Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt

Band: 13 (1923)

Artikel: Geschichte des Rorschacher Hafens : während der äbtischen Herrschaft

Autor: Grünberger, Richard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947180

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: 01.04.2026

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

Geschichte des Rorschacher Hafens

während der äbtischen Herrschaft

Von RICHARD GRÜNBERGER

Einleitung.

Wer heute in Rorschach-Hafen aussteigt, ist überrascht von dem grosstädtischen Anstrich der nähern Umgebung. Er möchte glauben, alles sei eben gerade so zum Besten des modernen Verkehrs hingestellt worden, wenn ihm nicht eines auffallen würde — das Kornhaus. Da erinnert er sich, dass eines aus dem andern herausgewachsen ist, aus einfachen Anfängen in jahrhundertelanger Entwicklung bis heute. Der Hafenplatz ist heute noch so gut das Zentrum der Ortschaft, wie in frühesten Zeiten. Wenig Altes ist allerdings geblieben. Gred- und Kaufhaus, Torbogen, Amtshaus, äbtische Taferne sind verschwunden und haben Güterschuppen und Zollamt, Post- und Telegraphenbureau, Hotels, Banken und Warenhäusern Platz gemacht. An Stelle der Marktglocke, bei deren Klang sich einst ein buntes Leben und Treiben am äbtischen Hafen entfaltete, steht eine prosaische Wettersäule. Das Kornhaus ist heute noch die Zierde des Hafenbildes, aber es hat viel von seiner imposanten Erscheinung verloren gegenüber den hohen Häuserfassaden des Hafenplatzes. Und dennoch, trotz Eisenbahn und Dampfboot, hat das Rorschacher Hafenbild viel von seiner alten und ältesten Form bewahrt. Wer das Frühere kennt, möchte versucht sein, die ganze natürliche Entwicklung herauszulesen. Er kann da und dort noch heute mit Leichtigkeit die Linien ziehen und, ganz im Anschauen des jetztigen begriffen, innerlich das alte Bild betrachten. Die kommenden Zeilen mögen auch in dieser Richtung eine Wegleitung bilden.

Der heute bedeutende St. Galler Bodenseehafen Rorschach verdankt sein Entstehen, seine erste und wichtige Förderung, seinen Grundcharakter überhaupt, der vor 125 Jahren zu Grabe geläuteten Fürstabtei St. Gallen. Die vorliegende Arbeit will dessen geschichtliche Entwicklung bis zum Jahre 1798 darstellen. Das Ganze ist aufgefasst im engern Rahmen lokaler und Stift st. gallischer Geschichte. Neben der bautechnischen Seite sollen die damit eng verknüpften wirtschaftlichen, verkehrspolitischen und rechtlichen Momente, die der äbtischen Herrschaft nie fehlen konnten, gewürdigt werden. Um den fortlaufenden Gang der Schilderung nicht zu hemmen, wird die *„Schiffahrt Rorschachs und deren Rechte“*, die das vorliegende Thema eng berührt, in einem besonderen Anhang behandelt. Eine kurze Vorgeschichte bietet die geographisch-geschichtliche Grundlage für die Entstehungsmöglichkeit eines Rorschacher Hafens.

I. Vorgeschichte.

Der Platz des heutigen Rorschach kam schon früh als gelegentliche Landungsstelle für Fahrzeuge in Betracht. Dafür spricht die günstige verkehrsgeographische und geschützte Lage der Rorschacher Bucht.

Die End- und Querpunkte der Seen haben verkehrsgeographisch immer die grösste Bedeutung. Rorschach ist südlicher Querpunkt. Wer von Norden kommend über den See fuhr, musste, sozusagen instinktiv, dem am weitesten nach Süden vorspringenden Teil des Obersees, also der Rorschacher Bucht zustreben. Ein Vordringen ins Rheintal oder ins „Toggenburg" war von hier aus keineswegs mit grösseren Schwierigkeiten verbunden als von andern diesseitigen Uferplätzen aus. Man denke nur an damalige Verkehrshindernisse eines versumpften Rheindeltas und eines das ganze „Fürstenland" umfassenden Urwaldgebietes. Schon in vorgeschichtlicher und keltischer Zeit war der Platz des heutigen Rorschacher Hafens von Pfahlbauern besiedelt.[1]) In römischer Zeit gewann die am Fusse des Rorschacherberges, nicht weit vom See entfernt[2]) hinführende Heerstrasse neue Bedeutung für den Rorschacher Uferplatz. Mag das Rorschacher Ufer also verhältnismässig früh schon als von der Natur gegebener südlicher Vereinigungspunkt der Bodenseegegend eine bescheidene Rolle gespielt haben, so dürfte, für Fahrten ans nördliche Seeufer, seine heutige Bedeutung als Sammelpunkt der südlichen Seelandschaften damals weniger hervorgetreten sein. Diese Bedeutung, sowie die Tatsache, dass gerade am Bodensee-Platz Rorschach das schweiz. Mittelland in einer Spitze endet, konnte erst viel später mit dem Aufschwung der Verkehrseinrichtungen voll und ganz in ihre Rechte treten, denn damals war genannte Gegend so unwegsam und so spärlich besiedelt, dass von einem eigentlichen Verkehr über den See überhaupt kaum die Rede sein kann. Die erste Verkehrsbedingung, die Ansiedlung hat sich dann ja auch zuerst in der römischen Gründung *Arbon*[3]) und nicht in Rorschach erfüllt.

Zu beachten ist ferner, dass der südlichste Teil der weiten Rorschacherbucht verhältnismässig im Windschutz liegt. Schon damals mag sich hie und da ein einsames Fischerfahrzeug, ein Einbaum vor dem Sturm in dieselbe geflüchtet haben, wo besonders Schutz besteht vor den ziemlich häufigen Föhnwellen aus dem Rheintal und Appenzellerland, die zuerst weiter draussen auf der grössten Seebreite anschlagen. Der vorherrschende Seewind ist der West. Neben dem Föhn tritt besonders der Ostwind in die Erscheinung; er wird dem Rorschacher Strand immer am gefährlichsten. Am seltensten herrscht der kalte Nord. Daraus erhellt, dass ein die Rorschacher Bucht verlassendes Segelboot in der Regel günstigen Wind nach allen Fahrrichtungen erhalten kann. In alter Zeit soll der Rhein zwischen Jägerhaus (Altenrhein) und Speck, Rorschach also bedeutend näher, in den See gemündet haben. Flussmündungen sind das Tummelgebiet der Fische. Der damals grössere Fischreichtum in der Rorschacherbucht mag gar wohl Ansiedler angelockt haben.

Mit Sicherheit kann erst von der alamannischen Zeit (ungefähr 450) an von einer Besiedelung des Rorschacher *Uferplatzes* gesprochen werden. Das Wort Rorschach ist alamannischen Ursprungs: Rohr = Schilf, Schachen = Baumgruppe, Waldparzelle;[4]) vermutlich begannen an dem mit Schilf bewachsenen Ufersaum bereits die Tannen des grossen Forstes. Es ist sehr gut möglich, dass das Ufer von Rorschach, infolge des sofortigen sanften Ansteigens gegen den Rorschacherberg, den besten und daher beliebtesten Landungsplatz zwischen den Römerkastellen Arbor felix und Brigantium bot, wenn, wie anzunehmen ist, auf beiden Seiten der Bucht, sowohl vom „Riet"[5]) an abwärts als auch von „Staad" an aufwärts weit ins Land sich erstreckende Moräste und Sümpfe die Annäherung erschwerten.

Die wenigen alamannischen Ansiedler rodeten zuerst einen ansehnlichen Uferplatz und bebauten ihn mit Blockhütten. Jagd in der Nähe des Ufers und Fischfang in der Seebucht war ihre Hauptbeschäftigung. Mit der Zunahme der Bevölkerung mehrten sich die Uferorte, die ein lebhafter Wasserverkehr verband.

Das allmähliche Aufkommen der Abtei St. Gallen im 8. Jahrhundert brachte neue Interessen nach Rorschach. Zwar war Steinach seit 769[6]) Landungsplatz und eigentlicher Hafenort des Stiftes St. Gallen. Doch auch in Rorschach betrieb in jener Zeit ein grosser Teil der Bewohner neben dem Fischfang die Schiffahrt als Erwerbszweig[7]).

Damals besassen die Landgrafen die richterliche Gewalt zu Land und zu Wasser. Indem nun 816 Ludwig der Fromme dem aufstrebenden Kloster die Immunität verlieh, womit es aus dem Gauverband austrat und eigene niedere Gerichtsbarkeit übte, wird der Abt, seiner stets zunehmenden Grundherrschaft entsprechend, wachsenden Anteil an den Hoheitsrechten auf dem Bodensee erlangt haben. Die früheste Gebietserwerbung des Klosters in hiesiger Gegend fällt ins Jahr 850, in deren Urkunde[8]) der Name Rorschach in der Form Rorscachun zum ersten Mal vorkommt.

Mit dem in aufsteigender Entwicklung begriffenen Kloster bahnte sich ein immer regerer Verkehr der Rorschacher Seeleute an. Pilger, Kaufleute und Güterfuhren passieren auf dem Wege nach Italien die Ortschaft, und 947 wird dem Abte Kralo auf Grund des grossen Durchfuhrhandels das Markt-, Zoll- und Münzrecht zu Rorschach erteilt[9]). Von da an muss mit einem ersten Hervortreten der Ortschaft und mit der Anlage einer gemeinsamen Schifflände[10]) gerechnet werden. In der Mitte des 10. Jahrhunderts setzen wir also den Beginn der Geschichte des Rorschacher Hafens an, wobei nicht auszumachen ist, ob damals schon eine hafenartige Einfassung irgendwelcher Art bestand oder nicht[11]).

II. Geschichte des Rorschacher Hafens bis 1798.

Für diesen ganzen Zeitraum — über rund achteinhalb Jahrhunderte — kann mit Recht vom „äbtischen Hafen" Rorschachs gesprochen werden. Ueber seinem Werden und Gedeihen wachte das Stift St. Gallen. Mit der Hafengeschichte der Aebtezeit erreicht auch ungefähr die Epoche der ausschliesslichen Segelschiffahrt[12]) auf dem Bodensee und der verkehrspolitischen Schranken und Hindernisse ihr Ende, und es folgt das Jahrhundert der Technik und des Verkehrs, der Dampfschiffahrt und der Bautätigkeit im kantonalen Hafen[13]). Die Geschichte des Rorschacher Hafens bis 1798 darf deshalb als ein wohlabgeschlossenes Ganzes betrachtet werden.

Im Ueberblick des gesamten Zeitraumes drängen sich von vorneherein drei Hauptpunkte auf, die man unter die Titel: „Der alte Hafen", „Der grundlegende Hafen" und „Der Uebergangshafen" bringen könnte. Der alte, ursprüngliche Hafen blieb bis auf Abt Ulrich VIII. bestehen. Dieser schuf die grundlegende Anlage, die sich in ihren Grundzügen bis heute, unverändert bis in die Mitte des 18. Jahr-

hunderts erhielt, wo dann unter den letzten Fürstäbten, gleichsam als Uebergang zu den gewaltigen Fortschritten des 19. Jahrhunderts, eine Steigerung der Bau- und Verkehrstätigkeit einsetzte.

1. ABSCHNITT:

Entwicklung bis auf Abt Ulrich VIII.: Mitte des 10. bis Ende des 15. Jahrhunderts.

Die folgende, über rund ein halbes Jahrtausend sich erstreckende Rorschacher Hafengeschichte muss infolge Mangels an Quellenmaterial aus den geschichtlichen Ereignissen der Zeit heraus aufgebaut werden.

Mit der grossen *Blütezeit des Klosters St. Gallen* im 9. und 10. Jahrhundert geht eine erste, wenn auch ganz bescheidene Bedeutung des Rorschacher Hafens einher. Das Stift besass bereits im 10. Jahrhundert das Fischereirecht und die Fischgarne zu Rorschach[14]). Die allmähliche Ausdehnung seines Grundbesitzes in Rorschach, Goldach und Untereggen rief notwendigerweise einer Verbindung genannter Gebiete. So wurde schon zu Beginn des 10. Jahrhunderts Rorschach durch einen Weg über Martinstobel[15]) mit dem Kloster St. Gallen verbunden, auf dem sich in Zukunft ein bedeutsamer Verkehr abwickelte. Die um das Gedeihen der Stiftslande besorgten Aebte konnten den Markt zu Rorschach am See, der von jeher auf die Einfuhr von Korn aus Süddeutschland abgestimmt war, nicht mehr ausser Acht lassen, ja mit diesem Wegebau wurde das wirtschaftliche Band zwischen Rorschach und der Abtei weiter gefestigt. Die Aebte wurden durch die verkehrsgeographische Bedeutung Rorschachs veranlasst, dem Orte weiterhin ihr Interesse und ihr Wohlwollen zuzuwenden. Hier liegt auch entschieden der Ausgangspunkt einer gewissen Rivalität zwischen dem Rorschacher Hafen und dem äbtischen Hafen Steinach, die erst nach Jahrhunderten zu Gunsten Rorschachs entschieden werden sollte.

Vom 11. Jahrhundert an — da beginnen die grossen Namen unter den St. Galler Mönchen zu verschwinden — bewegte sich der Verkehr in jenen bescheidenen Grenzen des Anfanges durch Jahrhunderte fort, dann und wann wohl einen Fortschritt verwirklichend, doch im Grossen und Ganzen mit ziemlich gleichbleibender Intensität. Die beständige *Konkurrenz des Hafens Steinach,* der noch lange[16]) den meist frequentierten Stift st. gallischen Stappelplatz bildete, hielt das Interesse der Rorschacher für ihren Hafen beständig wach und verhinderte einen unzweckmässigen Rückgang seiner Verkehrsverhältnisse.

Im Zeitalter der Kreuzzüge hat mancher Kreuzfahrer und Rompilger auf seinem Wege nach Oberitalien den Ort passiert und repassiert. Rorschach lag für die Süddeutschen nördlich des Bodensees an der viel begangenen Splügenroute. Das mächtige Emporarbeiten des Bürgerstandes, das sich dann in Rorschach neben der Hebung der Gewerbe in Innungen und Zünften von Schiffleuten und Fischern äusserte, bedingt durch das Wachstum des Fleckens, hat seine Wurzeln schon im Ideenaustausch jener handels- und verkehrspolitisch so fruchtbaren Zeit gehabt.

Unter den fränkischen Königen und unter den ersten deutschen Kaisern war die Schiffahrt ein Vorrecht der Krone[17]) und das Reich gab sie den ansässigen Schifferfamilien zu Lehen, bis auch dieses Recht, spätestens 1466, an den Abt fiel. Rorschach lag mitten im Herzogtum Schwaben und war bis zu dem genannten Jahre eine Reichsvogtei, die an Adelige verpfändet wurde[18]), welch letztere dann im Namen des Kaisers die höchste Gerichtsbarkeit übten. Ob und inwiefern die Reichsvögte dem Hafen zu Rorschach ihre Aufmerksamkeit schenkten, ist nicht bekannt. Sicher aber ist, dass von der Zeit der Zersplitterung des deutschen Reiches an, zu dessen zahlreichen geistlichen Fürstentümern die Abtei St. Gallen gehörte, das Wohl und Wehe des Rorschacherhafens in die Hände der Aebte gelegt war.

Erstes kriegerisches Leben an den Hafen brachte *der Aufstand der Appenzeller* am Anfang des 15. Jahrhunderts. Schon 1404 führte auf die Kunde von Abt Kunos feindlichen Umtrieben bei Friedrich von Oesterreich ein appenzellischer Haufe einen Stoss gegen Rorschach und plünderte und verbrannte Häuser und Ställe der Anhänger des Abtes. 1405 wurde die von äbtischen Söldnern verteidigte Ortschaft im Sturm genommen und musste dem st. gallisch-appenzellischen Bund beitreten. 1406 rückte eine kriegerisch bemannte Flotte des Grafen Wilhelm v. Montfort von Bregenz heran, um Rorschach zu überfallen. Noch rechtzeitig genug eilten die auf den Schlössern Wartensee, Rorschach[19]) und Sulzberg[20]) liegenden St. Galler und Appenzeller herbei und vereitelten eine Landung, worauf die Feinde schleunigst abzogen. Zum bessern Schutz der gänzlich offenen Ortschaft wurde sie auf der Land- und Seeseite mit einer doppelten Palisadenreihe umgeben und mit einer starken st. gallisch-appenzellischen Wachtmannschaft dotiert, bis dann 1408 die früheren Rechtszustände zurückkehrten[21]).

1451 wurde die Abtei, 1454 die Stadt St. Gallen zugewandter Ort der Eidgenossenschaft. Wir werden bald sehen, welche Folge aus diesem Bündnis für den Rorschacher Hafen entsprang.

Als die Eidgenossen 1460 den Thurgau eroberten, wurden die Hoheitsrechte des südlichen Seeufers zwischen ihnen und dem Abte geteilt[22]).

Wollte man den Verkehr des Rorschacher Hafens graphisch darstellen, so müsste die Kurve im 15. Jahrhundert allmählich sinken und jenen Tiefstand der Vernachlässigung bezeichnen, der darin gipfelt, dass Abt Kaspar von Landenberg 1455 die Vogtei über einen grossen Teil der stiftischen Lande, dabei auch Rorschach, gegen den Willen seiner Bewohner, an die Stadt St. Gallen verkaufte, die, im Besitze der florierenden Steinacherschiffahrt[23]), kein Interesse an Rorschach hatte. Es bedurfte eines weitblickenden Ulrich Rösch, seines bestimmenden Eingreifens in die zerrütteten und durchaus in der Schwebe liegenden Verhältnisse, um das Stift, — um auch den Markt und die Schiffahrt Rorschachs zu retten.

2. ABSCHNITT:

Grundlegende Hafenbaute Abt Ulrichs VIII. und Weiterentwicklung bis Mitte 18. Jahrhundert.

Es war von nicht zu überschätzender Bedeutung für die ganze spätere Entwicklung des Hafens und für das Aufkommen der Ortschaft selbst, dass nach so langer Stagnierung einmal ein Abt mit ganzer Energie die grossen Vorteile in den Vordergrund eines weiteren Interesses rückte, die eine zielbewusste Ausnützung der Lage Rorschachs bot.

Nachdem er den alten Besitzstand des Klosters und damit auch dessen frühere Rechte in Rorschach wieder hergestellt hatte, brachte *Abt Ulrich VIII.* (1463—1491) 1466

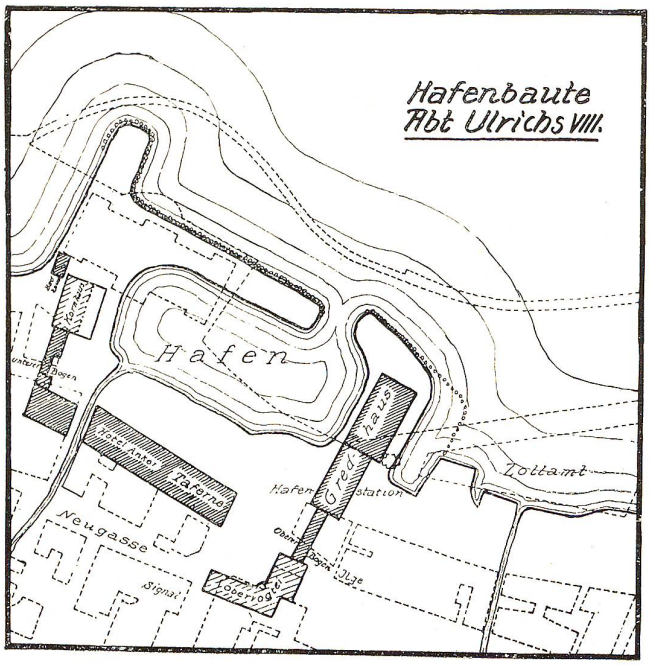


Fig. 1. [33])

auch die hohe Vogtei über Rorschach mit Erlaubnis Kaiser Friedrichs III. vom Jahre 1464 an die Abtei. Damit gelangte die Landeshoheit des Stiftes in Rorschach zum Abschluss[18]). Rorschach wurde Hauptort des sog. Rorschacher Amtes. Der weltliche Obervogt des Fürstabts residierte im Schloss zu Rorschach, der geistliche Statthalter im Flekken[24]).

