Die spätere Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein bezahlte im Jahre 1838 für das Schiffahrtsrecht des Alois Schneider in Konstanz, welches allerdings das Recht zur ausschließlichen Befahrung der sämtlichen Uferplätze des Bodensees oberhalb der Rhein- und Argenmündung in sich schloß, sogar 6026 fl.

Auf ähnliche Weise wurden auch in den andern Häfen des Bodensees einzelne Private schiffahrtsberechtigt. So gaben z. B. 1763 die Grafen von Montfort das Schiffahrtsrecht in Langenargen an 8 Schiffer für 9 Jahre gegen die jährliche Leistung von 90 Gulden. Daraus entwickelte sich dann später für die württembergische Hafendirektion in Friedrichshafen die Verpflichtung, bei Todesfall die Erben in das Schiffsgeschäft eintreten zu lassen. An größeren Orten organisierten sich die Schiffsleute zu Zünften,

Gute Zeiten im Rorschacher Kornhause.

Aufnahme nach einem alten Bilde.

Die Schiffahrtsrechte wurden in unserm Vertrage, wie es im ganzen Bodenseegebiete damals gebräuchlich war, je nach der Schiffsart, die den Transport zu besorgen hatte, bezeichnet. Demgemäß teilte man die Schiffe seit undenklichen Zeiten in drei Klassen ein: 1. Die sog. „Lädinen“ von 33 m Länge, 4,20 m Breite im Kiel, mit einem Mastbaum von 25,50 m Höhe und einem Segel, das 17,10 m lang und oben 14,40 m, unten 9½—10 m breit geschnitten war. 2. Die „halben Lädinen“, 24 m lang, 3 m breit. 3. Die „Segner“, 20,40 m lang, 2,55 m breit. Die letzteren sollten bei gutem Wasserstande mindestens 120 Faß Salz (nach Rheineck nur 100 oder 200 Malter Korn) führen können, die Halblädinen 130, die Lädinen 140 Faß. Ein Faß Salz wurde = 6 Zentner = 5 Sack Korn = 7½ Sack Hafer = 1 Fuder Wein = 60 Stück offene Leinwand gerechnet. Ein Faß Leinwand galt = 2 Fässer Salz. Der Eigentümer einer großen Lädin war Inhaber einer „ganzen Fahrt“, derjenige einer halben Lädin Besitzer

deren Zunftlibell vielfach auch eine Höchstzahl der aufzunehmenden Familien angab, um die Konkurrenz in Schranken zu halten, in Lindau 48, in Buchhorn 8. Die eigentlichen Schifferzünfte stellten vermöge ihrer erworbenen Rechte gerade der Einführung des Dampfschiffverkehrs kein geringes Hindernis entgegen.

Der Kaufmann der vergangenen Jahrhunderte war um seine Marktfahrten nicht zu beneiden. Unsicherheit der Wege machten Geleitsmannschaft und Geleitsschutz nötig. An jedem Schlagbaum wartete der Zöllner, hindernde Marktordnungen hemmten den Warenaustausch. Schlechte Straßen und Wege verlängerten die Geschäftsreise, erzeugten Mühseligkeiten und Verluste. Um eine raschere Spedition zu erreichen, schloß deshalb die st. gallische Kaufmannschaft mit den Rorschacher Schiffsmeistern einen Vertrag, wonach die städtischen Kaufmannsgüter je Freitag und Samstag gegen einen Eilzoll von 3 kr. per Zentner statt wie früher 2 kr. nach Lindau mit Extraschiff ver-

frachtet werden mußten. Zudem versprachen die Herren Marktvorsteher für pünktliche Einhaltung der Vertragsbedingungen „aus besonderer Achtung zu Äufnung des gemeinnützlich kaufmännischen Wesens und zur Abhelfung der Beschwerden den Schiffsmeistern zur etwelchen Ergötzung jährlich auf Jacobi vierzig Gulden baar auszurichten“ (1759).

Die Schifferschaften der einzelnen Seegegenden schlossen auch unter sich wieder Uebereinkommnisse. So ratifizierte das Gotteshaus einen Vertrag „der Schiffsleute zu Rorschach von der untern Fahrt mit denen Schiffsleuten von Keßwilen und Romanshorn“. Darnach: 1. „überlassen hiesige Schiffsleute denen Keßwilern alles Vieh an Kälbern, Rindern wöchentlich von hiesigem Markte am Donnerstag nach Konstanz und der Enden abzuliefern. Hingegen anders denen Romanshornern Butter, Käse und dergleichen, für welche Abfuhr dann jeder Teil den hiesigen Schiffsleuten jährlich auf die heilig Ostern fl. 12, also zusammen 24 fl. bar zu erlegen schuldig sein sollen und dem fernern Beding, wann hiesige Schiffsleute Kaufmannsgüter oder andere Waren abzuführen hätten, so etwa ein eigenes Schiff zu nehmen nicht ertragen möchte, die Keßwiler oder Romanshorner solche von ihnen zu einem ehrlichen und leidentlichen Preis mitzuführen gehalten sein sollten.“