Als der Abt 1468 das *Toggenburg ankaufte* und seiner landesväterlichen Obhut unterstellte, bot sich dem damals nicht mehr unbedeutenden[25]) Rorschach ein neuer Entwicklungsfaktor dar. Nach dem staatswirtschaftlichen Begriff der Zeit hatten die Obrigkeiten überall Sorge zu tragen, dass die Untergebenen in Zeiten der Teuerung stets mit dem gehörigen Quantum Getreide versorgt werden konnten. Daraus ergab sich die Notwendigkeit der Anlage von Fruchtmagazinen und der Aufrechterhaltung der Sperren. Mit der nunmehrigen Erweiterung der äbtischen Untertanenlande, infolgedessen nun die Zufuhr bis ins hinterste Toggenburg zu bewerkstelligen war, konnten solche Probleme dem organisatorischen Blick des Abtes nicht entgehen. Und wo bot sich ein günstigerer Korn-Stappelplatz dar als am Hafen von Rorschach? Eine solche Erwägung konnte Ulrich VIII. in seinen späteren Absichten mit Rorschach nur unterstützen.

Auf des Abtes Bitten hin erneuerte Kaiser Friedrich Markt, Zoll, Münz und Schlag zu Rorschach und gestattete die Errichtung eines gemeinsamen Gredhauses (Warenspeicher) mitsamt einer Taferne und was dazu gehört. Dieser Markt, so heisst es in der Urkunde[26]) von 1485, soll die Rechte anderer Märkte im römischen Reiche geniessen; er soll den Zoll einnehmen, wie dies in Constanz und Lindau geschieht, und aus dessen Betrag die Strassen anlegen und ausbessern. Auf diese ideale und ganz modern anmutende Weise kamen die auf Kosten des Verkehrs der Einzelnen gewonnenen Gelder dem Verkehr der Allgemeinheit wieder zugute. Auch sollen Ulrich und seine Nachkommen zu Rorschach „Gewichtmal, Ellenstab und Masse" haben und das Recht besitzen, Brot, Fleisch, Wein und andere dergleichen Sachen mitsamt dem Umgeld zu schätzen, zu mehren oder zu mindern.

Um der drückenden Abhängigkeit von der Stadt St. Gallen zu entgehen, wollte Ulrich VIII. *das Kloster nach Rorschach verlegen.* Er hatte bereits alles aufs Trefflichste vorbereitet, das Kapitel durch seine begeistete Schilderung der Vorzüge[27]) Rorschachs für den Plan gewonnen. Von rechtlicher Seite stand ihm nichts mehr im Wege. Die Rorschacher begrüssten begreiflicherweise das Unternehmen, da es ihrer Ortschaft eine rosige Zukunft verbürgte. Das grosszügige Projekt sollte aber an der Opposition der St. Galler und Appenzeller scheitern. Die St. Galler befürchteten durch diese Klosterverlegung vor allem in Rorschach einen empfindlichen Handelskonkurrenten erstehen zu sehen, das vermöge seiner günstigen Lage leicht zum Haupthafen der Stift st. gallischen Lande werden und den Hafen Steinach lahmlegen konnte, der als Besitztum der Stadt[28]) derselben doch mannigfache Einkünfte brachte. Die Appenzeller befürchteten eine Ausbreitung der äbtischen Herrschaft in ihrem Rheintal.

Der energische Abt liess sich aber nicht beirren. 1484 begann er unverzüglich mit den nötigen Vorkehrungen. An der gelegensten Stelle am See kaufte er einen Komplex von zehn alten Häusern, liess sie niederreissen und an ihrer Stelle eine Schifflände, ein Gredhaus[28]), eine Taferne[29]) und ein Badhaus[30]) errichten und alles durch zwei Tore[31]) beschliessen. Die Gesamtkosten wurden vom Abte selbst auf 4000 fl. geschätzt. Damit wurde der Grund zum sog. Hafen- und Marktplatz gelegt, der heute wie damals das Verkehrszentrum der Ortschaft bildet. Die wichtigsten Baumaterialien, Kalk und Bretter liess der Abt auf Schiffen von Bregenz kommen[32]). 1467 wurde mit dem Bau des Klosters Mariaberg begonnen.

Die Hafeneinfassung Ulrichs VIII. (vgl. Fig. I) wurde einfach durch Aufschüttung an die allgemeine Uferlinie dem See abgewonnen. Das war verhältnismässig leicht zu bewerkstelligen, ging die Auffüllung doch noch innerhalb der Grenzen des sog. überschwemmten Strandes vor sich, dessen Uebergang zur Seehalde erst weiter seewärts, ungefähr bei der heutigen Hafenmauer liegt. Das Gredhaus wurde in kluger Voraussicht seiner Bedeutung etwas in den See hinausgebaut, so dass die Schiffe auf drei Seiten an dasselbe herantreten konnten. Ueberhaupt bot die Anlage bei günstigem Wetter überall auch ausserhalb Platz zum Anlanden, und der seewärts vorstossende, vielleicht erst später hinzugekommene Teil an der Nordwestecke verfolgte offenbar den gleichen Zweck, noch weiteren Booten Zutritt und Schutz vor den die Anfahrt hindernden Ost- und Westwinden zu gewähren, wenn einmal das Hafenbassin selbst schon besetzt war. Der Hafen hatte Rechteckform, ca. 90 m Länge, 40 m Breite und eine Lucke (Hafeneinfahrt) von über 10 m. Die Kleinheit und Enge des Hafens wird einem erst recht bewusst, wenn man bedenkt, dass die „grossen Lädinen", die grössten auf dem Bodensee seit alters her gebräuchlichen Segelschiffe, 33 m lang waren. Die aufgeschütteten Hafendämme wurden auf der Seeseite durch eine eng geschlossene Pfahlreihe gegen den Anprall der Wogen geschützt. Ulrichs VIII. Plan ging darauf aus, den ganzen Hafen- und Marktplatz mit äbtischen Bauten zu umschliessen, so dass der Zutritt nur durch die beiden „Bögen" ermöglicht war.

Als alle Vorstellungen der St. Galler und Appenzeller

Teppichhaus Rorschach

A. Scheuermann, Mariabergstrasse

Spezialgeschäft für Linoleum, Teppiche und Vorhangstoffe

Posttaxen.

a) Schweiz.

Briefe		Postkarten		Warenmuster			Geschäftspapiere	Abonn. Drucksachen (aus Bibl.) bis 2 kg.	Einschreibgebühr	Nachn.-Gebühr Höchstbetr. Fr. 1000	Aufgabeempf.-Schein für eing. Sendungen	Rückschein für eingeschrieb. Sendungen
Lokalkreis 10 km	Weiter	Einfache	Doppelte	Bis 50 Gr.	51—250 Gr.	251—500 Gr.				für je 10 Fr. oder Bruchteil v. 10 Fr.= 10 Rp. mindestens aber 15 Rp. für jede Sendung		
Bis 250 Gr.	Bis 250 Gr.											
Frankiert												
Rp.	Rp.	R.	R.	Rp.	Rp.	R.	Wie Briefe	Rp.	R.		Gratis	20
10	20	10	20	10	10	20		30 hin und her	20			
Unfrankiert				Drucksachen								
20	40			5	10	20						

Eilbotengebühr für Briefe bis $1^1/_2$ km 60 Rp., über $1^1/_2$ km für je $^1/_2$ km 20 Rp. mehr. Eilbotengebühr für Pakete bis $1^1/_2$ km 80 Rp., und für jeden weiteren $^1/_2$ km 40 Rp. mehr.

b) Ausland.

Für die ersten 20 Gr.	Postkarten Einf.	Postkarten Dop.	Warenmuster Höchstgewicht 350 Gr. bis 100 Gr. 20 Rp. über 100 Gr. für je 50 Gr. 10 Rp. mehr	Geschäftspapiere je Gr.	Einschr. Gebühr	Eilgebühr	Empf. schein	Geb. für Rückschein
Frankiert 40 für je weitere 20 Gr. | 15 Unfrankiert doppelte Taxe	25	50		50 10 Min. 40	40	Briefe 80 Pakete 65	Gratis	40

Briefe im Grenzkreis (30 km in direker Linie) für den ersten Gewichtssatz von 20 Gr. mit Deutschland, Oesterreich und Frankreich frankiert 25 Rp. Postkarten 15 Rp.

c) Wertbriefe und Wertschachteln nach dem Auslande.

Anm. Der Verkehr ist nach einigen Ländern z. Z. noch gesperrt. Auskünfte erteilen die Poststellen.

Einzugsmandate. Zulässig im Innern der Schweiz und im Verkehr mit Algerien, Chile, Dänemark, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederland, Niederländisch-Indien, Norwegen, Schweden, Tunesien bis zu 1000 Fr. Zur Zeit ausgeschlossen nach Aegypten, Belgien, Deutsch-Oesterreich, Luxemburg, Portugal, Rumänien, Serbien, Ungarn und Türkei.

Taxen: Schweiz und Ausland wie für eingeschriebene Briefe. Höchstgewicht im inländischen Verkehr 250 Gr., nach dem Ausland unbeschränkt.

Pakete				Postanweisungen
Land	Gewicht Kg.	Zolldeklarat. Zahl	Franko-Taxe Rp.	**Taxen Schweiz:** Bis 20 Fr. **20** Rp. Ueb. 20-50 Fr. **25** Rp. Ueb. 50-100 Fr. **30** Rp. Je w. 100 Fr. **10** Rp. mehr.
Schweiz: Ohne Unterschied der Entfernung	$^1/_2$	—	30	**Taxen Ausland** für Grossbritannien u. brit. Kolonien u. brit. Postanstalten i. Ausl., 25 Rp. für je 25 Fr.; nach allen übr. Ländern u. Orten: 50 Rp. f. je 100 Schweizer Fr. Mindesttaxe 50 Rp.
	$2^1/_2$	—	50	
	5	—	80	**Höchstbetrag** Fr. 1000
	10	—	150	Postanweisungsverk. z. Z. eingestellt nach Oesterreich, Rumänien, Serbien, Montenegro, Russland, Luxenburg.
	15	—	200	

Für Uebersee frage man die Poststellen an.

Für Pakete über 15 Kg. wird d. Taxe nach d. Entfernung berechnet.

Postcheck- und Giroverkehr.

Die Gebühren betragen:

a) bei Einzahlungen:

für Beträge bis 20 Fr. . . . . 5 Rp.
" " über 20 bis 100 Fr. . . . . 10 "
" " " 100 " 200 " . . . . . 15 "

und so fort 5 Rp. mehr für je 100 Fr. oder einen Teil von 100 Fr. (für jede Einzahlung)

b) für Auszahlungen:

bei jeder Rückzahlung am Schalter der Checkbureaux
für Beträge bis 100 Fr. . . . . 5 Rp.
" " über 100 bis 1000 Fr. . . . . 10 "
" " über 1000 bis 2000 Fr. . . . . 15 "

und so fort 5 Rp. mehr für je 1000 Fr. oder einen Teil von 1000 Fr.; bei Anweisungen auf Poststellen 10 Rp. für jede Auszahlung, zuzüglich die Gebühr, welche für Rückzahlungen am Schalter der Checkbureaux erhoben wird.

Postcheck- und Girorechnungen werden jeder Person, Firma oder Amtstselle, desgleichen jedem Personenverbande auf Grund eines schriftlichen Gesuches, das an eine Poststelle, oder an das Checkbureau zu richten ist, eröffnet.

Die Rechnung wird in der Regel bei dem Checkbureau geführt, in dessen Bezirk der Inhaber seinen Wohnsitz oder seine geschäftliche Niederlassung hat. Auf Verlangen können auch je eine Privatrechnung und eine Geschäftsrechnung, sowie für Zweiggeschäfte oder mehrere geschäftliche Niederlassungen mehrere Postcheckrechnungen bewilligt werden. Die Postcheck- und Girorechnung wird nach Bewilligung des Gesuches eröffnet, sobald die Stammeinlage geleistet ist. Die letztere beträgt einheitlich Fr. 50. Betreff Reisechecks und Hülfskontos wende man sich an die Poststellen oder das Postcheckbureau.

Telegraphen-Tarif.

1. Schweiz.

Ortstelegramme. Grundgebühr 50 Rp. Wortgebühr $1^1/_2$R p. mit Aufrundung der Gesamtgebühr auf den nächsten durch 5 teilbaren Betrag.

Brieftelegramme werden telegraphisch an das Bestimmungsbureau befördert und dort am folgenden Tage wie gewöhnliche Briefe durch die Post bestellt. Sie können nur von 18 Uhr bis 24 Uhr aufgegeben werden. Grundgebühr 50 Rp. Wortgebühr $2^1/_2$ Rp. mit Aufrundung der Gesamtgebühr auf den nächsten durch 5 teilbaren Betrag.

Grundtaxe per Telegramm 50 Rp. — Worttaxe 5 Rp.

Worte	Taxe Fr.	Worte	Taxe Fr.	Worte	Taxe Fr.	Worte	Taxe Fr.	Worte	Taxe Fr.
3	—.65	11	1.05	19	1.45	27	1.85	35	2.25
4	—.70	12	1.10	20	1.50	28	1.90	36	2.30
5	—.75	13	1.15	21	1.55	29	1.95	37	2.35
6	—.80	14	1.20	22	1.60	30	2.—	38	2.40
7	—.85	15	1.25	23	1.65	31	2.05	39	2.45
8	—.90	16	1.30	24	1.70	32	2.10	40	2.50
9	—.95	17	1.35	25	1.75	33	2.15		
10	1.—	18	1.40	26	1.80	34	2.20		

2. Die übrigen Länder des europäischen Taxsystems.

Die Taxe setzt sich zusammen aus einer Grundtaxe von 50 Rp. und der hier angegebenen Worttaxe.

	Rp.		Rp
Albanien	34	Malta	34
Belgien	16,5	Montenegro	20
Bosnien	20	Niederland	19,5
Bulgarien	24	Norwegen	31,5
Dänemark	19,5	Oesterreich	12,5
Deutschland	14,5	Polen	20
Estland	40	Portugal	24
Finnland	31,5	Rumänien	27,5
Frankreich nebst Korsika, Andorra und Monaco	12,5	Russland: europäisch	57
Algier und Tunis . .	23	asiatisch unterbrochen	
Gibraltar	24	Kaukasus und Transkaspien	—
Griechenland	27,5	Schweden	23
Griech. Inseln	31-38	Serbien	20
Grossbritannien . . .	24,5	Spanien	20
Italien	12,5	Tschechoslowakei . .	20
Jugoslawien	20	Türkei	46
Lettland	31,5	Ungarn	20
Lithauen	23		
Luxemburg	16,5		

Bankkurse.

Zur Erinnerung an die abnormalen Kursverhältnisse am 20. Februar 1923.

		Ankauf	Verkauf
London	telegr. Auszahlg.	24.87	24.91
New-York	do.	5.29	5.32
Holland	do.	209.50	2102.5
Deutschland . . .	do.	—.023	—.035
Italien	do.	25.40	25.60
Frankreich	do.	31.90	32.20
Oesterreich . . .	do.	—.006	—.009

Name und Marke gesetzlich geschützt

HAIMERGON

das idealste Nähr- und Kräftigungsmittel

Haimergon ist hergestellt aus bestem altem Malaga und enthält die wirksamen Bestandteile der Chinarinde, Kolanuss, eiweissreichem Fleischsaft, assimilierbarem Eisen und die für das Nervensystem absolut notwendigen Phosphate.

Haimergon
als Nähr- und Stärkungsmittel

Mit Erfolg anzuwenden in allen Fällen von Schwächezuständen, nach überstandener Krankheit (also Rekonvaleszenz), Ueberarbeitung, Unterernährung, Appetitlosigkeit, Magenstörungen, nach Entbindungen usw. Haimergon wirkt dank seiner glücklichen Zusammensetzung anregend, belebend und kräftigend.

Haimergon
als blutbildendes Mittel

Bleichsucht und Blutarmut kennzeichnen sich durch blasses Aussehen, Nervosität, Angstgefühl, Mangel an Energie und Arbeitslust. Ein grosser Teil der Frauen und Mädchen leiden an dieser oft ganz heimtückischen Krankheit.
Haimergon ist das denkar beste Mittel gegen Blutarmut. Es steigert die Esslust und vermehrt das Körpergewicht, das Müdigkeitsgefühl nimmt rasch ab, Schwindelanfälle und Kopfschmerzen werden seltener und bleiben nach einiger Zeit ganz aus. Die Gesichtsfarbe wird bald frischer und gesunder.

Haimergon
als Nerven-Tonicum

Die Anwendung des Haimergon ist allen an Neurasthenie oder Nervenschwäche Leidenden zu empfehlen. Haimergon schafft gesunde, leistungsfähige Nerven, die heute niemand entbehren kann. Ganz besonders ist eine Haimergonkur den geistig streng arbeitenden Personen zu empfehlen.

Haimergon
als Kraft- und Lebenselixir

Die Anwendung von Haimergon ist auch gesunden Personen von Zeit zu Zeit zu empfehlen. Es macht den Körper widerstandsfähig gegen Krankheiten. Aelteren Leuten ist es geradezu eine Wohltat und bedeutet für sie ein Lebenselixir von unschätzbarem Wert. Für diesen Zweck wird es auch ohne Eisen hergestellt.

Erhältlich in 1/2 und 1/1 Flaschen.

Engel- und Löwen-Apotheke C. Rothenhäusler, Rorschach

Im Lädeli

BERNARDSGRÜTTER & TOBLER
Feldmühlestraße 12
Rorschach

Große Auswahl
in Kleider-Schürzen und Hemdenstoffen
Handtücher, Indienne, Damast
und Mercerieware n

Kronen-Apotheke

DROGERIE UND SANITÄTSGESCHÄFT
Rorschach / Bodanplatz
Telephon 81

Gut assortiertes Lager in Gummiwaren
und Sanitätsartikeln

Schweiz. Genossenschaftsbank

Telephon-Nummer 385 **Rorschach** Postcheck-Conto IX, 260

ST. GALLEN, ZÜRICH, MARTIGNY, APPENZELL, BRIG
OLTEN, SCHWYZ, SIERRE, AU, BASEL

Einbezahltes Kapital u. Reserven
FR. 5,500,000.–

Geschäftskreis:

1. Annahme verzinslicher Gelder in Konto-Korrent, auf Depositenbüchlein u. gegen Kassa-Obligationen;
2. Gewährung von Darleihen und Konto-Korrent-Krediten gegen Bürgschaft, faust- und grundpfändliche Sicherheit;
3. Diskonto und Inkasso von Wechseln auf die Schweiz und das Ausland, Einzug von Guthaben, Auszahlungen und Vergütungen im In- und Auslande;
4. An- und Verkauf fremder Geldsorten und Noten;
5. An- und Verkauf von Wertschriften;
6. Vermietung von Schrankfächern.

Die Verwaltung.

Statuten und Jahresberichte stehen zur Verfügung.

Bruderer-Weber

Uhrmacher
Rorschach / Hauptstraße 50
Gegründet 1896
Telephon 357

Uhren / Bijouterie / Optik

Ad. Müller

Hauptstraße 57, Rorschach

empfiehlt höfl. sein Lager in
Schuhwaren, Hüte
Mützen, Cravatten, Hosenträger
Dauerwäsche

beim Abte nichts fruchteten, kam es zum *Klosterbruch* am 28. Juli 1489. Nachdem die mehr als 2000 Mann zählende rauflustige Schar, mehrheitlich Appenzeller, das Kloster zu Mariaberg zugrunde gerichtet hatte, wurde auch der neue Hafen heimgesucht. Taferne und Gredhaus wurden geplündert, Türen, Fenster und Ziegeldächer in massloser Zerstörungswut kurz und klein geschlagen. Die grossen Weinfässer liess man auslaufen, die leichteren schleppte man heraus; die Fischhalter hinter dem Hause wurden vom Wasser entleert, die Fische herausgenommen. Mit reichlichen Speisevorräten versehen hielt man oberhalb des Fleckens unter dem Scheine des brennenden Klosters ein richtiges Gelage ab, bis um Mitternacht ein heftiger Platzregen einsetzte. In Rorschach hatte sich keine Hand gegen das tolle Treiben erhoben.