Erwerbslist, schlaue Auslegung unklar abgefaßter Verträge, zu Recht erwachsene Gewohnheiten störten oft den friedlichen Verkehr der Schiffsleute. Rorschacher und Rheinecker zogen ihre Streitigkeiten vor die Taglatzungen zu Frauenfeld und Baden (1727), bis man sich gegenseitig an den Markttagen zu Rorschach und zu Rheineck die Abfuhr der Marktware auf den eigenen Schiffen gestattete.

III. Neuzeit.

Von 1803 an übte der Kanton die Hoheitsrechte im Hafen und im offenen Gewässer aus und übertrug wie einst das Stift die Ausübung der Schiffahrtsrechte Privaten gegen entsprechenden Lehenzins. Die neue Verfassung hatte den Gemeinden eine gewiße Autonomie gegeben, und deshalb bewarb sich in der Folge die Gemeinde um die Schiffahrtsbelehnung. 1816 erwarb sie das bisher von Jakob Hertenstein innegehabte Schiffahrtsrecht von Rorschach nach Lindau und Konstanz um 600 Gulden. Die Gemeinde genehmigte 1825 den Ankauf weiterer Schiffahrtsrechte des Schiffsmeisters Baumgartner, die Staader- oder Bregenzerfahrt inbegriffen, samt Schiff und Geschirr um die Summe von 850 Gulden. Das Schiffsgeschäft wurde dann durch die Gemeinde an einer Versteigerung an den Meistbietenden in Unterpacht gegeben. Der Vertrag bedurfte der regierungsrätlichen Bestätigung. 1826 beantwortete die Regierung ein Gesuch der Gemeindeverwaltung um Erweiterung der Schiffahrtskonzession auf alle Häfen des Bodensees in zustimmendem Sinne, jedoch unter der Bedingung, daß vorher alle Lehen in eine Hand gelegt werden müßten, um unliebsame Streitigkeiten zu verhindern. Strenge wachte die Bürgerschaft darüber, daß nie ein „Fremder“ mit dem Schiffsgeschäfte betraut wurde.

Inzwischen begann eine neue Verkehrsepoche. Das Dampfboot trat mit den Schiffsmeistern in Konkurrenz; aber nur schwer und erst im Verlaufe von Jahrzehnten ließen sich die Schiffahrtsrechte ablösen.