Der sog. *St. Gallerkrieg* brachte die Sühne dieser Tat. Ein über 8000 Mann starkes eidgenössisches Heer bezog am 8. Februar 1490 ein Lager vor Rorschach, wo folgenden Tags zwischen den Hauptleuten der vier beteiligten Schirmorte des Klosters und dem schleunigst erschienenen appenzellischen Alt-Landammann Zidler jener Friedensvertrag ratifiziert wurde, der die Appenzeller das Rheintal kostete[34]).

Für die Entwicklung des Rorschacher Hafens wurde es von grösster Bedeutung, dass nach dem Kriege die vier Stände den den St. Gallern weggenommenen Ort Steinach an den Abt verkauften. Damit war die Abtei wieder im Besitz beider Häfen. Doch die Verhältnisse hatten sich geändert. Es gab für die Aebte der kommenden Zeit keine Wahl mehr zwischen Steinach oder Rorschach, denn das grosse und in seiner Auswirkung wirklich bleibende Werk Ulrichs VIII. war voraus gegangen. Rorschach stand jetzt im Vordergrund des Interesses und in Zukunft unter den ersten wirtschaftlichen und ökonomischen Fragen der äbtischen Regierung. Der Hafen Steinachs wurde mehr und mehr vernachlässigt. *Die gesicherte Vorherrschaft als äbtischer Hafen,* das war also der Vorteil, den Rorschach ganz indirekt aus dem äbtischen Bündnis mit den Eidgenossen zog.

Konnte Abt Ulrich seinen grossen Plan auch nicht in dem vorgehabten Umfange verwirklichen — verblieb das Kloster auch in St. Gallen und erfüllte sich der Traum der Rorschacher nicht — so hat er doch die Grundsteinlegung vollzogen, die für die zukünftige Gestaltung der Ortschaft so bestimmend wurde und die sich heute noch an Ort und Stelle im Hafenbild erkennen lässt: Die Wahl des rechteckigen Hafenplatzes, die Errichtung der hauptsächlichsten Gebäude, die Schaffung der Schifflände, ein halb städtisches Rorschach am Ende des 15. Jahrhunderts. Noch vor seinem baldigen Tode traf er Anordnungen, alle zerstörten Gebäude wieder aufzurichten.

Abt Gotthard Giel von Glattburg (1491—1504) führte das Werk seines Vorgängers am Rorschacher Hafen in dessen Sinn und Geiste fort, indem er einmal dessen Bauten vollendete und dann auf radikale Art und Weise den Korn- und Güterverkehr und die gesamte Schiffahrt Steinachs kurzerhand nach Rorschach verlegte. Damit war Steinach als äbtischer Hafen endgültig ausgeschieden. Der Markt zu Rorschach war im 15. Jahrhundert wegen den schlechten Wegen und der Konkurrenz St. Gallens fast bedeutungslos geworden und hatte während mehreren Jahrzehnten brachgelegen. Infolge dieser Massnahme wurde am 13. Februar 1497[35]) der *Korn-*[36]*) und Wochenmarkt* (jeweils am Donnerstag) wieder eröffnet. Gleichzeitig wurden zwei Jahrmärkte eingeführt, die bis heute jeweils am Donnerstag vor Pfingsten und am Donnerstag nach Allerheiligen stattfinden. Das Verkehrsleben Rorschachs gewann einen neuen und mächtigen Impuls. Um dem Treiben näher zu sein, zog der äbtische Vogt in den Flecken hinunter und bezog das neue Amtshaus[37]) (vgl. Fig. 1 u. 2) am Marktplatz. Der regelmässige und vorzüglich organisierte Marktbetrieb, das damit verbundene Herbeischaffen der Produkte von nah und fern, zu Wasser und zu Lande, der Zustrom der Landesbewohner, das Handeln und Feilschen auf dem Platze, der Austausch und Abtransport der Marktware brachte jedesmal ein buntes und vielgestaltiges wirtschaftliches Leben in die kleine Ortschaft, das seine ausstrahlende Wirkung auf die Nachbargemeinden nicht verfehlen konnte. Wir werden

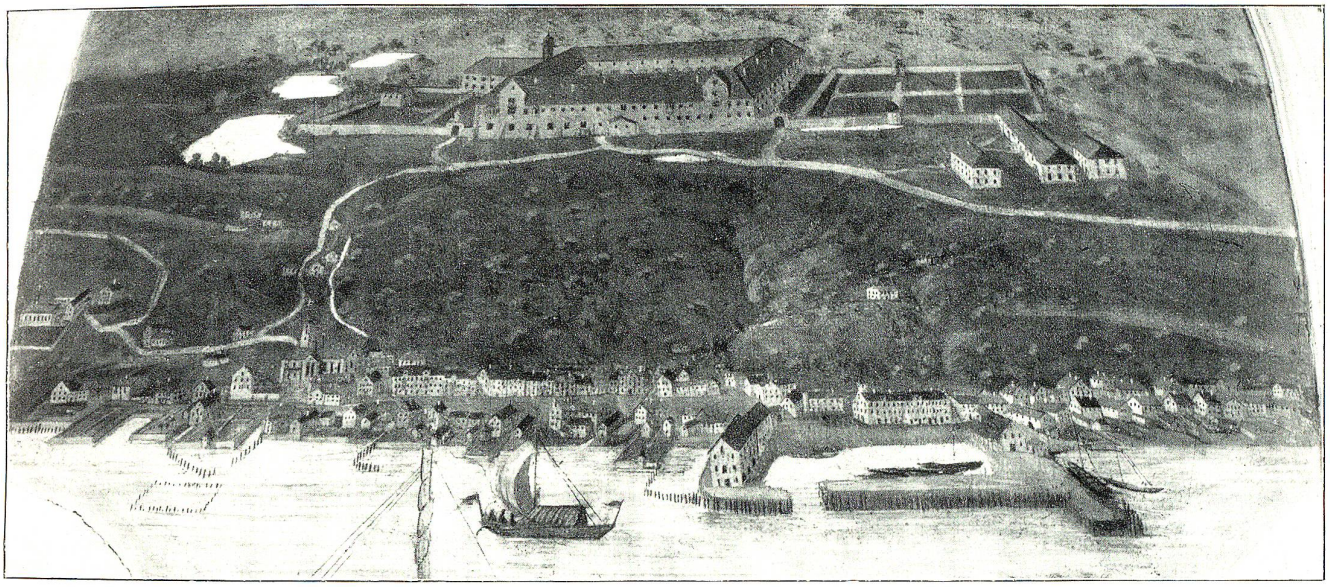


Fig. 2. Rorschach im 17. Jahrhundert. [40])

deshalb nicht fehl gehen, wenn wir hier auch die erste bedeutendere Verkehrsepoche des Rorschacher Hafens festlegen. Abt Giel ersetzte den Rorschachern gewissermassen die Vorteile, die sie sich durch eine Verlegung des Klosters an den See versprochen hatten. War Rorschach auch nicht das grossartige Zentrum der Stift st. gallischen Lande geworden, so stand es doch fortan im Mittelpunkt des ostschweizerischen Wirtschaftsverkehrs.

Bei Ausbruch des *Schwabenkrieges* tat der Abt sein Bestes zum Schutz der Landesgrenze. Am 7. August 1497 hielt er Kriegsrat in Rorschach. Rorschach wurde mit Palisaden umgeben und neben Romanshorn und Steinach zu einem Grenzposten erhoben, dessen Besatzung 1499 auf 300 Mann erhöht wurde. Nach der siegreichen Schlacht bei Hard kehrten die Eidgenossen beutebeladen über Rorschach heim.

Trotz allen Verteidigungsmassnahmen gelang den Kaiserlichen vom See aus ein Handstreich auf Rorschach. In erbitterten Kämpfen wurde die Besatzung der Gotteshausleute zum grossen Teil niedergemacht, die Ortschaft geplündert und angezündet, worauf die Flotte schleunigst wieder unter Segel ging und Lindau zustrebte[38]). Dem grossen Mangel im Gefolge des Krieges suchte der Abt durch Bestandesaufnahme der Kornvorräte und Erlass von Höchstpreisen entgegenzutreten[39]).

Das 16. Jahrhundert brachte dem Rorschacher Hafen keine baulichen Veränderungen, die das Hafenbild wesentlich umgestaltet hätten. Neben dem kleinen Hafen bestanden einige gemauerte Einbuchtungen und Pfahlumgrenzungen, vermutlich eine Art Privathäfen zum Schutz der Fischerkähne. Der schmale, unregelmässig breite, durch Mauern geschützte und vielfach vorspringende Uferteil vor der nördlichen Häuserreihe bot kleineren Gärten Raum und war mit der Dorfstrasse durch zahlreiche enge Gässchen verbunden, so dass der Zugang ans Wasser von keinem Punkt des Ortes aus behindert war[41]).

Erwähnt seien hier auch die von Abt Diethelm 1534[42]) und 1544[43]) erlassenen Fischordnungen, die eine Anzahl Vorschriften für die Fischer, Festlegung von Ruhezeiten für die Fischerei und diesbezügliche Bussen enthalten.

Im Jahre 1551 schlugen die katholischen Orte dem Abt vor, auf Mariaberg eine katholische Hochschule zu errichten. Dieses Projekt, das immer wieder auftauchte und für Rorschach weitreichende Folgen gehabt hätte, scheiterte zunächst am Widerstand des Abtes[44]) und fiel 1699 ganz dahin[45]).

Das Jahrhundert der Reformation berührte auch die wirtschaftliche Lage Rorschachs, indem durch die Auswanderung vieler handeltreibender und gut situierter reformierter Familien Handel und Verkehr einen gewissen Stillstand erlitten.

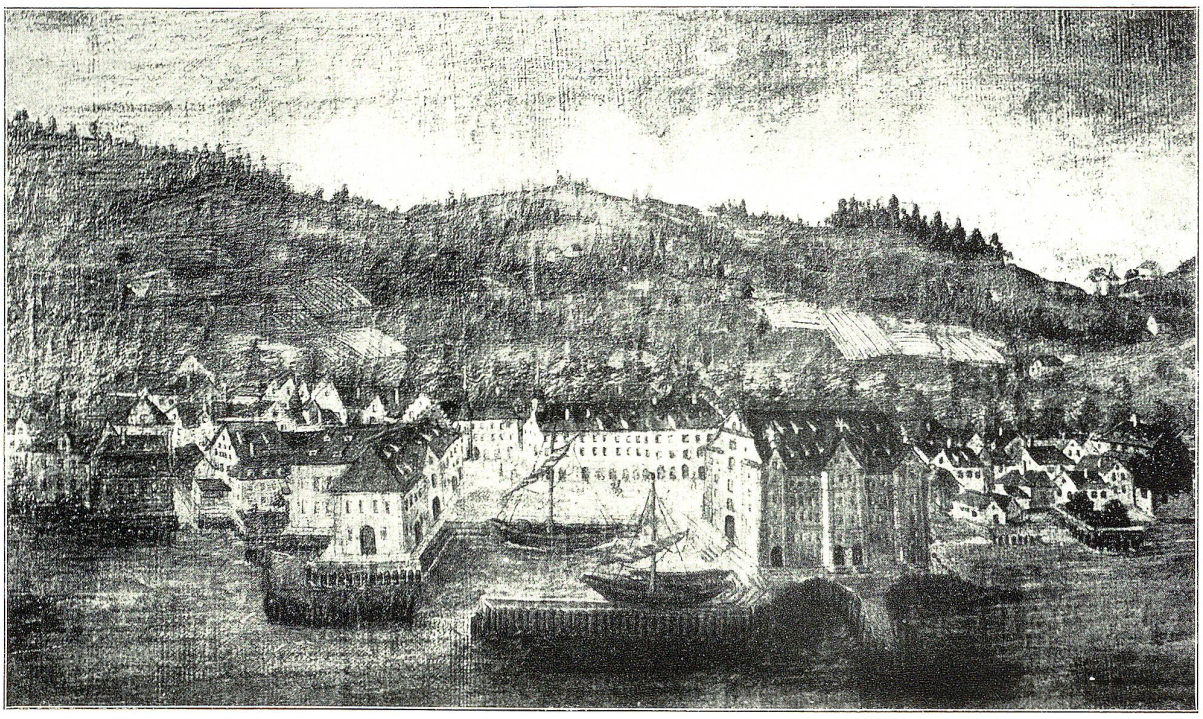


Fig. 3. Hafen Cölestins II. [76]) (Stadium I.)

Da suchte 1609 *Abt Bernhard* (1594—1630) durch *Einführung des Leinwandgewerbes* Rorschach zu einem Handelsplatz zu machen. Die günstige Lage am Bodensee konnte dieses Vorhaben mit Erfolg krönen. Wie sehr es diesem Abte daran gelegen war, zur Hebung Rorschachs etwas zu tun, zeigt sich in seinem unermüdlichen, keine Mittel scheuenden Vorgehen, dem neuen Gewerbe die bestmöglichen Bedingungen zu sichern. Durch Anlage von Bleichen, Walken und Färbereien, durch Geldvorschüsse und unentgeltliche Liegenschaftsbenutzung, durch Abgabenfreiheit von Seiten des Stiftes, wofür das Kapitel 30,000 fl. bewilligte, gelang es ihm, die Rorschacher für sein Projekt zu gewinnen und auswärtige, besonders bewährte Konstanzer Handelsfirmen nach Rorschach zu ziehen.

Sogar die äbtischen Gebäude am Hafen wurden teilweise dem neuen Gewerbe zur Verfügung gestellt. Im Gredhaus dienten zwei Gemächer für die Schau und als Bank,

und in das Gewölbe der Taferne zum „Güldenen Löwen", wo die Zünfte und die äbtischen Beamten ihre Beratungen abhielten, wurde ein Laden mit Leinwandmagazin gelegt.

Trotz all dieser Erleichterungen fehlte es zunächst an der erhofften breiten Entwicklung des Gewerbes, denn die Rorschacher Erzeugnisse konnten damals noch die Konkurrenz mit der preiswürdigen St. Galler Leinwand nicht wohl aushalten. Doch welche Bedeutung man in interessierten Kreisen dieser Einrichtung beimass, geht aus der Schwierigkeit hervor, mit welcher der Abt 1621 von Kaiser Ferdinand II. die Bestätigung des Marktrechtes[46]) zu Rorschach erlangte. Man fürchtete eben bereits eine allzu grosse Konkurrenz für andere Handelsplätze am Bodensee.

War dem opferfreudigen Abt auch der erste Erfolg nicht beschieden, fehlte dem neuen Gewerbe die ursprüngliche Kraft, die aus dem Gewerbefleiss der Bürger selbst hervorgehen muss, so hat er doch weiterem Verkehr und weitern Erwerbsmöglichkeiten die Wege geebnet und durch die Herbeiziehung tüchtiger Kaufleute den Unternehmungsgeist in den kleinen Flecken verpflanzt. Erst kommenden Generationen sollte die Blütezeit des Rorschacher Leinengewerbes zum Segen gereichen.

Zur Förderung des Seeverkehrs beitragend, schufen einige *Rorschacher Handelsfamilien*[47]) in Argen, Bregenz etc. Filialen und Bleichplätze; schwäbische Tücher wurden auch in Rorschach auf die Bleiche gebracht. Noch im 18. Jahrhundert fanden sich die Bleichplätze an den Hängen des Rorschacherberges (vgl. Fig. 3). Der Export der Rorschacher Leinwand erstreckte sich mit der Zeit bis nach Frankreich, Tirol und Oberitalien.

In der dritten Phase des *dreissigjährigen Krieges,* im Jahre 1633, rückte ein schwedisches Heer an den Bodensee und schritt zur Belagerung von Konstanz. Von Ueberlingen und Langenargen aus machten die Schweden den ganzen See unsicher[48]). Deshalb mussten die von Abt Pius (1630—1653) zur Gründung eines Seminars auf Mariaberg bestimmten Gelder für Kriegsrüstungen verwendet werden.

Als das Marktschiff der Stadt Ueberlingen, die, wie schon erwähnt, in schwedischer Gewalt lag, in der Nähe von Horn durch kaiserliche Soldaten aus Bregenz abgefangen wurde, verlangte der schwedische Kommandant vom Abt Schadenersatz, weil der Zwischenfall auf seinem Hoheitsgebiet geschehen sei. Eine Grenze im See war aber bis anhin noch nicht ausgemacht worden, und der Abt überband die Angelegenheit der Tagsatzung. Sie fiel dann aber nach dem Abzug der Schweden dahin. Der schwedische Hauptmann aber drohte damals, vor Rorschach ein Blockhaus erstellen und Wachtschiffe verankern zu lassen[49]). Damit wäre der Seeverkehr Rorschachs, dessen Kornmarkt durch die Anwesenheit der Schweden ja ohnehin genug gestört wurde[50]), empfindlich getroffen worden.

Im Dezember 1636 passierten 10,000 nach Italien ziehende Spanier im Einverständnis des Abtes die Ortschaft, und im folgenden Jahre folgte eine starke österreichische Armee nach[51]).

Die Zeit dieser Kriegsbereitschaft war zugleich eine Periode verhältnismässig reger *Bautätigkeit* im Rorschacher Hafen. Ein Hafen erfordert neben alljährlich wiederkehrenden unvermeidlichen Reparaturen von Zeit zu Zeit ausserordentliche Ausgaben zur Behebung der durch Sturm, Ueberschwemmung oder Versandung entstandenen Schäden. So haben wir aus dieser Zeit eine erste Erwähnung,

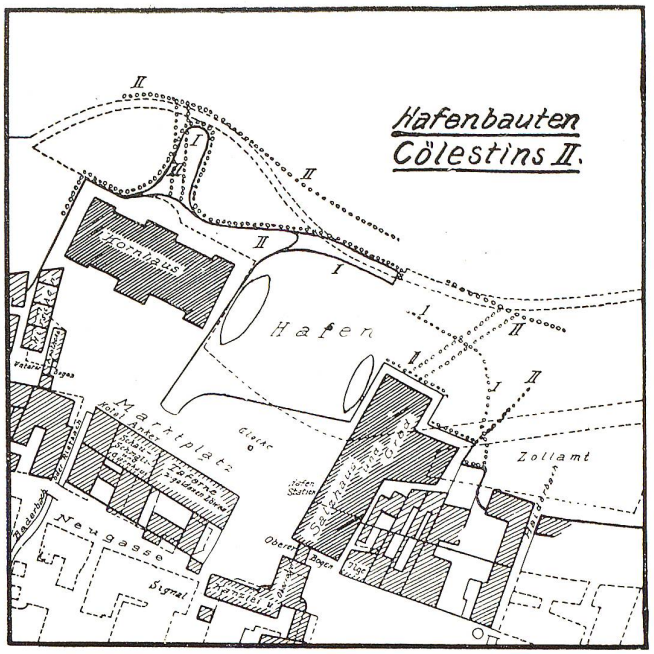


Fig. 4.

dass der Hafen zu wenig tief sei[52]) infolge beständiger Anschwemmung des Dorfbaches unter der Gred[53]). Dem Uebelstand wurde abgeholfen, indem man die Mündung des Baches mit einigem Aufwand[54]) verbaute. 1630 erliess der Abt eine neue Gred-, Korn-, Brot- und Schmalzverordnung[55]). An Taferne, Gredhaus, Kornhaus und Schifflände wurden 1630—41 1700 fl. verbaut und 1747—48 weitere 1550 fl.[43]), wobei eine Kornhauserweiterung[56]) vorgenommen wurde, weil die Menge des ankommenden Korns nicht mehr unter Dach zu bringen war[57]). 1649 erliess Abt Pius neuerdings eine Kornmarktordnung und schaffte ein Jahr später die fremden Korngrämbler zu Rorschach und andernorts ab.

Durch den *Herisauer Rezess* vom Jahre 1699, durch welchen alles Getreide über Arbon, Horn und Steinach nach St. Gallen und Appenzell geleitet wurde, erwuchs dem Rorschacher Markt ein nicht unbedeutender Schaden. Die Rorschacher gelangten mit der Bitte an den Abt[58]), er möge nicht auf den Rezess eingehen und alles, was auf „Gewinn und Gewerbe" ausgehe, nach Rorschach führen, damit die Preise fallen. Wenigstens sollte den Rorschachern gegen Entrichtung des Zolles der Transit gestattet sein. Ende des gleichen Jahres kam es in Rorschach zu einer Konferenz der Vertreter der Abtei St. Gallen, der Stadt St. Gallen, Appenzells beider Rhoden und des Rheintals zur Besprechung der Massnahmen gegen die durch die Landessperre hervorgerufene Fruchtverteuerung[59]).

Während der Okkupation durch die Berner und Zürcher im *Toggenburgerkrieg,* während welcher Zeit (1712—1718) der Abt in Neu-Ravensburg weilte, wurden die Interessen Rorschachs keineswegs geschädigt. Die Intendanten der beiden Stände wachten sorgfältig über Ordnung und unbehinderten Marktverkehr und erliessen 1715 im Einverständnis mit dem Marktvorsteher zu Rorschach eine neue Marktordnung[60]). 1718 kehrte Rorschach wieder unter die äbtische Herrschaft zurück.

Schon damals war Zolldefraudation an der Tagesordnung, und sie soll des öftern von den Lindauern praktiziert

worden sein[61]). Solche Fälle wurden durch Beschlagnahme der betreffenden Ware erledigt.

1711 war der Hafeneingang wieder derartig versandet, dass man mit grossen Lastschiffen nicht mehr hineinfahren konnte. Sie mussten vor der Hafenmauer anlegen und waren so natürlich Wind und Wetter ausgesetzt[62]). Diesem Uebelstand wurde endlich 1725 durch *Baggern* abgeholfen. Es ist interessant zu erfahren, wie eine solche Arbeit mit den unvollkommenen technischen Mitteln jener Zeit vonstatten ging[63]).

Zuerst wurde ein grosser Holzverschlag an der auszubaggernden Stelle ausgesetzt, dessen obere Ränder man mit Steinen beschwerte und auf diese Art festrammte. Dann wurde der Holzkasten durch Ausschöpfen vom Wasser so weit entleert, dass man innerhalb den Schlamm ausgraben konnte. Das ausgehobene Material hob man in ein Schiffchen, führte es zum Hafendamm, von dort auf Schubkarren ans Land und schaffte es schliesslich in grösseren Fuhren hinweg. Das Werk wurde im Februar 1725 bei tiefem Wasserstand begonnen, aber es war doch eine richtige Sisyphusarbeit, wenn man bedenkt, dass das Wasser infolge des äussern Druckes beständig unten in den Kasten drängte. Es wurde fieberhaft gearbeitet. Zur Nachtzeit mussten beständig zehn Mann Wache halten. Der Höhepunkt der Tagesarbeit war mit 320 Arbeitern[64]) und 1363 Schubkarren[65]) gegeben. Die ganze Baggerung wurde auf mindestens 24,000 Schubkarren geschätzt, kam auf rund 600 fl. zu stehen und war schon im März[66]), also innerhalb Monatsfrist beendet. In den folgenden Jahren wurde das Baggern hin und wieder notwendig, denn schon 1734 musste ein neuer Kasten angeschafft werden[43]).

Mit dem beginnenden 18. Jahrhundert zeigt sich, besonders infolge der gesteigerten Getreideeinfuhr, eine merkliche *Belebung des Rorschacher Seeverkehrs.* Es hängt dies sowohl mit dem Bevölkerungszuwachs und den steigenden Lebensbedürfnissen, als auch mit der allmählichen Verbesserung der gegenseitigen Verkehrsbeziehungen unter den Bodenseeuferorten zusammen. Es ist klar, dass mit der grössern Getreideeinfuhr die Lagerräume des einzigen, bereits erweiterten[67]) Kornhauses nicht mehr ausreichten und dass auch das für Kaufmannsgüter bestimmte Gredhaus teilweise als Kornstappel in Beschlag genommen werden musste[68]). Ein dem drückenden Raummangel abhelfender und den neuen Verhältnissen entsprechender Kornhaus-Neubau war deshalb unvermeidlich.

3. ABSCHNITT:

Die Entwicklung unter den letzten Aebten.

Für den Rorschacher Kornmarkt hat kein Abt so sehr gesorgt wie *Cölestin II.* (1740—67). 1741 erliess er ein Mandat gegen die Preistreibereien der Korngrämbler[69]), welches verordnete, dass alle Frucht, die auf äbtischem Gebiet anlande, sei es in Romanshorn, Steinach oder anderswo, auf den Rorschacher Markt gebracht werden müsse. Durch den *Kornhausbau,* den er durch den italienischen Architekten Bagnato ausführen liess, kam er einem schon längst bestehenden Bedürfnis entgegen. Das grosse Werk wurde bei tiefem Wasserstand[70]) am 4. Februar 1746 mit der Rammung der Pfahlroste begonnen. Das Gebäude wurde ganz aus Quadersteinen aufgeführt, mit grossen gewölbten Kornhallen und geräumigen Schütten versehen. Am 29. Oktober 1746 wurde schon der Dachstuhl aufgerichtet. Böllerschüsse verkündeten das freudige Ereignis[71]). Am 22. Februar 1749 war der stattliche Bau vollendet, der heute noch das Wahrzeichen Rorschachs bildet und besonders dem Hafenbild einen glücklichen Abschluss gibt. Das Gebäude kostete ohne die aus den Steinbrüchen des Stiftes[72]) bezogenen Steine 37,050 fl.[73]). Gleichzeitig wurde auch ein neues Gredhaus (Kaufhaus) errichtet[74]) und die alte Schifflände verbessert. Die ganze Anlage stand auf der Höhe der Anforderungen jener Zeit. Der ganze Hafenbetrieb wurde nun neu geregelt, Zoller und Kornmeister erhielten neue Instruktionen[75]).

Die alte Hafeneinfassung Ulrichs VIII. hat bis auf Cölestin II. keine wesentliche Veränderung erfahren. Deshalb kann die im Zusammenhang mit dem Kornhaus- und Kaufhausneubau vorgenommene Hafenbaute als zeitgemässer Ausbau der früheren Anlage angesehen werden. Cölestin II. baute durchaus auf der 265 Jahre vor ihm durch

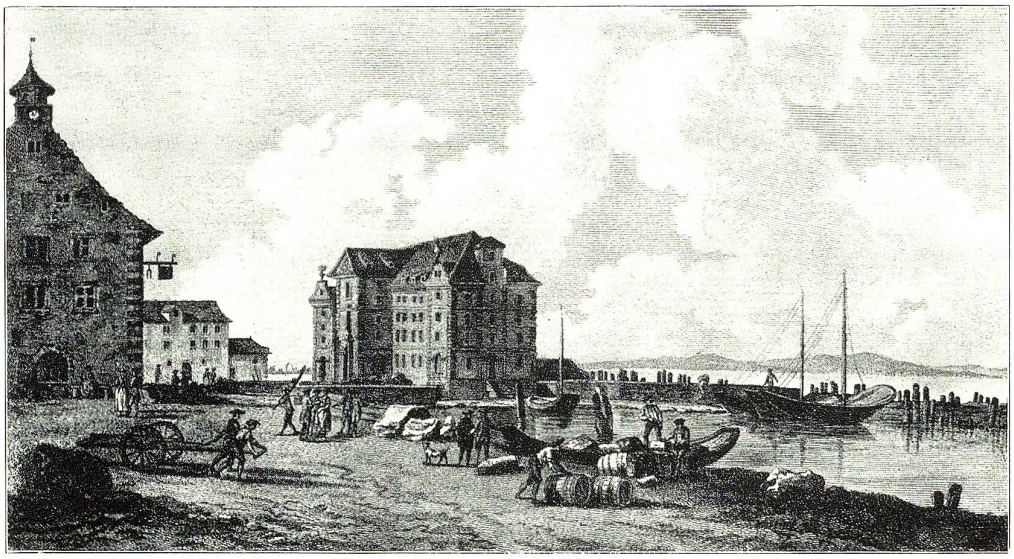


Fig. 5. Taferne mit Marktplatz und Kornhaus. [76])

Adolf Metzger

zur Schweizerischen Bankgesellschaft ✻ Rorschach ✻ Telephon 135

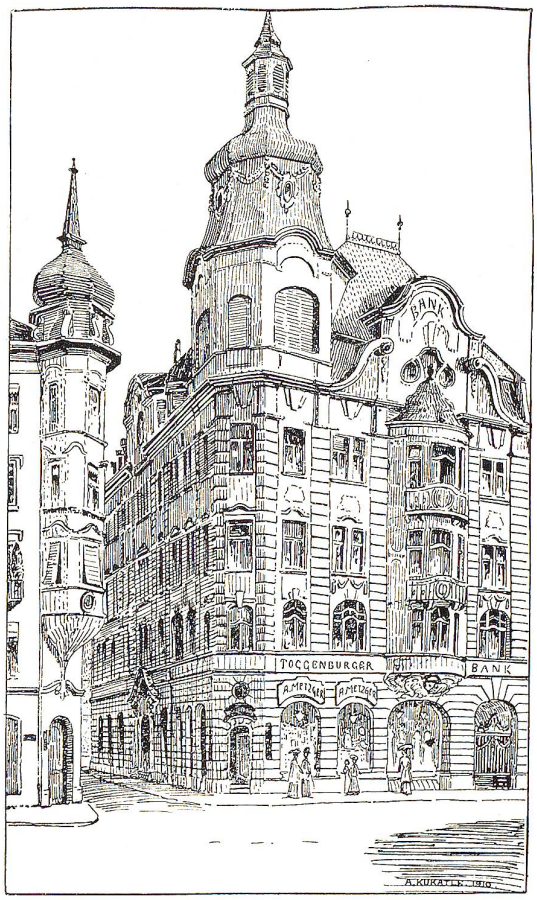
Mitglied der Rabattvereinigung Rorschach

Erstklassiges Haus für

Damen- und Mädchen-Konfektion

Mäntel, Costumes
Taillenkleider
Blusen, Jupes
Kinderkleider

Pelzwaren
in:
Colliers
Muffe
Mäntel



Reise- u. Autodecken
Tischdecken
Woll- u. Steppdecken
Leinen- und
Baumwollwaren
Bettücher
farbig und weiß

Spezialität
in
Strickwaren
wie: Kleider, Jacken und Jumpers

Amerikanische Rust Proof-Corsets; Marke Warner

Da man bekanntlich bei Spezialhäusern die größte Leistungsfähigkeit und namentlich die nie zu unterschätzende, jeden Geschmack befriedigende Auswahl findet, so dürfte es angezeigt sein, bevor Sie andere Geschäfte besuchen, sich von der Reichhaltigkeit und Preiswürdigkeit meiner Artikel zu überzeugen ohne jeden Kaufzwang. Hochachtend

Adolf Metzger.

Eigene Werkstätte. ✻ Auswahlsendungen bereitwilligst.

Merken Sie sich

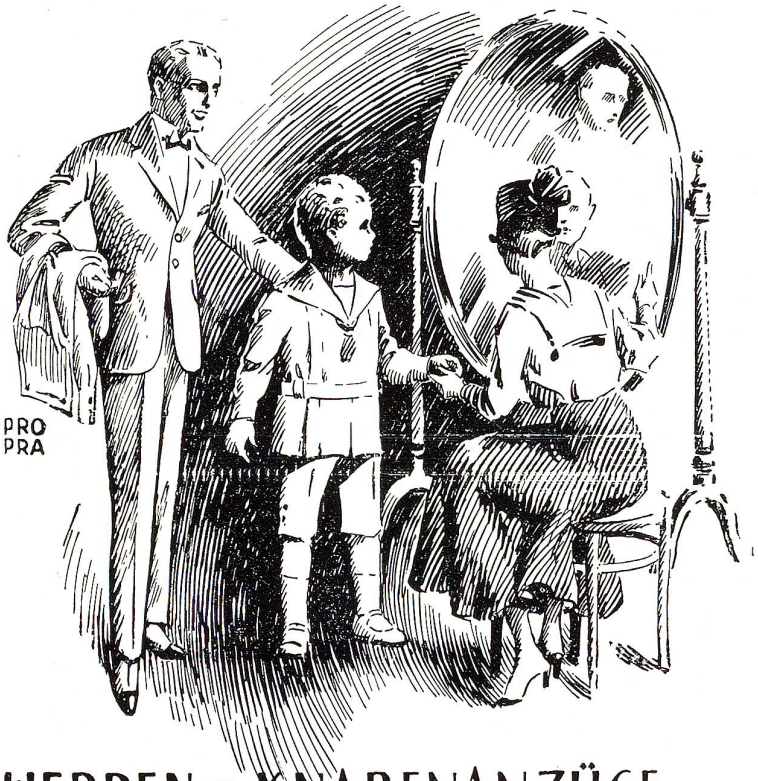
die streng reelle Bezugsquelle für
Wolle, Garne, Mercerie-, Strumpf- und Tricotwaren, Handschuhe, Taschentücher, Hosenträger

J. Schönenberger
Hauptstrasse

Massage

Körper-Massage und Violett-Bestrahlung das beste für die Gesundheit. Grosser Erfolg bei rheumatischen Leiden. Schmerzlose Entfernung von Hühneraugen, Warzen und eingewachsenen Nägeln etc. Höflichst empfiehlt sich
Lina Seiler, Pediceuse u. Masseuse, Kirchstr.41

WAIBEL & MAURER
HERREN-KONFEKTION
z. Kettenhaus RORSCHACH



HERREN- & KNABENANZÜGE
Grösste Auswahl - Billigste Preise

Labhart
Photographisches Atelier
Kirchstrasse 72 :: St. Gallerstr. 21
Rorschach

J. BAXA
Thurgauerstrasse 9, Rorschach
Herren-Garderobe u. Damen-Jackett-Kostüme nach Mass.

Fig. 6. Ostansicht. [77])

Ulrich VIII. gelegten Basis weiter. Das zeigt sofort ein Vergleich von Fig. 1 mit Fig. 3.

Das Kornhaus springt, ganz seinem natürlichen Zweck entsprechend, vom Ufer ab, steht ausserhalb des alten Kornhauses und ist dazu bestimmt, die linke Flanke der ganzen Hafenanordnung zu bilden.

Es frägt sich, weshalb Cölestin II., bezw. Bagnato das Kornhaus so nahe an das Kaufhaus gebaut hat. Dadurch musste doch die Länge des bestehenden Hafenbassins (vgl. Fig. 1) verringert und der Innenraum verkleinert werden. Es werden da verschiedene Faktoren mitgespielt haben. Einmal war der Hafen schon durch die Anschwemmung des Baderbaches (vgl. [53]) von Südwesten her aufgefüllt und verkleinert worden, so dass dieser kleine Landgewinn als Bauplatz in Betracht fallen konnte. Sodann sollte die Längsfassade des neuen Kornhauses gegen den See stehen und von der Wetterseite abgekehrt werden, sich also von Westen nach Osten erstrecken. Da bot sich nun infolge genannter Anschwemmung gegen Nordosten gerade der feste erforderliche Baugrund dar, während nach Westen hin der Platz zuerst durch Aufschüttung hätte gewonnen werden müssen. So war der Standort des künftigen Kornhauses wohl aus oben erwähnten Gründen gegeben. Vermutlich war eine Erwägung der Kleinheit des Hafens gar nicht vorhanden, indem die Anlage dem damaligen Verkehr vollauf genügte und Rücksichten auf eine fernere, unbekannte Zukunft nicht bestanden, zumal bei guter Witterung mehrere Schiffe zugleich gelöscht werden konnten.

Unter den obgenannten Umständen war auch ohne grosse Auffüllungsarbeiten ein ansehnlicher Vorplatz zum Kornhaus geschaffen, auf dem der Abt Kramläden zu errichten gedachte[75]). Es ist deshalb auch anzunehmen, dass schon unter Abt Cölestin II. der Baderbach überdeckt oder sogar schon unterhalb des Kornhauses in den See geleitet wurde, wie das heute der Fall ist.

Merkwürdig war die damalige *Hafeneinfassung* (Stadium I, Fig. 4). Der linke Arm wurde bis an die Seehalde vorgetrieben, bog dann etwas nach Osten um und berührte ein Stück weit die gleiche Strecke wie die heutige Hafenmauer, der rechte Flügel war nur eine Art Wellenbrecher aus einer Pfahlreihe bestehend. Dieses Stadium der Anlage zeigen Fig. 5 und Fig. 6. Später kam noch ein Fortsatz nördlich des Kornhauses hinzu, der günstige Landungsgelegenheit ausserhalb des Hafens bot (Stadium in Fig. 3).

Diese Einrichtung konnte natürlich nicht genügen, denn besonders dem nördlichen Kaufhausdamm musste der Wellenschlag hart zusetzen. Dann sollte mehr Innenraum gewonnen werden. Nachdem nun dem Hafen durch die beiden Neubauten jede seitliche Ausdehnungsmöglichkeit genommen war, ging das nur noch seewärts, und da stiess man sehr bald an den Rand der Seehalde: Dieses verbesserte Stadium findet sich in Anlage II Fig. 4 verwirklicht. Zunächst wurde ein Wellenbrecher in Form einer Pfahlreihe am Rand der Seehalde (zum Teil ausserhalb der heutigen Hafenmauer und dort noch zu sehen) erstellt. Ein Unterbruch des Wellenbrechers ergab die Hafenlücke. Die beiden Teilstücke wurden durch doppelte Pfahlreihen in einem bestimmten Winkel — vermutlich um die Wucht der Brandung möglichst allseitig zu brechen — *mit dem Lande verbunden.* Zum Schutze der Gred wurde ebenfalls ein kleiner Wellenbrecher angelegt. Der Raum zwischen den doppelten Pfahlreihen hätte dann wohl ausgefüllt werden sollen, so dass eigentliche Dämme entstanden wären. Wollte man aber Raum gewinnen, so mussten nun der äusserste Teil des linken Armes der Hafeneinfassung I und deren plumper nördlicher Ansatz entfernt werden.

Der Hafen (dieses Stadium II Fig. 4 zeigt die Karte von Jakob Hädener, vgl. [33]) hatte nun eigentlich zwei Abteilungen im Innern. An die Manövriergewandtheit der Schiffer wurden damit grosse Anforderungen gestellt, besonders wenn es galt, vom kleineren Teil aus die Hafenlücke

zu gewinnen und umgekehrt. Stadium II besitzt wirklich einen grösseren Innenraum als Stadium I, aber es fehlt ihm noch die solide Ausführung und festgegossene Form, die ihm Abt Beda geben sollte. Diese II. Anlage kann deshalb als „Uebergangsstadium" zum Hafen Bedas bezeichnet werden.

In die Regierungszeit Cölestins II. fällt ein neuer *Aufschwung des Rorschacher Grosshandels* infolge des kaufmännischen Geschickes und der Ausdauer der ältern Handelshäuser von Hoffmann und von Bayer, zu denen sich jetzt die italienischen Kaufleute Albertis und Gorini gesellten[78]).

Infolge des nassen Sommers erreichte 1770 der See den höchsten Stand des Jahrhunderts. Rhein und Bodensee gingen über die Ufer. Zu der Wassernot der Uferorte kam noch infolge Missernte das Gespenst der Teuerung[79]) über unsere Gegend. Der schwäbische Kreis und die österreichische Regierung ordneten die Fruchtsperre an. Auch Zürich, Thurgau und Uznach verboten die Ausfuhr. Abt *Beda Angehrn* (1767—96) verwendete sich umsonst beim Bischof von Konstanz und Herzog von Württemberg um das nötige Getreide. Als *Teuerung und Hungersnot* im folgenden Winter immer fühlbarer wurden, liess er in landesväterlicher Weise für 200,000 fl. Korn in der Lombardei kaufen und mit vieler Mühe über die Alpen schaffen. Jeden Monat langten in der Getreidezentrale Rorschach 1000 Malter an, die sofort über die Stiftslande verteilt wurden.