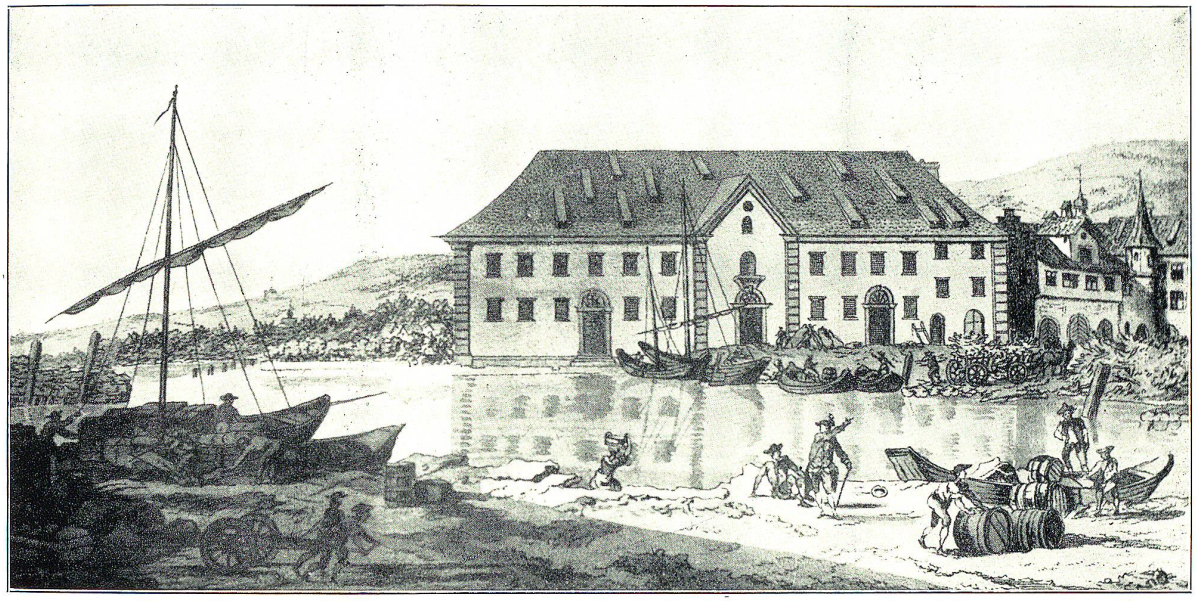
1824 lag noch im Plane, gleichzeitig mit dem in Friedrichshafen herzustellenden Dampfbootdienste auch die badischen Häfen dem neuen Verkehrsmittel zugängig zu machen. Der Bau unterblieb dann in der Hauptsache darum, weil noch keine Einigung mit den Schiffern von Konstanz, Ueberlingen und Ermatingen in Aussicht stand. Die gleichen Schwierigkeiten stellten sich in Friedrichshafen ein und konnten nur durch die tatkräftige Unterstützung König Wilhelms überwunden werden, der durch die Ordnung der Schiffahrtsrechte dem Unternehmen in gleicher Weise diente, wie durch seine finanzielle Beihilfe. In Württemberg, in der Schweiz, überall begrüßten die Kaufleute die in Aussicht stehenden Verkehrserleichterungen. Nur die 8 Schiffer hielten lange wirksamen Widerstand. Am 23. März 1824 gingen ihre Vorrechte zu Gunsten des Staates ein, der das Schiffsmaterial gegen angemessene Entschädigung übernahm und zudem jeden Berechtigten mit 450 Gulden jährlich pensionierte. Von den 66,000 Gulden Aktienkapital übernahmen der König und der Staat beinahe die Hälfte. Die Gesellschaft erhielt das Material der Schifferschaft zum Selbstkostenpreise und wurde vom König mit dem Recht zur Ausübung des Schiffahrtsregals und der ausschließlichen Abfuhr in Friedrichshafen auf die Dauer von 20 Jahren gegen einen jährlichen Betrag von 5 Gulden privilegiert. Cotta und Church, die Initianten der neuen Verkehrseinrichtung, erwarben auch ein königl. bayerisches Schiffahrtspatent unterm 26. März 1824. Doch sollten nach dem Inhalte der Erlaubnis des Königs Max Josef die bestehenden Schiffahrtsrechte nicht verkürzt, die Interessen der gegenwärtigen Inhaber nicht beschädigt werden.

Die gleichen Schwierigkeiten traf die Dampfschifffahrtgesellschaft bei den Rorschacher Schiffsmeistern, denen um ihre Existenz bange war. Sie beriefen sich auf ihre Lehenbriefe. Die Bootkommandanten weigerten sich, die 4 Kreuzer Abfuhrgeld für jeden Mitreisenden zu entrichten. Die Schiffmeister beschwerten sich bei der st. gallischen Finanzkommission, welche sich äußerte: „Wir finden es billig und gerecht, daß den diesseitigen Schiffleuten diese Gebühr wie ehevor ohne Widerrede zufließe, indem dem Dampfboot hierorts kein ausschließliches Recht eingeräumt worden und die Schiffer ohnehin auch jenseits in gleichem Maße zu entrichten verpflichtet sind.“ (1825, 11. April.) Nach erfolgloser Besprechung ließ die gleiche Behörde durch das Kreisammannamt Befehl und Vollmacht ergehen, „daß die Schiffsleute bei ihrem Rechte, doch nur in Bezug auf Passagiere und Pilger zu schützen seien.“ (15. Juni 1825.) Die Dampfbootverwaltung machte in den Jahren 1830/31 verschiedene vergebliche Versuche, eine von den übrigen Schiffahrtsrechten ausgeschiedene Gesamtpacht für die Tour Rorschach-Friedrichshafen zu erhalten, „da es uns einzig darum zu tun wäre, die Schwierigkeiten bei dem Bezug des Abfahrtgeldes für die Passagiere zu vermeiden und jede Reibung, die jedoch auch bei einem andern Pächter entstehen könnte, zu beseitigen“, und bot 150 Gulden Pachtgeld, also mehr als jeder andere Schiffmeister. (Gewöhnlich 50—60 Gulden.)