Die Hungersnot 1770/71 gab wohl den direkten Anstoss zu einer für das Rorschacher Handels- und Marktwesen äusserst wichtigen Verkehrseinrichtung: zum Bau der *Fürstenlandstrasse*. Es zeigte sich die Notwendigkeit, das ankommende Getreide von Rorschach aus möglichst schnell an die verschiedenen Oberämter und von diesen weiter an die Gemeinden zu befördern. Dazu brauchte es aber eine gute Hauptverkehrsader. Abt Beda liess nun 1774—76 eine ganz neue Haupt-, Heer- und Handelsstrasse von Staad an über Rorschach und weiter bis an die westliche Grenze des Stiftsgebietes, nach Wil errichten[80]). Die Rorschacher hatten allen Grund, dieses Ereignis als eines der wichtigsten für den Ort zu feiern[81]).

Abt Beda hat ferner durch seinen *Ausbau der Hafeneinrichtungen* bleibende Bedeutung für Rorschach erlangt. 1774 wurde das Waghaus errichtet[82]), 1781 der Salzstadel[83]). 1785 warf die Salzrechnung gegen 5000 fl. ab[84]), ein Zeichen, dass die äbtischen Gebäude zu Rorschach rentierten. 1782 liess der Abt die Hafendämme auffüllen[43]), 1787 wurde gegen frühere Verordnungen erlaubt, beim Löwenwirtshaus und beim Kornhaus Holz und Steine abzuladen[43]). In die Zeit von 1792—96 fällt die Anlage eines ganz neuen Seehafens mit Quadereinfassung.

Die Quadermauern wurden an der gleichen Stelle errichtet, an welcher die Wellenbrecher in Stadium II stehen. Wegen der Festigkeit und Widerstandfähigkeit des Bausteines brauchten nun die Verbindungsmauern nicht mehr schief angelegt zu werden — die äussern Mauern hatten genug brechende Wirkung — und dem Ganzen konnte eine gefällige geometrische Form gegeben werden. (Fig. 8).

Fig. 7. Gesellenbrief.[85]) (Abt Bedas Hafenbaute.)

Pankraz Vorster (1796—98), der letzte Abt, unternahm im Dezember 1796 eine Reise wegen der von Deutschland gegen die Schweiz infolge des dortigen Revolutionskrieges verhängten Getreidesperre[82]).

1797 senkte sich der westliche Damm beim Kornhaus und musste durch einen Steinkasten wieder horizontal gelegt werden. Der Konstanzer Regierungsarchitekt Georg Fischer schrieb in seinem Gutachten über die Reparaturarbeiten[43]) unter anderem: „Die Schiffstelle in Rorschach ist dem Ostwind vollkommen ausgesetzt. Die natürliche Lage der Stelle, verbunden mit dem ganz besonderen Umstand, dass gleich ausser derselben die sog. Halden anfängt, gestattet also nicht, dem Hafen eine andere, vorteilhaftere Gestalt zu verschaffen." Er schlug vor, die Dämme um so viel zu erhöhen, als das Wasser bei höchstem Stand zu steigen pflegte.

Mit der geschichtlichen Entwicklung des Rorschacher

Hafens haben wir also auch seine drei Haupt- und Grundfehler kennen gelernt: geringe Tiefe, Unmöglichkeit der Erweiterung und Empfindlichkeit gegen Oststurm.

III. Rückblick und Ausblick.

Wir sind am Ende der äbtischen Hafengeschichte angelangt. Sie bedeutet eine stetige Vorwärtsentwicklung. Das Ende des 18. Jahrhunderts sah den wohlangelegten Hafen, um den sich die durch Gewerbefleiss und Bürgersinn zu Wohlstand gelangte Ortschaft behaglich gruppiert und dem See entlang und gegen Mariaberg hinauf ausbreitet. Mit diesem Bild müssen einem sofort Namen wie die eines Ulrich Rösch, Bernhard, Cölestin II. und Beda ins Bewusstsein kommen. Sie sind unauslöschlich mit der Hafengeschichte verknüpft. Wer würde heute beim Anblick des Industrieortes daran denken, dass der kleine Hafen einst der Kern war, um den sich die ersten Ansiedelungen und allmählich der ganze Flecken, der obere, der untere und der Hengart konzentrisch anwachsend scharten als dem allgemeinen Segenspender? Fischfang — Schiffahrt — Markt — Handel und Gewerbe sind die Entwicklungsstufen des äbtischen Rorschach, die vom Hafen ausgingen und von denen jede selbst fortdauernd die folgende hervorrief. Durch die ganze Entwicklung hindurch, von 947 an, zieht sich der Transitverkehr, dem Rorschach bis heute, seiner Lage gemäss treu geblieben ist. Ueberall griffen jene Aebte fördernd ein durch eine Reihe energischer Massnahmen, oft wohl in Ueberschätzung der jeweiligen Bedeutung der Ortschaft. Sie haben der langsamen Entwicklung ihres Hafenortes, dem sie ihre Gunst zuwenden wollten, nicht selten vorgegriffen und besonders den Hafen immer auf der Höhe gehalten. So wäre es vermutlich weiter gegangen, wenn nicht die französische Revolution und das folgende Jahrhundert mit ungeahnten wirtschaftlichen Fortschritten gekommen wäre.

Mit Rücksicht auf die Gegenwart ist es nicht leicht, das Stift st. gallische Werk am Rorschacher Hafen zu würdigen. Die spätere bauliche Entwicklung fand den Weg versperrt. Gerade die letzten Fürstäbte besassen jedenfalls kaum die Voraussicht, was für ein Sorgenkind der Zukunft aus ihrem Werk erwachsen sollte, sonst hätten sie dem Hafen wohl nicht jede Ausdehnungsmöglichkeit genommen. Für ihre Zeit war es ein ansehnlicher Fortschritt — mit Bezug auf die kommende Zeit war es ein Befördern des Grundübels der ganzen Hafenanlage.

Die im Zuge des 19. Jahrhunderts liegende Entwicklung der Technik und des Verkehrs lag vorerst noch fern. Es folgen die Wirren der Helvetik und der napoleonischen Zeit. Seit 1803 widmet die Kantonsregierung ihre Aufmerksamkeit den Hafenverhältnissen. Mit der Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee (1824) bricht eine neue Epoche in der Hafengeschichte an. Sie ist ein beständiger Kampf ums Dasein. Die alten Uebelstände des Hafens mussten sich mit grösserer Länge, Tiefgang, Geschwindigkeit und Empfindlichkeit der Dampfboote und mit dem Vervielfachen des Verkehrs beständig verschlimmern und grossen Ausgaben rufen, die indessen doch nur den dringendsten Bedürfnissen entgegenkommen konnten. Es gilt nun gerade das Umgekehrte wie zur Zeit der Aebte: Der Hafen hinkt der Verkehrsentwicklung nach. Räumliche Vergrösserung, Tieferlegung, solider Ausbau, Ueberhöhung der Mauern, Anlage von Quais und Ablagerungsplätzen, Beschädigungen, Anschaffung von Krahnen und Baggern,

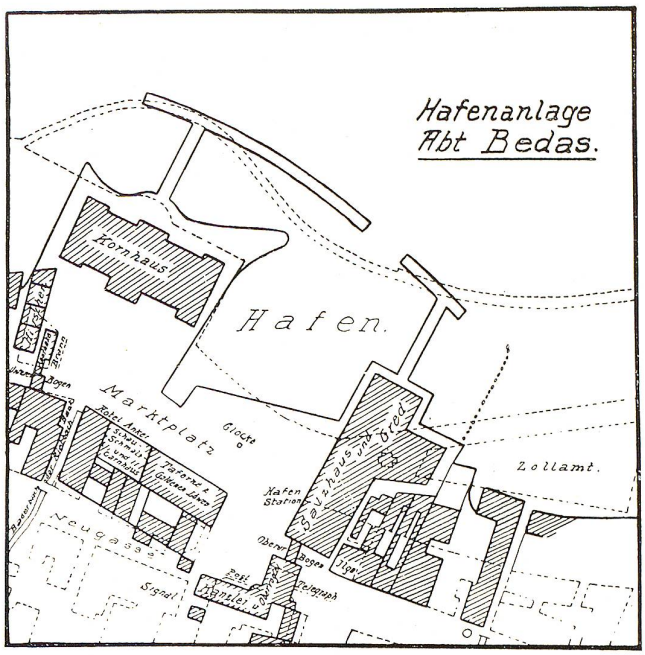


Fig. 8.

Verlegung der Hafeneinfahrt, Schaffung einer Hafenpolizei etc. etc. verschlingen bedeutende Geldsummen, ohne dass damit die Kleinheit des Hafens beseitigt wäre. Die Schienenstränge um die Mitte des Jahrhunderts, die Neuanlage und Verbesserung des Strassennetzes, die Industrie und das Anwachsen der Einwohnerschaft drängen den Vervollkommnungsprozess der bestehenden Anlage. An Stelle von Steinach erwächst mit dem Bau der Nordostbahn im Romanshorner Hafen ein erfolgreicher ostschweizerischer Konkurrent, der infolge des übernommenen Trajektverkehrs mit Deutschland und der Bodensee-Toggenburgbahn den Rorschacher Hafen schon längst überflügelt hat. Wie früher, so war auch in der neueren Entwicklung der Hafen immer bestimmend für die Rorschacher. Die Eisenbahn St. Gallen-Rorschach kehrte sich aus praktisch-technischen Gründen nicht danach. So fällt leider der Eisenbahnknotenpunkt Rorschach nicht mit dem Hafen zusammen, was einen komplizierten und hemmenden Betrieb bedingt. Das Getreidelagern verliert allmählich seine frühere grosse Bedeutung in Rorschach, der Kornmarkt geht zurück und verschwindet, aber der entwickelte Post-, Güter- und Fremdenverkehr — der Durchgangsverkehr eines Grenzortes — drückt noch heute der Schiffahrt und dem Rorschacher Hafenleben den Stempel auf.

Wir finden heute den Rorschacher Hafen noch am gleichen Platz wie vor vielleicht bald tausend Jahren. Der Rorschacher Hafen hat auch seine räumliche Beschränktheit und integrierende Anordnung aus dem Mittelalter herübergenommen. Das mag uns mit Pietät erfüllen — dem alten Hafen wird es aber nicht zum Vorteil gereichen, und eines schönen Tages wird er wohl seine Rolle ausgespielt haben.

Der Rorschacher Hafen ist und bleibt ein Miniaturhafen. Gegenwärtig genügt er allerdings und wird wohl noch Jahre genügen. Sollten aber mit der Zeit Handel und Wandel einen neuen Aufschwung erleben, dann wird, wie schon so oft (erstmals 1850, dann besonders in den Vorkriegsjahren), die Frage einer Verlegung resp. *Neuanlage* wieder auftauchen. Denn die bautechnischen Schwierig-

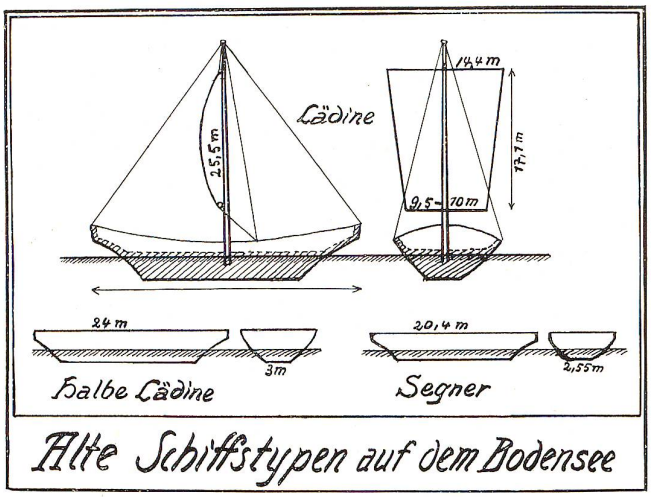


Fig. 9.

keiten einer Anpassung der jetztigen Anlage an die Anforderungen eines gesteigerten Verkehrs sind zu gross, was schon die Versuche um die Mitte des vorigen Jahrhunderts[86]) zeigten. Die Projekte auf Verbesserung und Vereinheitlichung der Rorschacher Bahnhofverhältnisse, die Elektrifikation der Bundesbahnen und die steigende Bedeutung der Rheinschiffahrt für die Schweiz der Zukunft, werden Hand in Hand den beschriebenen Prozess begünstigen.

ANHANG.

Die Schiffahrt Rorschachs und ihre Rechte bis 1798.

Werfen wir zunächst einen Blick auf die *Bodensee-Segelschiffe* unserer äbtischen Epoche. Seit undenklichen Zeiten gab es da drei deutlich ausgeprägte Schiffstypen[1]). 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 9,50—10 m breit geschnitten war, also mindestens 104 Quadratmeter Fläche dem Winde darbot. 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 einer „halben Fahrt". Der Wert einer ganzen Fahrt wurde im 18. Jahrhundert zu 2—3000 fl. angenommen. Die Rorschacher Schiffleute fuhren vorzüglich mit halben Lädinen[2]).

Die Schiffahrt Rorschachs entwickelte sich wohl Jahrhunderte hindurch in ähnlicher Weise wie im 17. und 18. Jahrhundert, wo wir ihre Verhältnisse genau aus den Urkunden kennen.

Der Schiffahrtsbund der bedeutendsten süddeutschen Uferplätze (Lindau, Konstanz, Ueberlingen, Radolfzell und Buchhorn) von 1362, der älteste Schiffahrtsvertrag der Bodenseegegend überhaupt, wurde im 16. Jahrhundert auch auf die schweizerischen Uferorte ausgedehnt[3]), deren Schiffahrt von jeher ein Hauptgewicht auf die *Getreideeinfuhr aus Süddeutschland* legte. Süddeutsche Exportplätze waren Bregenz, Lindau, Langenargen, Buchhorn[4]), Meersburg, Uhldingen, Ueberlingen, Konstanz und Radolfzell.

Das Ausfuhrquantum war von den Kornpreisen in Schwaben abhängig und verteilte sich auf die verschiedenen Orte nach einem bestimmten Verhältnis. Wenn z. B. nach der Schweiz wöchentlich 1200 Malter ausgeführt werden durften, so fielen von diesen auf Lindau, Ueberlingen und Radolfzell je 205, auf Meersburg 106, auf Buchhorn 103, auf Langenargen, Uhldingen und Bregenz je 102 und auf Konstanz 70 Malter.

In Kriegszeiten durfte nur von Konstanz, Ueberlingen, Lindau, Langenargen, Bregenz und Radolfzell nach der Schweiz exportiert werden.

Vom Jahre 1733 an wurden mit kaiserlicher Bewilligung nicht nur eine Reihe anderer Orte, die unerlaubterweise am Export teilzunehmen suchten, wie Wasserburg, Kressbronn, Fischbach, Sernatingen ausdrücklich davon ausgeschlossen, — derselbe, wie überhaupt der ganze Wasserverkehr nach der Schweiz wurde geradezu auf die Städte Ueberlingen, Buchhorn, Lindau, Bregenz, Konstanz und Radolfzell beschränkt. Mit dieser Beschränkung der Ausfuhrorte nach der Schweiz hatte man eine Handhabe für eine leichtere Kontrolle der Getreidesperre, des Schmuggels und der Zolldefraudation. In Kriegszeiten oder beim Steigen der Getreidepreise in Schwaben wurde vom schwäbischen Kreis den schweizerischen Schiffleuten aufs schärfste verboten, mit eigenen Schiffen Getreide oder andere Lebensmittel aus oder nach der Schweiz zu führen. Der schwäbische Kreis hielt deshalb einen eigenen Polizeidienst aufrecht[5]).

So waren es von 1733 an also immer noch sechs Orte, die in Friedens- und Kriegszeiten dem schwäbischen Bauer am Nordufer des Sees den regelmässigen Absatz seiner Frucht in der Schweiz sicherten (vgl. Fig. 10).

Die Schiffmeister eines Ortes waren zur Schifferschaft oder Schifferzunft vereinigt, deren *Rechte* mit Rücksicht auf die Schifferschaften anderer Uferorte in sog. Akkorden genau umschrieben waren. Das übereinstimmende Bild, das sich für die gesamte Bodenseeschiffahrt im 17. und 18. Jahrhundert ergibt, ist folgendes:

Abgesehen von ganz grossen Privilegien[6]) war die Schiffahrt im allgemeinen auf das System der Reciprocität aufgebaut, was eine Tendenz nach Privilegierung[7]) nirgends ausschloss. Nicht Akkordierte, d. h. an dem betreffenden Ort nicht Schiffahrtberechtigte waren vom Landen, bezw. Einladen von Personen und Gütern ausgeschlossen oder zur Bezahlung unter Umständen recht hoher Entschädigungen, sog. Abfuhrgelder an die an jenem Orte Schiffahrtberechtigten genötigt. Es bestand also eine gewisse Ausschliesslichkeit im Bezug auf den Schiffahrtverkehr zwischen bestimmten Uferplätzen. Aber auch unter den Akkordierten selbst kannte man durchaus noch nicht Verkehrsfreiheit im heutigen Sinne, indem die Rechte vielfach auf die Verschiffung ganz bestimmter Warengattungen beschränkt waren, alt hergebrachte Ausnahmestellungen fortdauerten, jährliche Abgaben oder beständige Abfuhrgelder[8]) bezahlt werden mussten. Aus der allmählich freieren Gestaltung des Seeverkehrs zu schliessen, haben Privilegien und Ausschliesslichkeiten in früheren Jahrhunderten eine noch grössere Rolle gespielt.

Bettfedern und Daunen

in schönster Auswahl. **Bettfedern - Reinigung. Desinfektion.**
Neuanfertigung und Umarbeiten von Betten und Matratzen.

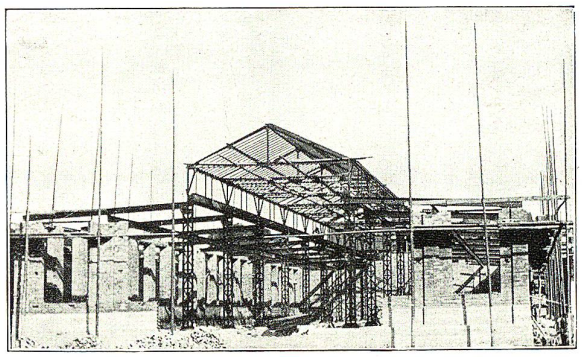
Kaplaneistr. 8 **Bingisser-Federer** Rorschach

SEIDEN-SPEZIALGESCHÄFT
R. BLOCHLINGER
HOTEL ANKER – HAFENPLATZ
RORSCHACH

Seidenstoffe, Tülle, Spitzen, Handschuhe
Voile, Crêpe de Chine, Samte, Schürzen,
Knöpfe, Strümpfe, Handarbeiten

A. STEFFEN
GOLDACH
Grösstes Möbelhaus der Gegend

Lieferung
kompl. Aussteuern
und einzelner Möbel
Eigene Tapezierwerkstätte
Telephon 70



Jos. App
Eisenbau- u. Kunstschmiede-Werkstätte
Dufourstr. 20/22, Rorschach
Telephon 148

Autogenes Schweissen Autogenes Schneiden
Landesausstellung in Bern 1914
Bronzene Medaille

Gebr. Eberle & Cie.
Zimmergeschäft, Sägerei
mechan. Bauschreinerei
Löwenstrasse 51 Rorschach Telephon No. 127

Hochbauten
Treppen, Bauschreinerarbeiten
Rammarbeiten, Gerüste etc.
Patentierte Spezial-Bindekonstruktionen, System Oettli
Reparaturen werden prompt und billigst ausgeführt.

Charles Glotz
Erste Rorschacher
Reinigungs-Anstalt
Hauptstrasse 36 — Telephon 2.54

Reinigung von ganzen Wohnungen
Böden, Fenstern und ganzen Neubauten
Kostenvoranschläge gratis.