Bei dieser Gelegenheit wollen wir nicht unterlassen, das Ereignis der ersten Dampfschiffahrt zu berühren. Vor der Eröffnung der Dampfschiffkurse dauerte eine Fahrt nach Lindau je nach Witterung 3—4, nach Friedrichshafen 5—6 Stunden, und deshalb kann man sich denken, wie die Kaufmannschaft aller Seeorte die ersten Nachrichten über die Dampfschiffahrten auf dem Genfersee begrüßte. Eine englische Fabrik lieferte die Dampfmaschine. Der eichene Schiffskörper wurde 30 m lang, 20 m breit und 2 m tief erstellt. Zur Sicherheit gab man ein Notboot und Ruder dazu. Die Erstellungskosten betrugen 110,000 alte Franken. Am 10. November 1824 sollte die Probefahrt fast ohne Ladung stattfinden. Von allen Seiten eilten Neugierige nach Friedrichshafen, um das Wunderschiff zu sehen, das ohne Ruder und Segel fahren könne. Man hätte so herzlich gerne gelacht, wenn das Schiff nicht vom Flecke gekommen wäre. Die Räder bewegten sich, und das Boot dampfte ab. Jetzt brach der Jubel los: „Es goht, es goht!" und eitel Freude war in Friedrichshafen. Am folgenden Tage unternahm das Schiff seine erste Fahrt bei Südweststurm nach Rorschach. Die Konstanzer- und Romanshorner Schiffsleute blieben wegen des Windes im Hafen liegen. Das kleine Postschiff erreichte Rorschach mit Mühe und Not nach sieben Stunden. Schwer beladen und sicher aber lief der neue Dampfer dem Winde ins Gesicht. Alles wollte das Zauberding sehen, mit dem man auf dem See stillhalten, rückwärts und vorwärts fahren könne! Mit einer Geschwindigkeit von 28 Radumdrehungen erreichte der erste Dampfer nach 3¼ Stunden unsern Schiffsplatz. Von da an besorgte „Wilhelm" den Postdienst, Passagier- und Gütertransport. Er soll aber immer sehr viel Holz und Kohlen geschluckt haben. Bald eilten ihm flinkere Räder voraus, und die guten Leute, die ihn vorher mit großen Augen bewundert hatten, tauften ihn „Seeschneck".

Nach dem Gesagten dürfen wir auch den Aeußerungen der Dampfschiffverwaltung im ersten Jahresberichte vollen Glauben schenken, „daß es eine ihrer schwierigsten Aufgaben war, die verschiedenen bisherigen durch Uebung, Gewohnheit und Rücksichten aller Art verschlossenen Uferplätze des Sees und des Rheins bis Schaffhausen zum erstrebten Zwecke zu gewinnen und zu vereinen" (1831). Ruhiger Verkehr, kluge Berücksichtigung der bestehenden Rechte öffneten die Wege. Gleich anfangs brachte die Vermittlung des Handelsstandes von Lindau einen Vertrag für die Verladung der Güter und Passagiere nach allen Richtungen hin zu stande. Rasch nachher gelang auch ein ähnliches Uebereinkommen mit der Schifferschaft von Rorschach durch Mithilfe des Verwaltungsrates.

So wurde nach und nach das kleine Schiffergewerbe vollständig verdrängt. Die Dampfschiffgesellschaften selbst traten miteinander in scharfe Konkurrenz, bis endlich mit der Einführung der Gemeinschaftsfahrten die gegenseitigen Schikanen aufhörten und der Transport von Personen und Gütern nur um so rascher vor sich ging.



Kaufhaus und Schiffslände zu Rorschach. Aufnahme nach einem alten Bilde.

Beim Hafenbahnhof RORSCHACH
PAUL J. KOBER
Gegenüber der Post RORSCHACH
Papeterie - Buch- und Kunsthandlung - Musikalien
AUSWAHLSENDUNGEN gerne
Stets Lager von bewährten Artikeln Eingang von guten Neuheiten
KATALOGE gratis und franko

Auf **Weihnachten** erscheint im Verlage von **E. Löpfe-Benz** in Rorschach:

Unter den Adlernestern

Erlebtes und Geschautes

aus den Bergtälern Rheinwald und Safien

Von

Ch. Tester

Preis gebunden Fr. 6.—

Bestellungen werden vom Verlage E. Löpfe-Benz in Rorschach gerne entgegengenommen.

Wahrhaft ein erquickendes Buch von hohem Werte, für das wir seinem geistvollen Verfasser dankbar sein müssen! Was er in bündnerischer Alpenwelt sah und fühlte, beschreibt er mit berechtigtem Heimatstolz und herzlicher Wärme. Und alles Geschaute wird ihm zum Gleichnis des großen Weltgeschehens; Natur und Menschen fein beobachtend, greift er jeden Augenblick in das Reich der Ideen hinüber. Philosophische und religiöse Streiflichter, viel echte Poesie, viel gesunder Humor und nicht selten ein satirisches Pfefferkörnchen dabei machen das glänzend geschriebene Buch zu einem derjenigen, die man mehrmals liest und immer wieder. Ernst und tief, aber doch sonnig heiter, ist es dazu angetan, uns einen Hauch reiner Höhenluft und einen Strahl blendend klaren Firnelichts zu bringen und uns aus dem trüben Wirrsal des geräuschvollen Alltags etwas emporzuheben in das Reich des Wahren, Guten und ewig Schönen.