Brennmaterialien aller Art
zu billigsten Tagespreisen. **Fritz Gassmann,** Feldmühlestr. 9-11, Rorschach. Tel. 5.49

J. G. Tanner
Buchbinderei und Pressvergoldeanstalt
Rorschach — St. Gallerstrasse 7a
Paginier- und Perforier-Arbeiten
Musterkarten

Peddigrohrmöbel
Liegestühle - Nachtstühle - Korbwaren
Eigene Werkstätte
J. Baltisser
Kirchstr. 33, Rorschach

GEDIEGENE HAUS- UND VILLEN-GÄRTEN
FRITZ KLAUSER, GARTENARCHITEKT, RORSCHACH
TELEPHON 4.52

Alb. Steiger
Dekorations- u. Flachmaler-Atelier
Blumenstrasse No. 10, Rorschach
Telephon No. 199
Glas-Schriften, Reklame-Schilder
Spezialität: Wanddecorfarbe Pat. 18949
Tapeten, Wandstoffe, Tapezierarbeiten

Rolladenfabrik
J. Sum, Rorschach
Stahlwellblech- und Holzrolladen
Rolljalousien, Rollschutzwände
Zugjalousien, Schattendecken
Jalousieladen
Telephon 268

Die Akkorde der *Rorschacher Schiffmeister* spiegeln im Einzelnen die genannten Verhältnisse wieder. Während längs des deutschen Ufers ein reger Seeverkehr durch verhältnismässig viele Schifferfamilien stattfand, beschränkte sich derselbe in Rorschach auf höchstens vier Familien[9]). Es sind 22 Urkunden, die uns über die Rorschacher Schiffahrt des 17. und 18. Jahrhunderts Aufschluss geben. Darunter befinden sich Akkorde mit Lindau, Langenargen, Rheineck, Schaffhausen, Romanshorn und Kesswil.

A) Rorschach-Lindau.

Nach einem Streit der Lindauer Schifferschaft mit den Rorschachern wurde 1628 folgender Vergleich[10]) geschaffen: Die Rorschacher führen am Freitag oder Samstag für Rorschach bestimmte Güter in Lindau ab. Die Lindauer halten Gegenrecht. Was die Getreideinfuhr aus Lindau anbetrifft, darf die Frucht für die Stiftslande nur von den Rorschachern, diejenige für die Stadt St. Gallen und die nicht stiftischen Gebiete hingegen von den Lindauern herüber geführt werden. Am Donnerstag und Freitag holen letztere die leeren Säcke wieder ab ohne jede Mitnahme von Personen oder Waren. Wenn die Rorschacher am Montag mit dem Nürnberger Boten nach Lindau kommen, so können sie die dortigen Kaufmannsgüter mitführen; hingegen Salz und andere Waren spedieren die Lindauer. Am Dienstag, Mittwoch und Donnerstag steht die Spedition nur den Lindauern zu, Eilgüter dürfen sie aber auch an den übrigen Tagen befördern. Es wird aber bedingt, dass sich die Lindauer Schiffer nicht zu lange in Rorschach aufhalten um etwa noch mehr Waren zu erwarten und dass sie vor der Abfahrt den üblichen Zoll entrichten.

Ein etwas verändertes Bild zeigt der Akkord vom 8. Januar 1765[11]). Die Lindauer holen am Montag die Wallfahrer in Rorschach ab. Die Rorschacher halten am Mittwoch Gegenrecht. Ist ein Lindauer Schiff auch am Mittwoch in Rorschach, so kann es gegen Abfuhrgebühr Leute mitnehmen. Auf den Rorschacher Markt — am Donnerstag oder Freitag, (wenn der Donnerstag ein Feiertag ist) — bringen die Lindauer Leute Schmalz, Käse, Flachs oder Frucht. Zur Erläuterung der folgenden Bestimmung dieses Akkords muss hier das von der Marktvorsteherschaft in St. Gallen mit den vier Schiffmeistern in Rorschach[12]) anno 1759 geschlossene Abkommen[13]) eingeschoben werden:

„ — — — nämlich dass alle am Freytag Abends nach Rorschach abgehende Stadt St. Gallische Kaufmannsgüeter wenn sie am Sambstag nach Lindau verführtt werden können als Eilgute angesehen, von Selben aber vor einen Centner statt der sustigen gewohnlichen zwey Kreuzer, nach ausweis der uralten Tarifen, Drey Kreuzer, als Eyl Zoll und nicht mehr abgestattet werden sollen. — — —„ Genannter Eilzoll von drei Kreuzern soll nur gelten für St. Galler Ware, die am Samstag früh nach Lindau spediert werden muss. Sollen aber auch an andern Tagen Stadt St. Galler Kaufmannsgüter überführt werden (ausnahmsweise), so sollen sie als Eilgüter angesehen und dementsprechend verzollt werden. Ob viel oder wenig da wäre, selbst ein einziges Stück muss am Samstag bei schiffbarer Witterung spediert werden. Solange dieser Vertrag besteht (vorerst auf ein Jahr, soll aber fortdauern, wenn kein Teil kündigt), zahlen die Herren Marktvorsteher den Rorschacher Schiffern jährlich auf Jakobi 40 fl. in bar". Auf diese Weise gewann also der Stadt St. Gallische Frachtwagen am Freitag Influenz auf die Schiffahrtslinie Rorschach-Lindau.

Es heisst nun im Akkord weiter: wenn am Freitag das Rorschacher Botenschiff schon abgefahren ist und Lindauer Schiffer noch in Rorschach weilen, so darf dem Botenschiff nichts mehr nachgeschickt werden, die Lindauer hingegen können nach altem Brauch bis 8 Uhr abends Passagiere hinüber führen. Das Rorschacher Botenschiff kann dafür andern Tags um 10 Uhr die Lindauer Passagiere herüber nehmen. Bei Abfuhr von mehr als zehn Personen muss die Abfuhrgebühr bezahlt werden.

Es ist merkwürdig, dass 1765 und in den folgenden Akkorden der Rorschacher Markt erwähnt wird, nur 1628 nicht, nachdem doch Abt Bernhard 1621 von Kaiser Ferdinand III. die Bestätigung des Marktrechtes erlangt hatte und es sich um einen Vertrag zwischen zwei bedeutenden Marktplätzen handelt[14]). Ferner ist 1765 von Wallfahrern die Rede, während im frühern Akkord Passagiere gar nicht erwähnt werden[15]). Die Getreideeinfuhr — da gilt wohl das Gleiche wie für den Markt von 1628 — wird 1765 sicher nicht deshalb nicht erwähnt, weil sie keine Bedeutung mehr gehabt hätte, sondern weil sie zum althergebrachten und alltäglichen gehörte und daher gar nicht mehr in den Akkord aufgenommen zu werden brauchte oder eben durch spezielle äbtische Verordnung geregelt war. Die Abfuhrgebühr besteht auch 1765 noch.

Gleich zwei Tage nach obigem Akkord findet sich ein neuer[11]) in modifizierter Form. Die Lindauer führen am Montag Leute mit deren Handgepäck[16]) in Rorschach ab. Die Rorschacher halten am Samstag Gegenrecht. Am Donnerstag bringen sie die Marktleute und ihre Ware hinüber, wenn diese nicht auf das Lindauer Marktschiff warten wollen, und zwar bis abends 8 Uhr. Von 8 Uhr weg können die Lindauer alles, selbst was von andern Gegenden herkommende Schiffe zum Ueberschlagen haben, zum halben Zoll wegführen. Die Rorschacher sollen das gleiche Recht am Mittwoch in Lindau geniessen. Wird der Rorschacher Markt auf einen Freitag verschoben, so dürfen die Lindauer nichts abführen. Sind sehr viele Schiffe da, so entscheiden die Rorschacher, wer abführen darf. An den übrigen Tagen (Dienstag, Mittwoch, Freitag, Samstag), dürfen die Lindauer nur gegen Abfuhrgeld etwas abholen und unter der Bedingung, dass kein Rorschacher Schiff zur Verfügung stehen sollte. Es ist dies ein Gegenvorschlag der Rorschacher Schiffer auf den zwei Tage ältern Vorschlag[17]) der Lindauer Schifferschaft. Es geht das schon daraus hervor, dass er für die Rorschacher viel günstigere Aussichten enthält als der Vorschlag der Lindauer. Inwiefern ein Ausgleich zustande kam, ist nicht zu ermitteln, aber zehn Jahre später hat der Akkord ein ganz abgeklärtes und vereinfachtes Aussehen.

1775[10]) heisst es: Der Montag ist den Lindauern überlassen. Am Donnerstag dürfen sie alles für Lindau Bestimmte in Rorschach abführen, ohne Abfuhr, mit Bezahlung des Zolls. Das gleiche Recht haben die Rorschacher am Lindauer Mittwoch-Markt. An den übrigen Tagen darf nichts abgeführt werden.

Wenn daneben die Getreidetransporte nach früherem Uebereinkommen stattfanden, so bedeutet dieser Akkord einen schönen Fortschritt in der Sanierung der gegenseitigen Beziehungen. Das Verhältnis der beiden Uferorte hat mit der Zeit immer mehr den labilen Gleichgewichtszustand verlassen zugunsten der Rorschacher Schifferschaft. 1775 ist nicht mehr von Abfuhrgeld die Rede, es bestehen keine

Sonderbestimmungen auf bestimmte Warengattungen mehr, es darf überschlagen werden — ein Tag wird den Lindauern reserviert — an dem sie schalten und walten können, ganz der Bedeutung ihrer entwickelten Schiffahrt gemäss. Es war ein Zustand, der nicht mehr an Kleinlichkeiten festhielt und eine schon ganz ansehnliche Verkehrserleichterung erhoffen liess.

B) Rorschach-Langenargen.

Zwischen den äbtischen Schiffleuten zu Rorschach und den Schiffleuten des Grafen Montfort in Langenargen bestand nach dem Vergleich[10]) von 1640[18]) Verkehr auf Gegenseitigkeit.

C) Rorschach-Rheineck.

Nach dem Akkord von 1724[10]) durften die Rheinecker auf dem Rorschacher Markt Korn abführen. Statt wie bisher 1 Kreuzer sollten sie nun 5 Kreuzer Abfuhrgebühr für den Sack entrichten. Die Rheinecker lehnten sich jedoch gegen die neue Taxe auf. In einer Klageschrift[10]) von 1726 wurden die Gegensätze dargelegt. Die Bedeutung der Rheinecker Schiffahrt beruhte ganz auf der Spedition der Kaufmannsgüter aus Italien und Bünden nach Rorschach. Durch Kornverkehr hatten sie keinen Nutzen von Rorschach[19]), und gerade diese Abfuhr sollte ihnen verteuert werden. Die Rorschacher hingegen freuten sich infolge zu Recht erwachsener Gewohnheit fast ungehinderten Verkehrs mit Rheineck, so dass jetzt die Rheinecker klagten, sie müssten „nach Willkür der Rorschacher leben."

Es kam zur Auseinandersetzung. Die Streitsache wurde vor die Tagsatzungen zu Frauenfeld und Baden gezogen. 1727 endlich kam ein Rezess[20]) zustande, nach welchem die Rheinecker alles, was die Rheintaler auf dem Rorschacher Markt gekauft hatten, unentgeltlich abführen und die Rorschacher am Montag das gleiche in Rheineck tun konnten. So war es durch gegenseitiges Entgegenkommen gelungen, die drückende Ungleichheit des Verhältnisses mit seinen beständigen Reibungsstellen zu beseitigen.

D) Rorschach-Schaffhausen.

Schon vor 1712 dehnten die Rorschacher ihre Fahrten bis nach Schaffhausen aus[21]). Die Befahrung der langen Strecke war aber unvorteilhaft, denn der Gewinn stand jedenfalls in keinem Verhältnis zum Zeitverlust. Im Folgenden zeigt es sich, dass die Rorschacher den Schiffsverkehr mit Konstanz, ja selbst mit den nächsten schweizerischen Uferorten andern überliessen. 1742 kam nun mit der Schaffhauser Schifferschaft ein Abkommen[22]) zustande, nach welchem es jedem Teil frei stand, die Güter gegen Entgelt nur bis Konstanz zu führen und den Weitertransport dem andern Teil zu überlassen. Diese Teilung der grossen Strecke kam den Rorschachern jedenfalls sehr erwünscht, in dem Momente, wo sie selbst eine neue Initiative zur Befahrung der thurgauischen Ufer ergriffen.

E) Rorschach-Romanshorn-Kesswil.

Statthalter, Obervogt und Oberbeamte zu Rorschach beklagten sich 1742[10]) beim Abt über die Kesswiler und Romanshorner Schiffer, weil sie behaupteten, einen Rechtsanspruch auf die Abfuhr aller Güter in Rorschach zu besitzen, während man ihnen ja doch nur aus Gutmütigkeit die Schiffahrt überlassen habe, weil die Rorschacher Schiffleute es im 17. Jahrhundert nicht der Mühe wert erachteten, dieselbe bis nach Konstanz auszudehnen. Aber schon vor 1712 sei sie bis Konstanz und Schaffhausen gepflogen worden. Wegen Verringerung der Kaufmannsgüter sei sie dann wieder aufgegeben und den Hornern, Romanshornern und Kesswilern überlassen worden. Horn stand im Mittelpunkt dieser Rechtsfrage. Es war den Rorschachern der Stein des Anstosses, denn durch das Schalten und Walten der fremden Schiffer wurden nämlich den Rorschacher Wirten die Gäste entzogen, die lieber in Horn verweilten, wo die Romanshorner und Kesswiler häufig Einkehr hielten. Letztere zogen es auch oft vor, für St. Gallen bestimmte Waren in Horn statt in Rorschach auszuladen, wo sie dann durch Goldacher Fuhrleute weiter spediert wurden.

Die Erbitterung der Rorschacher und ihre fatale Lage, insofern sie sich nicht im Recht befunden hätten, zeigt sich deutlich, denn auf der einen Seite wollen sie den Romanshornern und Kesswilern das Recht der Abfuhr in Rorschach absprechen, und auf der andern Seite möchten sie diese von Horn weg nach Rorschach ziehen. Wie die Akkorde beweisen, gelang es aber in der Folgezeit den Rorschachern, den Vorteil auf ihre Seite zu bringen.

Der Vertrag von 1746[23]) war ein harter Schlag für die beiden Konkurrenten Rorschachs. Den Romanshornern wurde die Abfuhr von Schmalz, Butter, Käse u. dgl. vom Rorschacher Markt überlassen, den Kesswilern die Abfuhr des Viehs, das für Konstanz und darüber hinaus[24]) bestimmt war. Dafür musste jeder Teil an Ostern den hiesigen Schiffleuten 12 fl. entrichten. Die Beiden konnten ferner Kaufmannsgüter und andere Waren gegen einen „ehrlich und leidentlichen Preis" in Rorschach abführen, sofern es die Rorschacher jeweils gestatteten. Der Statthalter als Lehensherr machte die ausdrückliche Bedingung, dass die Romanshorner und Kesswiler Schiffleute unterwegs in Horn nicht landen dürfen. Damit hatten die Rorschacher erreicht was sie wollten: Horn war ausgeschaltet, und die Grundlage für ihre neu aufblühende Schiffahrt längs des Schweizerufers war geschaffen.

1752[10]) wird obiges Verkommnis für beide Orte bestätigt. 1784[10]) liegt eine Bestätigung für Kesswil vor. Drei Jahre später erfolgte ein Separatakkord[10]) mit Romanshorn. Die dortigen Schiffer durften Schmalz, Butter, Käse wie früher, aber auch Güterwaren u. dgl., „doch kein Korn als etwa ein und anders Säckli" gegen jährliche Entrichtung von 52 fl. abführen. Die Bedingung wegen Horn wurde aufrecht erhalten.

Gegenüber früher wurde die Pacht-Taxe um 40 fl. erhöht, was darauf schliessen lässt, dass der Schiffahrtsverkehr Rorschach-Romanshorn jetzt den Romanshornern mehr Gewinn abwarf, also grösseren Umfang angenommen hatte.

In einem Akkord von 1788[10]), der vier Jahre später erneuert[10]) wurde, versprachen die sechs Schiffleute von *Wasserburg*, den jährlichen „Zehendwein" für das Stift prompt zu liefern und die „Weinleglen" selbst wieder zurückführen zu wollen.

Dass die *Rorschacher Schifferschaft* — neben den Schiffmeistern mit ihren Familien kamen noch die Schiffsknechte[25]) in Betracht — ihr sicheres Auskommen hatte, geht aus der Konferenz[10]) zur Steigerung der Schiff- und Lehenstaxe zu Rorschach hervor (1680). Der Dekan des Klosters betonte die Notwendigkeit der Erhöhung, weil sich die Schiffahrt gehoben hätte, indem besonders der Verkehr mit Schaffhausen, Lindau und Rheineck und die Weinfuhr aus dem Rheintal nahmhaften Gewinn bringe. Nach langer Debatte, während welcher sich die Rorschacher Schiffer

mit der Erhöhung einverstanden erklären wollten, sofern man ihnen die Schiffahrt mit Rheineck beständig zusichere, wurde beschlossen, die Taxe auf jährlich 30 fl. zu erhöhen, unabhängig von der Zusicherung der Weinfuhr aus dem Rheintal.

1701 wenden sich die vier Rorschacher Schiffer in einer Klageschrift an den Abt[10]): Mit dem ganzen Verdienst könnten sie ihre Familien nicht ernähren. Von den vier Schiffen gehe alle 10 Jahre eines in Abgang. An den Uferorten, wo sie nicht akkordiert seien, kämen die Rorschacher gar nicht zu, hingegen müssten sie alle von St. Gallen kommende Ware, wohin es auch sei, befördern und dann mit leeren Schiffen heimfahren. Damit man nicht andern Orts in ihre Rechte eingreife, verlangen sie Schutz.

Einen deutlichen Begriff von der *Rorschacher Schifffahrt des 18. Jahrhunderts* im allgemeinen vermögen die Lindauer Ordnung[26]) von 1751[27]) und der 1756 an hiesige Schiffer von Abt Cölestin II. ausgestellte Lehensschein[28]) zu geben.

Nach der Lindauer Ordnung muss durch Liederlichkeit oder Unvorsichtigkeit der Schiffleute verursachter Schaden den Kaufleuten vom Lädimeister (Schiffmeister) oder Meisterknecht, und wenn dessen Vermögen nicht ausreicht, von den übrigen Schiffleuten aufgebracht werden. Jeder Schiffer soll die bevorstehende Abfahrt durch den Luckenmann dem Gredmeister oder Zoller anzeigen lassen — eine erste wirksame Sicherheitsmassnahme — „damit in dessen Gegenwart das hiezu geordnete und in des Luckenmanns Händen befindliche Mass angeschlagen und die schon überladenen Schiffe wieder ausgeladen und besser geladen werden könnten."

Es folgt hier ein wörtlicher Auszug aus dem Rorschacher Lehensschein:

„1. Sollen sie (die 4 Schiffmeister) die gedachte Fahrt, wie von alters her nutzen und brauchen, und dazu 3 Schiff bereithalten, nämlich ein ganzes[29]), ein halbes[30]) und einen Segner, welche 3 Schiff mit Segeln, Rudern, Schalten[31]) und andern Nothwendigkeiten versehen sind, damit jedermann, es seien Kaufleut, Pilger etc., zu Ross und zu Fuss, mit Haab und Gut, Tag und Nacht wohl versehen und versorgt sei. Sie sollen auch erfahrene und verständige Knecht halten und ohne grosse Noth nie solche Leute anstrengen, die sie um ihren Lohn führen. Ferner sollen sie auch die Leute gütlich empfangen und sie und ihre Waaren getreulich fertigen, damit keine Klagen entstehen. Ehe von Land gefahren wird, sollen die Leute in den Herbergen jedesmal gemahnt werden, wogegen sie den ihren zimlichen Lohn (jedoch ohne alle übermässige Vertheuerung) empfangen; im Falle aber deshalb geklagt würde, so würde Sr. Hochfürstl. Gnd. hierin unpartheiisch entscheiden.

Weil die 4 inhaber allen Gewinn gemeinschaftlich gleich vertheilen, so sollen sie:

2. unter sich einen ernennen, der alle Waaren und Kaufmannsgüter mit Zeichen und No. in ein besonders hiezu gewiedmetes Buch eintrage, damit man den gebührenden Zoll darnach bestimmen, und jedem für seine Waare Red und Antwort geben könnte; übrigens soll dieser Schreiber von den Vieren gemeinschaftlich nach Gebühr besoldet werden.

3. Was ihnen diesseits oder jenseits des Sees zu führen anvertraut wird, das sollen sie ordentlich annehmen, und von einer Fahrt zur andern dem Zoller in Rorchach getreulich anzeigen, ohne einzige Vorenthaltung.

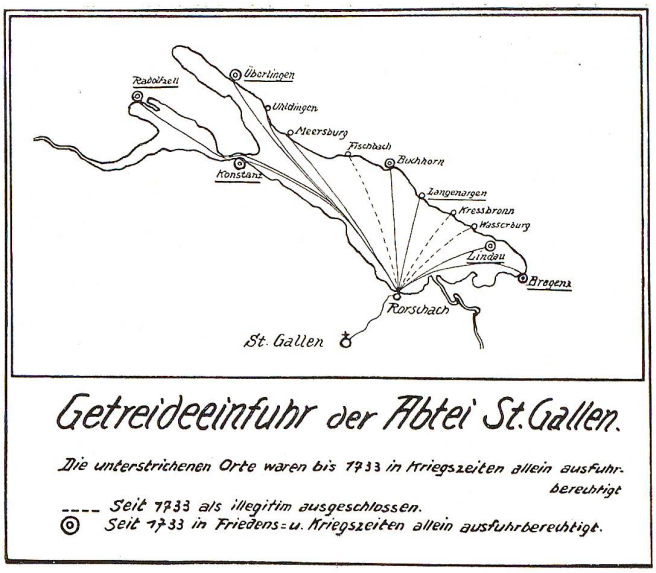


Fig. 10.

4. Von allen Waaren den Zoll alle Monat baar entrichten, auch den Treglern ihren Lohn baar bezahlen und der Gredtordnung getreulich nachkommen.

5. Sollen sie jedesmal nach Ankunft die Waaren unter Dach in die Gredt oder das Kaufhaus bringen, damit niemandens Waare vom Wetter beschädigt werde.

6. Sollen die vier Interessierten verbunden sein ihro hochfürstl. Gnd. und dero Gottshaus, den jährlichen Romanshorner Zehenden abzuholen, wofür sie bei ihrer Rückkunft nicht mehr als 1 pfund pfennig Lohn und das Nachtessen erhalten, ohne Rücksicht auf das, was sie in Romanshorn verzehrt haben.

7. In betreff der Weinfuhr aus dem Rheintal und von Wasserburg sollen sie jährlich bei ihro hochfürstl. Gnd. darum anhalten, welche alsdann nach Gestalt der Sache ihre gnädigste Resolution ertheilen werden.

8. Besondere Fuhren für ihro hochfürstl. Gnd. sollen sie vor jeder andern, um bescheidenen Lohn — ohne einigen Vorwand — zu führen schuldig sein.

9. Sollen sie vermöge ihre Eide achtgeben, dass sie keine verdächtigen Leute weder hinüber noch herüber führen, sondern der Ortsobrigkeit Anzeige machen.

10. Damit auf dem See nichts verwahrloset oder ertränkt werde, sollen die Schiffe wie gebräuchlich, so geladen werden, dass selbige anderthalb Schuh im Wasser emporschweben; den wo die Waaren durch Nachlässigkeit — Gottes Gewalt ausgenommen — Schaden litten, und sich solches erweisen liesse, sollen sie — ohne einiges Widersprechen — zur Schadloshaltung angehalten werden. Sie sollen auch die Fahr in guten Ehren erhalten; auch was bisher in Abgang kommen wieder äuffnen und bessern, und zwar nach ihrem besten Vermögen, wobei dann Ihro hochfürstl. Gnd. sie handhaben, schützen und schirmen sollen und wollen.

11. Damit aber Gott der Allmächtige ihren Leib und Gut in Gnaden schütze und schirme, und selbe von allen Gefahren und Strafen an Seel und Leib bewahre, gebietet Sr. Hochfürstl. Gnd., dass sie jederzeit — so viel als möglich — sich in der Kiche zur Anrufung der göttlichen Gnade nach altem christlichem Gebrauch einfinden, um Glück und Heil sich würdig zu machen.

12. Ferner sollen sie — ohne besondere Erlaubnis eines jeweiligen Statthalters — an Sonn- und Feiertagen, mit keiner Stein- oder andern Last abfahren.

13. Von diesem ganzen Fahr sollen sie ihro Hochfürstl. Gnd. und dero Gottshaus, jedes Jahr zu Recht gesetztem Lehenszins auf St. Martinstag geben 20 X, doch dergestalt, dass jeder Theil, welchem über kurz oder lang diese Ueberkommnis nicht mehr gefallen sollte, dem andern ein halb Jahr zuvor aufkünden solle, und nach Verfluss dessen sollen die 4 Inhaber davon abstehen, nichtsdestoweniger aber die Zeit aushalten, laut dieser Verleihung, und ohne dass man klagen könnte versehen, den wo diess nicht beschähe, mögen ihro Hochfürstl. Gnd. solches vor Ausgang des halben Jahres zu ihren Handen nehmen und anderwärts verleihen. Diesem nun allem Obgeschribenem getreulich nachzukommen, haben die Schiffleute einen bürgerlichen Eid zu Gott und den Heiligen geschworen, auch sonderlich des Gottshaus Nutzen zu fördern und den Schaden zu wenden und wahren, alles aufrecht, redlich, getreulich und ohn gefahr."

Werfen wir einen *Rückblick* auf die Entwicklung der Schiffahrt Rorschachs, so sehen wir die ursprüngliche Verschiedenheit in der Behandlung der einzelnen am Verkehr mit Rorschach Interessierten immer mehr zurücktreten und allmählich im 18. Jahrhundert gegenseitigen Beziehungen nähern, die den Grundsatz „Gleiche Rechte, gleiche Pflichten" zur Voraussetzung haben. So war erst ein freierer und den wahren wirtschaftlichen Interessen entsprechender Seeverkehr ermöglicht.

1797[32]) bestimmte der Fürstabt, das Schiffahrtsrecht „solle in Zukunft einem Bürger von Rorschach vor einem fremden gegeben werden, wan selber tauglich, und Caution zu geben im stande ist."

Es ist klar, dass das neue Verkehrsmittel des folgenden Jahrhunderts, das doch eine möglichst uneingeschränkte Verbindung der verschiedenen Seeorte ermöglichen sollte, nicht nur da und dort auf Neid und Missgunst stiess, sondern auch auf wohlerworbene Rechte. Um der Dampfschiffahrt die Wege zu bahnen, waren zuvor noch Schwierigkeiten aller Art zu überwinden, indem es galt, sich mit diesen an den einzelnen Uferplätzen auf verschiedenartigen Rechtsgrundsätzen beruhenden Schiffahrtsprivilegien auseinanderzusetzen.

Quellennachweise und Ergänzungen.

1) nach Prof. Dr. J. Egli, St. Gallen. — Vergleiche Forschungen in den 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts. (Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte Bd. XI, S. 205), Forschungen von F. Willi (Rorschacher Neujahrsblatt 1921), Näf's Chronik, Ruegg's Chronik.

Funde von Gegenständen und Werkzeugen aus Pfahlbauten des Obersees sind sehr spärlich, und gerade von Rorschach sind gar keine zuverlässigen vorhanden, auch nicht verschleppt nach Arbon und Bregenz.

Für die wichtigen Funde der Umgebung ist die Altsteinzeit ausgeschlossen. Die Pfahlbauten fallen in die Neusteinzeit, aus welchem Alter auch die Landpfahlbauten beim Hirschensprung (Pfeilspitzen mit Kupferbeigaben) und bei Heerbrugg stammen (nach Dr. Bächler, St. Gallen). Vermutlich gehört der Hornbeilfund in der Fussacherbucht (Museum in Bregenz) auch der Steinzeit an.

2) Beim frühern „Klösterli" (Scholastica) wurde ihre Spur entdeckt.

3) Das Kastell Arbon besteht etwa seit dem Jahre 300.

4) nach Stucki: Flurnamen von St. Gallen und Umgebung.

5) Beim heutigen Gas- und Wasserwerk der Stadt St. Gallen.

6) Näf, Denkwürdigkeiten S. 825. (Die Leiche Otmars wurde 10 Jahre nach seinem Tode (759) von Stein am Rhein nach Steinach überführt).

7) Näf, Denkwürdigkeiten S. 757.

8) Wartmann, Urkundenbuch II, 409.

9) v. Arx, Geschichten des Kantons St. Gallen, I, S. 221.

10) Ueber den Ort dieser ersten Schifflände kann nichts Bestimmtes gesagt werden. Sehr wahrscheinlich befand sie sich ungefähr am gleichen Ort wie die 1484 von Abt Ulrich VIII. begonnene Schifflände, denn es ist doch anzunehmen, dass sich der Abt einer schon früher bevorzugten und in der Entwicklung erhärteten Urform des Hafens angeschlossen, den Ort der neuen Schifflände also nicht willkürlich gewählt habe. Diese Urform mag sehr gut aus dem 10. Jahrhundert stammen.

11) Erwähnung einer Einfassung in Form eines doppelt angelegten Palisadenzaunes, jedoch zu Verteidigungszwecken, findet sich erst 1406, vergleiche Näf: Historischer Ueberblick auf Rorschach und seine Umgebung, 1878, S. 33 (Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees, 9. Heft).

12) bis 1824.

13) seit 1803.

14) Dieses Recht wird erwähnt in einem zwischen Abt Immo und Bischof Eginolf zu Lausanne geschlossenen Vertrag vom Jahre 982, v. Arx I, S. 238.

15) v. Arx I, S. 93.

16) Noch von Ekkehard wird Steinach als Hafenplatz St. Gallens erwähnt, wonach Rorschach, trotz des Privilegiums von 947, also noch im 11. Jahrhundert Steinach den Rang nicht abgelaufen hätte (Mon. Script. Bd. IX. p p. 123 und 124: „opinabile erat quantas homini impensas navibus Steinaham praemiserit.") nach Meyer von Knonau II Ratperti casus S. Galli S. 89, Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte Bd. 13.

17) Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees, 13. Heft, S. 189.

18) Gmür-Rechtsquellen S. 5 und 7.

19) St. Annaschloss.

20) Möttelischloss.

21) A. Näf: Historischer Ueberblick über Rorschach und seine Umgebung, 1878, S. 33 des unter 11) erwähnten Heftes.

22) Diese Teilung dauerte bis 1798.

23) Steinach besass damals schon ein geräumiges Gredhaus. — Die Stadt St Gallen hatte alle dortigen Rechte 1459 von Kaspar Rauchenacker gekauft (Der Klosterbruch in Rorschach und der St. Gallerkrieg 1489—1490 v. Johannes Häne, St. Gallen 1895, S. 34).

24) Erst im 18. Jahrhundert auf Mariaberg, vergleiche 18).

25) Es zählte 1468 mit Einschluss von Rorschacherberg ca. 875 Seelen, nach 18).

26) Stiftsarchiv St. Gallen H 2—S 5, Originalurkunde mit Siegel.

27) Uns interessiert hier besonders seine Lobpreisung der herrlichen Lage Rorschachs, des Fischreichtums, der Möglichkeit mit den Gotteshausleuten diesseits und jenseits des Sees leicht verkehren zu können und der leichten Erreichbarkeit der Märkte von St. Gallen und Lindau. Vergleiche Joachim von Watt: Chronik der Aebte und Prof. Dr. Plac. Bütler: Der Rorschacher Klosterbruch und die Beteiligung der Gemeinden Rorschach und Goldach am nachfolgenden St. Gallerkrieg (Ostschweizerisches Wochenblatt, Rorschach 1901, No. 12—13, 16—20 und 22).

28) nördlich der heutigen Hafenstation.

29) Wirtshaus, in dem der Wein des Abtes ausgeschenkt wurde; heute Federer & Cie.

30) an der Südwestecke des heutigen Kornhauses.

31) Oberer Bogen: zwischen Restaurant Witta und Spirig, unterer Bogen: zwischen Brann und Globus.

32) Der Rede Abt Ulrichs VIII. entnommen, vergleiche 27).

33) Dieser Plan, wie auch Fig. 4 und Fig. 8 ist ein Versuch einer topographischen Rekonstruktion der betreffenden Hafenanlagen durch Vergleich von Fig. 2, 3, 5 und 7, unter Benützung der Karte des Reichshofes Rorschach, erstellt von Jakob Hädener 1750—1780, und dazugehörendem Häuserverzeichnis von Lehenvogt Ehrat 1786 (Orig. Stiftsarchiv).

Die offiziellen Bauten Ulrichs VIII., die unter ihm vollendet (Taferne und Gredhaus standen zur Zeit des Rorschacher Klosterbruches) oder doch begonnen, und von seinem Nachfolger vollendet wurden, sind dunkel schraffiert. Die hellschraffierten Bauten kamen später hinzu und führen das Hafenbild Fig. 2 herbei.

34) vergleiche Prof. Dr. Plac. Bütler: Der Rorschacher Klosterbruch und die Beteiligung der Gemeinden Rorschach und Goldach am nachfolgenden St. Gallerkrieg (Ostschweizerisches Wochenblatt, Rorschach 1901, No. 12—13, 16—20 und 22).

August Hardegger: Mariaberg bei Rorschach, herausgegeben vom historischen Verein in St. Gallen 1891.

Johannes Häne: Der Klosterbruch in Rorschach und der St. Gallerkrieg 1489—1490, St. Gallen 1895.

Joachim von Watt: Chronik der Aebte des Klosters St. Gallen.

v. Arx II, S. 406.

35) nach v. Arx II, S. 434.

36) Der damals entstandene Kornmarkt dauerte bis vor wenigen Jahren.

37) Heute Post und Telegraph.

38) vergleiche Helvetisches Lexikon unter Rorschach.

Kriegerische Ereignisse auf dem Bodensee, S. 29 und 30 im 15. Heft der Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung.

39) R. Kaufmann-Bayer: Anteil der Fürstabtei St. Gallen, sowie der Gotteshausleute am Schwabenkrieg, S. 17 im 9. Heft der Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung.

40) Deckengemälde im Seminar Mariaberg.

41) Dies geht auch aus der Wegordnung von 1534 (Gmür, Rechtsquellen S. 40) hervor, wo es heisst: — — Summarum so söllend alle obverschribne geng gegen see allzit offen sin und bliben weder mit profeten nach sunst nit verbuwen, verlanet nach verwust werden, dehainsweg.

42) Gmür, Rechtsquellen S. 41—43 und 46—47.

43) Stiftsarchiv St. Gallen. Rubr. LXVI, Fasc. 15.

44) A. Näf: Historischer Ueberblick über Rorschach und Umgebung, S. 38 im 9. Heft der Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees.

45) v. Arx III, S. 266.

46) Gmür, Rechtsquellen S. 8.

47) Besonders die Familien Bayer und Pillier, die sich mit den alt eingesessenen Hoffmann verbanden.

48) Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung, 13 Heft, S. 190.

49) A. O. Aepli: Historische Darstellung der Hoheitsrechte der schweizerischen Eidgenossenschaft auf dem Bodensee (Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte, Heft XII, S. 163—166 — Vergleiche Kriegerische Ereignisse auf dem Bodensee, S. 31 im 15. Heft der Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees.

50) Tagebuch des Abtes Pius 1630—53, I, 918—26. 30. 52. Stiftsarchiv.

51) Tagebuch des Abtes Pius; v. Arx III, S. 166 und 167.

52) Zue wissen, dass die alte stelli winters Zeit so flach wirth, dass man mit kheiner Last mehr khan hinein fahren und kähren, derhalben die grosse Schiff in grosse gefahr khommen, und voriges Jahr ein Schaffhauser Schiff

sambt dem Korn ist vor der Stell von dem gewell under das Wasser geschlagen worden — — 43).

53) — — und weilen der Bach under der Gröd gar vil Sand und Kiss einfüerth, und dan das gewell solches in die stelli hat mögen werffen, und also flach machen 43). — Gemeint ist der sog. Baderbach oder Rietbach, heute Ankerbach genannt, vergleiche Fig I.

54) — — vor allem war notwendig ein flotz, sambt dem Schlaggeschirr, damit man die Pfäll schlaget, Kosten 130 fl. 43).

55) Tagebuch des Abtes Pius I. 386.

56) Auszug aus der Baurechnung von 1647—1648. — 43).

Ahn obstendem Kornhauss ist ein alter Schopf zur behaltung des Korns aufgesetzt worden. Darfür auszurichten, zue Darlehen geben 10 fl. 16 kr., für den newen Kornschopf 6 fl. Item für ein newes Thor zwüschen dem alten Kornhaus, und dem Lewen, zu versicherung der früchten, welche in offenem schopf sind gestanden, zumachen geben 10 fl. 34 kr. Für die Kornschütte auf dem newen Kornhauss zumachen geben dem Zimmerman 6 fl. 57 kr.

57) Tagebuch des Abtes Pius I, 831, vergleiche 56).

58) Diarium abbatis Leodegarii Bürgisser I. 816, Stiftsarchiv St. Gallen.

59) Diarium abbatis Leodegarii Bürgisser I. 928.

60) A. Näf: S. 39 des unter 11) erwähnten Heftes für Geschichte des Bodensees. — A. Näf: Denkwürdigkeiten S. 766.

61) Ein Beispiel ist aus dem Jahre 1719 bekannt (Abt Josephs Tagebuch S. 39): Weile berichtet worden, dass zum öffteren der Zoll zu Rorschach durch die Lindauer defraudiert worden, indeme die Waare ringer angegeben worden, sind zwey fässer mit Eisen nur 2 Zentner leicht gewichtschwer einem Tyroler gehörende einkommen, die aber 452 Pfund schwer gewicht auf der Rorschacher Waag befunden, und dessentwegen solche Verarrethieren lassen.

62) — — hat sich wiederumb sandt und Koth, Insonderheit bey der gross luckhen also gesamblet und gehäuffet, dass man mit grossen lastschiffen nit kan in die stelle einfahren, dahero man voraussen bey der bruggen muss stillhalten, und Windt, Wasser und Wellen underworffen seyn mit leib, Lebenss und Verlurst, oder Verderben der Wahren gefahr 43).

63) Es liegt unter 43) ein umständlicher Bericht vor.

64) Handwerker, Taglöhner und Lehenspflichtige aus der ganzen äbtischen Seegegend.

65) Im Rapport, siehe 43) heisst es: Binnen = unser Wort Benne.

66) Abt Josephs Tagebuch I. 740, Stiftsarchiv.

67) vergleiche 56).

68) Das geht aus folgender Stelle der Kornmarktordnung von 1729 hervor (Gmür, Rechtsquellen S. 62):

lestlichen solle in dem Kornhauss sich jeder Kornfüehrer nur eines standes begnüegen lassen und mehr als nicht, dan zwey des gredhauses und zwey seiner aignen ständen gebrauchen.

69) — — — Darauf hielte ich Conferenz sonderlich wegen den Korngrempleren, so die frücht mit grösstem schaden des armen landtmanns verdüeren. Und ist für guet erachtet worden, dass ich ein General Mandat aufgehen sollte lassen und scharff befehlen, dass alle frücht, so in meinem landt zue Romishorn, Steinach oder anderwerts anlandet, auf Rorschach zue dem ofentlichen Marrkh im einem leidentlichen und billichen preis solle gebracht werden, habe also ein solches Mandat aufzuesetzen verordnet. — — (Abt Cölestins II Tagebuch I. 196.)

70) Abt Cölestins II. Tagebuch III. 18, Stiftsarchiv, St. Gallen.

71) Die 29. Okt. 1746. Ist der tachstuehl vollkommen aufgericht worden, die guete Leüth haben schire über vermögen gearbeitet, auf den abendt bin mit geistlichem und weltlichem begleit dahin gegangen, und zuegesehen, wie solcher vollents aufgericht worden, da der Zimerballirr den Meyen aufgestekht, hat er eine lange red gehalten, und ein glas wein getrunckhen, darauf haben Sie mit 4 böhler freüd geschossen.

Die 30. Dominica. hab ich allen arbeitesleüthen das aufricht mahl, mit einem Ehrlichen Essen, und wein geben lassen, Sie haben auch umb kihlleüt, und tanzen angehalten, so ich entlich bis Ave Maria Ihnen erlaubet.

72) Abt Cölestin II., Tagebuch III, 41.

73) vergleiche die ausführliche und interessante Baurechnung im Stiftsarchiv E, Tomus 1345.

74) Abt Cölestins II. Tagebuch III, 468.

75) Abt Cölestins II. Tagebuch IV, 116.

76) Bild im Besitze von H. Buob, Kaufmann, Rorschach.

77) Stich von Perignon, peintre du roi; nach 1750.

78) A. Näf: In dem unter 11) erwähnten Heft.

79) v. Arx III. S. 615—620; Näf, Denkwürdigkeiten S. 609—610.

80) Diese Strasse führte wie der alte schlechte Karrenweg, über Untereggen-Martinsbrücke; diejenige über St. Fiden-Waid wurde erst 1839—1842 gebaut, vergleiche Henne-Amrhyn S. 299.

81) v. Arx III. S. 621; Näf, Denkwürdigkeiten S. 767.

82) Nach Henne-Amryhn, Geschichte des Kantons St. Gallen von seiner Entstehung bis zur Gegenwart, St. Gallen 1863.

83) Abt Bedas Tagebuch III, 71.

84) Bei Ablegung der Salzrechnung erwähnt Abt Beda am 10. März 1785 (Tagebuch III, 297): sie isf wohl ausgefallen und hat sich gezeigt, dass man einen Profit habe gegen 5000 fl.

85) Vom Jahre 1794, gestochen von Roth. Das Bild ist wohl da und dort etwas idealisiert (Gesellenbrief!). Sehr deutlich sticht der Marktplatz hervor mit der Marktglocke in dessen Mitte.

86) Hafen- und Quaibau in Rorschach, Rubr. 166, Fasc. 2, No. 3, a, Staatsarchiv St. Gallen.

Anhang.

1) siehe Eberhard Graf Zeppelin: Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1824—1884, S. 41 (Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung). — Solche und ähnliche Schiffe sind für Kiesfuhren noch heute im Gebrauch. — Vergleiche auch Schiffbau- und Schiffschauordnung vom 14. September 1746, Rubrik 166, Fasc. 2, Schiffahrts- und Hafenordnung, Staatsarchiv, St. Gallen.

2) Das geht aus No. 15 der Lindauer Ordnung für Lädin und Halblädin Schiffleute hervor vom Jahre 1751 (Staatsarchiv, Rubr. 166, Fasc. 2, Schiffahrts- und Hafenordnungen), wo von Halblädin- oder Rorschacher Schiffsleuten die Rede ist. Die Bevorzugung dieses Schiffstyps ist bei der Kleinheit des Hafens gut verständlich.

3) Eberhard Graf Zeppelin: Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1824—1884, S. 43, 14. Heft der Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung.

4) das heutige Friedrichshafen.

5) A. O. Aepli: Historische Darstellung der Hoheitsrechte der schweizerischen Eidgenossenschaft auf dem Bodensee, S. 175 und 176, Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte, Heft XII.

6) besonders Konstanz und Lindau, vergleiche S. 23 und 24.

7) vergleiche Streit der Rorschacher u. Rheinecker Schiffleute 1726, S. 24.

8) Das Abfuhrgeld, das unter Akkordierten zum Teil bestand und mit der Zeit immer mehr verschwindet, ist zu unterscheiden vom Zoll, der nicht der Schifferschaft sondern der betreffenden Landesregierung zugute kam.

9) in den Akkorden von 1742 (siehe S. 24) und 1765 (siehe S. 23) figurieren vier Schifferfamilien. Von den hier genannten werden Fässler und Hammerer auch 1780 erwähnt, Hertenstein schon 1681, zuletzt 1816, wo ein Hertenstein das Schiffahrtsrecht der Gemeinde Rorschach gegen 600 fl. abtritt; Bertschi erhält schon 1627 den vierten Teil der hiesigen Schiffahrt von Abt Bernhard bestätigt (Stiftsarchiv, Rubr. LXVI, Fascikel 15).

10) Stiftsarchiv, Rubr. LXVI, Fasc. 15.

11) Archiv der Ortsbürgergemeinde Rorschach (kleines Paket, enthaltend 4 Akkorde mit Lindau und Schaffhausen).

12) Johannes Hammerer, Melchior Bertschi, Jakob und Constans Hertenstein.

13) Copie im Archiv der Ortsbürgergemeinde Rorschach. No. 4 im Paket von Urkunden und Akten die Rorschacher Schiffahrt betreffend.

14) Daraus den Schluss ziehen zu wollen, dass der Rorschacher Markt 1628 keine Bedeutung gehabt hätte, wäre falsch, denn vielleicht wurde er von diesem Akkord gar nicht berührt und war Gegenstand eines besonderen Abkommens, was ja gerade auf dessen grosse Bedeutung hinweisen würde.

15) Der Personenverkehr zu Schiff hat demnach in den 137 Jahren mehr Bedeutung erlangt.

16) „ — — Passaghier- Bilgramm- sonst Reisende, Krämer sambt denen mit sich dragente Kräzen und dergleichen; — —".

17) Dass es nur Vorschläge sind, die aber bestehenden Uebelständen ein Ende bereiten sollten, geht aus dem Schlusswort des Lindauer Akkordes hervor: „— — Und wann der Akkord s o l l t e zu Stande kommen, so wollen wir denn wissen, welches die meistere seyn, damit uns nicht der jegliche, so keinen Anteil hat, kommandieren oder uns befehlen dürfte, indem solches die grösste Streitigkeit geben täte oder schon gegeben hat." — —

18) 1642 wird der Rezess der Schiffleute von Langenargen und Rorschach wieder auf zwei Jahre verlängert 10)

19) Dass die Rorschacher gegenüber Rheineck im Vorteil waren, geht schon aus der Konferenz zur Erhöhung der Schiffs- und Lehenstaxe zu Rorschach von 1680 hervor, wo erwähnt wird, dass die Schiffahrt mit Rheineck und die Weinausfuhr aus dem Rheintal den Rorschachern namhaften Gewinn bringe (siehe S. 24).

20) „Demnach entzwischen denen Rorschachisch- und Rheineggischen Schiffleuten denen Pfeifferen und Luzen schon einige Zeit hero wegen allhiesiger Markhts-abfuhr zu wasser einige Streitigkeiten enstanden, sogar dasselbige vor das Hochlöbliche Syndicat nacher Frauenfeld und Tag Satzung nacher Baaden gebracht worden — von danen aus auch schon in zwey Abscheyden meldung beschehen — mithin die Sach den Anschein gewunen — als wan sie in vertrüessliche weitläufigkeiten dörffte versetzt werden; Als haben sich Beeder Seits Obrigkeiten nach untersuchung und reüffer erdaurung der Sachen zu beybehaltung gueter Freündt- und Nachbahrschafft, und Vermeüdung weiteren unbeliebigkeiten, auf Ratification Ihrer Hochen Principalen zu folgendem verglichen und betragen, dass nemlichen die Rheineggischen Schiffleuth dassjenige, welches von den Rheintallischen unterthanen an den Markhts Tag zu Rorschach erkaufft- und eingehandlet würd, auf ihren Schiffen ohne jemand jozung oder entgelt, hingegen auch die Rorschacher auf gleiche weiss alle wahren so an denen Montägen bey dero ankonfft zu Rheinegg ligen, und nacher Rorschach gelieferet werden sollen abführen mögen; jedoch alle Zeit auf ihre deren von Rorschach eigne Gefahr- und Waag."

Originalurkunde 10), Copie 13) No. 1.

21) vergleiche E) Rorschach-Romanshorn-Kesswil.

22) „ — — Erstlich sollen die Schiffmeister von Schaffhausen, wenn sie nemlich willens sind zu Constants zu überschlagen, denen Schiffmeister von Rorschach zuübergeben schuldig sein, alle die wahren, welche von Arbon an biss nach Reinegg gehörig, Horn allein aussgenohmen, welches bis zu seiner Zeit in dem alten verbleiben solle auch jhnen den ordynary und biss dahin üblichen Schifflohn zu geben. Hingegen versprechen und sollen auch die Rorschacher Schiffmeister verbunden sein alle die wahren welche nach Schaffhausen und under Schaffhausen liegende örther gehören denen Schiffmeistern von Schaffhausen zn übergeben auch den jederzeit gewohnlichen Schifflohn zu zahlen. Es soll aber kein Theyl schuldig noch verbunden sin zu überschlagen wan es jhnen beliebt die wahren selbst an behörige örther zu führen sondern jedwederem Theyl frey stehen — ".

— Originalurkunde 11) — datiert Schaffhausen, den 23. Juni 1742, unterschrieben und besiegelt von den vier Schaffhauser Schiffmeistern Oexlin, Vögelin, Maurer und Vogel.

23) Originalurkunde 10), Copie 13) No. 2.

24) „nach Constantz und der Enden."

25) Eine Lädin brauchte zur Führung 6—7, eine Halblädin 4—5 Schiffsknechte (S. 40, Kriegerische Ereignisse auf dem Bodensee, 15. Heft der Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees)

26) „Ordnung für die Lädin und Halblädin Schiffleut wegen dem Laden und Fahren de anno 1751 "

27) Staatsarchiv, Rubr. 166, Fasc. 2, Schiffahrts- und Hafenordnungen.

28) Originalurkunde 10), Extrakt 13) No. 5.

29) eine Lädin.

30) eine halbe Lädin.

31) lange Stangen, mit denen man das Schiff durch Abstossen am Seegrund vorwärtsbewegt.

32) Archiv der Ortsbürgergemeinde Rorschach 13) No. 7.

Baugeschäft A. Rudig

Ant. Bernardsgrütter's Nachfolger

Hubstrasse 3 RORSCHACH Telephon 171

Neu- und Umbauten

Ausführung von Maurer-, Steinhauer- und Asphalt-Arbeiten

Armierten Beton :: Fussbodenbeläge :: Verkauf von Baumaterialien

JOH. PFISTER

Rorschach / Kirchstrasse 41

Schuhhandlung und Massgeschäft

Telephon 275

Beste und billigste Bezugsquelle in sämtlichen

SCHUHWAREN

vom stärksten Arbeiterschuh bis zum feinsten Rahmenschuh zu konkurrenzlosen Preisen.

*

Spezialitäten in wasserdichten Schuhwaren

für jeden Stand und jedes Alter

*

Anfertigung von Massarbeit für normale und abnormale Füsse

bei billigster Berechnung

HANS BUOB

en gros *Colonialwaren* *migros*

Telef. 75 *Détail* *5% Rabatt*

Kaffee-Gross-Rösterei

Kaffee roh, *sorgfältig ausgewählte Sorten*

Kaffee geröstet, *fachmänn. zusammengestellte, beliebte ff. Spezialmischungen.*

Feigenkaffee, *eigenes Fabrikat, zur Herstellung eines gesunden wohlschmeckenden Kaffee's oder als vorteilhafte Beimischung zu Kaffee sehr geeignet*

Thee *ff. Sorten und Mischungen*

Speiseöle und Speisefette, *Spezialität: hochfeines Olivenöl.*

Dörrobst und Südfrüchte, *grosse Auswahl.*

Fleisch- und Fisch- / *Früchte- u. Gemüse-* *Conserven* *in grosser Auswahl*

Confitüren, *offen und in Packungen aller Art.*

Chocolade, *beste Marken*

Cacao, *schweiz. und holländischer.*

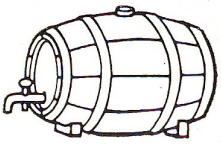
Bicuits u. Bonbons *in reicher Auswahl.*

Spirituosen u. Liqueur *aller Art, Patentierte Verkaufsstelle.*

Wasch- und Putzartikel, *nur empfehlenswerte, preiswürdige Fabrikate.*

NB. Bestellungen werden ins Haus geliefert.

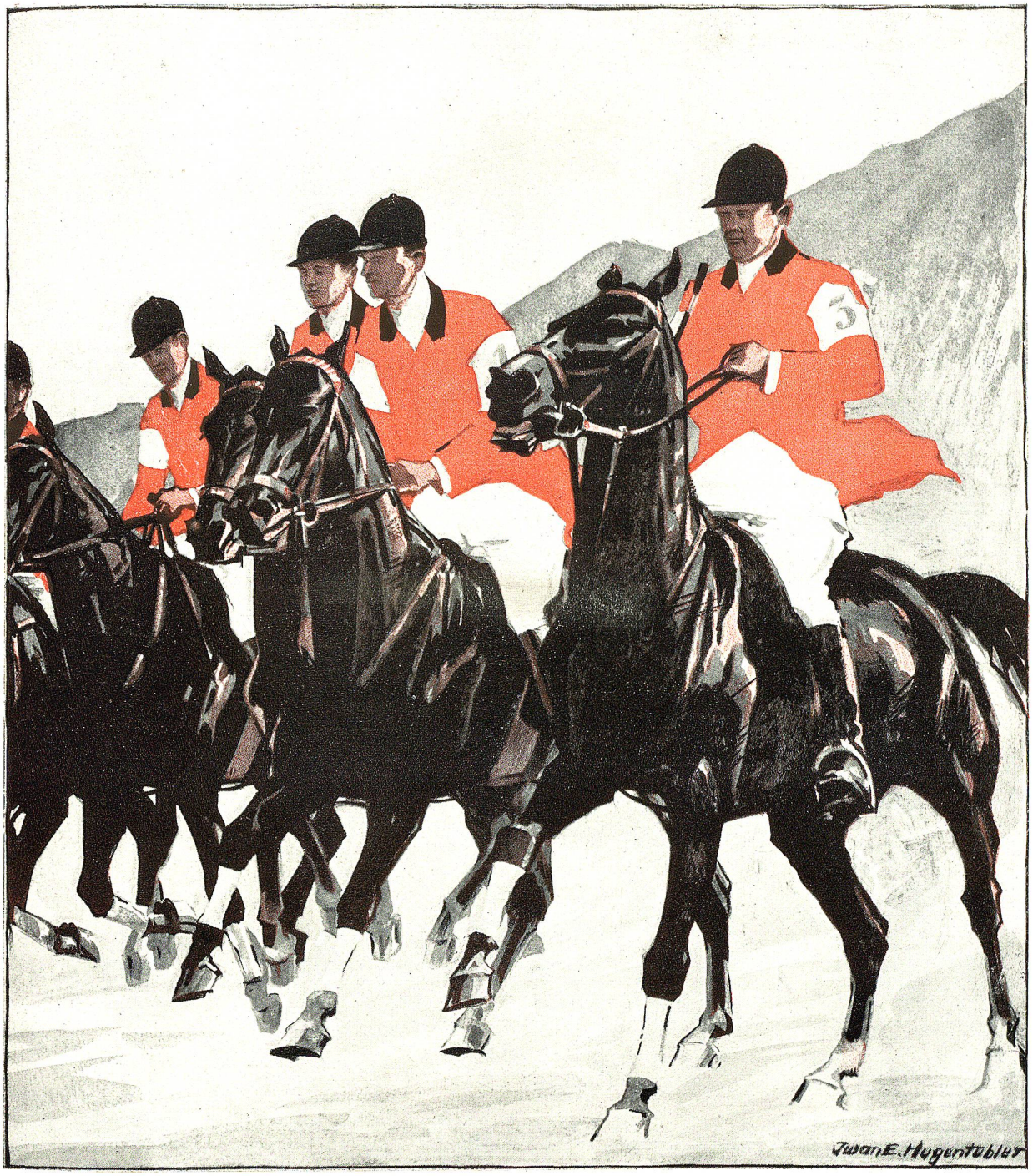
Mosterei Horn

MOST  **SAFT**

in vorzüglicher Qualität

Für Rorschach und Umgebung franko Lieferung ins Haus.

Telephon 417



Iwan E. Hugentobler: Schnitzeljagd

Aus dem „Nebelspalter" 1922.

SPORTSAISON

Sonne strahlt nun immerfort
auf die Erde und daneben.
Jeder Mensch treibt seinen Sport
um sich etwas zu beleben.

Einer stürzt sich in die Flut
und versucht ein Stück zu schwimmen.
Einer sucht in Sonnenglut
bergwärts hoch hinanzuklimmen.

Einer tritt auf das Pedal
mit dem linken Fuss, dem rechten.
Einer wünscht mit blankem Stahl
und mit einem Feind zu fechten.

Einer sucht sein Heil im Stall,
einer geht aufs Wasser, segeln.
Einer spielt mit einem Ball,
einer wirft mit Holz nach Kegeln.

Einer rudert auf dem See,
einer gondelt durch den Aether.
Einer zieht das Portemonnaie,
einer — mit Kredit — zahlt später.

Jeder sucht sich irgendwie
als ein Sportsmann zu entfalten.
Zu bedauern sind nur die
es mit keinem Sporte halten.

Ach, was hätte unsre Zeit
solchen Menschen noch zu geben,
wo, von einem Boxerstreit,
alle Kontinente beben.

Aus „Firlefanz", Humor und Satire in Versen von Paul Altheer.

Aug. Christ sel. Erben

Rorschach – St. Gallerstr. 19

Telephon 567

*

Spezialhaus für Anfertigung

feiner Damengarderobe

nach Maß

J. Biefer

Herren-Mode-Geschäft

Rorschach – Hafenplatz

*

Cravatten, Hüte und Mützen, Hosenträger
Hemden, Kragen, Manchetten, Unterwäsche
Feine Herrenwäsche nach Maß

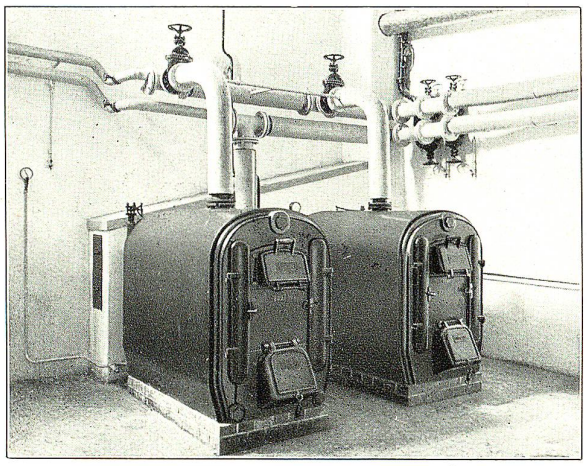
INSTALLATIONS-WERKE A.G.

vormals CARL FREI & Cie.

RORSCHACH und WINTERTHUR

119 TELEPHON 125

Centralheizungen – Sanitäre Installationen – Tröckne-Anlagen



Warmwasserbereitung in Verbindung mit der Centralheizung und mit elektrischem Heizeinsatz

Mechanische Reparaturwerkstätte

Autogene Schweisserei

Kessel-Reparaturen nach patentiertem Verfahren

Russbürsten und Schürgeräte

Technisches Bureau

J. Ackermann-Bänziger

zum Wollenhof, Hauptstraße
nächst dem Hafenbahnhof
Telephon 4.29

*

Spezialgeschäft
für
Woll- u. Baumwollgarne, feine Strumpfwaren
Unterkleider für Damen, Herren und Kinder
Hosenträger, Herrenwäsche, Cravatten
Kinder-Artikel

E. Brugger, Rorschach

Eisenhandlung

Telephon 120

*

Empfehle mein gut assortiertes Lager in

HAUSHALTUNGS-ARTIKELN

Stahlwaren, Klein-Eisenwaren

Großes Lager in Werkzeugen für Holz- und Metallbearbeitung. / Bau- und Möbelbeschläge