

Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 15 (1925)

Artikel: Zum Jubiläum der Bodensee-Dampfschiffahrt (1824-1924)
Autor: Grünberger, Richard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-947160>

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

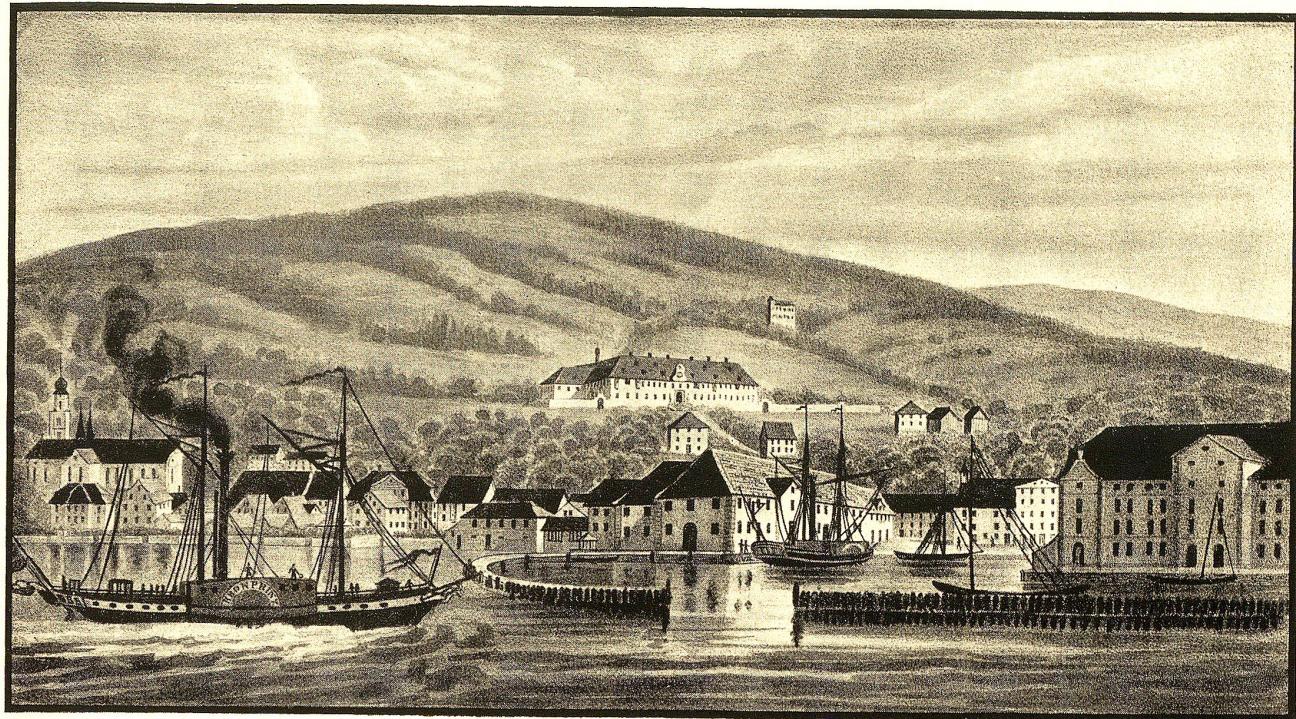
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 22.01.2026

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



Rorschach nach 1839.
(Nach einer Lithographie von Tribelhorn in St. Gallen.)

Zum Jubiläum der Bodensee-Dampfschiffahrt (1824—1924)

Von Richard Grünberger.

Einleitung.

Die Bodensee-Dampfschiffahrt umfasst ein so weites Gebiet^{*)}, dass es sich hier selbstverständlich nur um Streiflichter handeln kann. Es möge der Darstellung gelingen, ein Verkehrsbild der für die Bodenseegegend so wichtigen hundert Jahre zu entwerfen. Manche lokale Einzelheit muss dabei für eine Rorschacher Hafengeschichte aufgespart werden.

Die heutige Zeit hat sehr viel Aehnlichkeit mit derjenigen vor hundert Jahren. Heute ist, trotz vielen Reaktionserscheinungen der Nachkriegszeit, ein grosses geistiges Streben und Tasten auf fast allen Gebieten fühlbar. Aehnlich war es vor hundert Jahren, als das Dampfboot in unserer Gegend zur Tatsache wurde. So furchtbar das 19. Jahrhundert angefangen hatte mit den napoleonischen Krie-

gen, die ebenfalls ganze Völker in den Strudel hineinrissen und ungezählte materielle und geistige Werte vernichteten, — so mächtig regte sich trotz alledem, oder vielleicht gerade deswegen, der menschliche Forschungs- und Erfindungsgeist. Heute handelt es sich um die Elektrizität, damals gingen die findigsten Köpfe darauf aus, den Dampf in den Dienst des Menschen zu stellen. Sie eröffneten das bahnbrechende Jahrhundert der Technik und des Verkehrs.

I. Die Anfänge.

In der Geschichte des Rorschacher Hafens ist der 11. November 1824 ein bedeutsamer Tag. Auf dem See tobte ein stürmisches Südwest, als eine aufs Höchste gespannte Menschenmenge am Hafen die Ankunft des ersten Dampfschiffes erwartete. Schon lange war eine ungewohnte Rauchfahne gesichtet worden. Ein Schiff mit hohem Schlot und zwei Masten, an denen die Wimpel flatterten, rückte näher und näher. Unwiderstehlich kämpfte es gegen die Wellen an, und endlich lief das schwerbeladene, reichbeflaggte, nie geschaute Fahrzeug mit seinen Schaufelräder, unter nicht enden wollendem Jubel und Staunen der Bevölkerung in den Hafen ein. Ueber dem Radkasten prangte der Name „Wilhelm“, zu Ehren des württembergischen Königs, auf dessen Veranlassung das Schiff gebaut worden war. Die das Dampfboot begleitenden königlichen Beamten und der

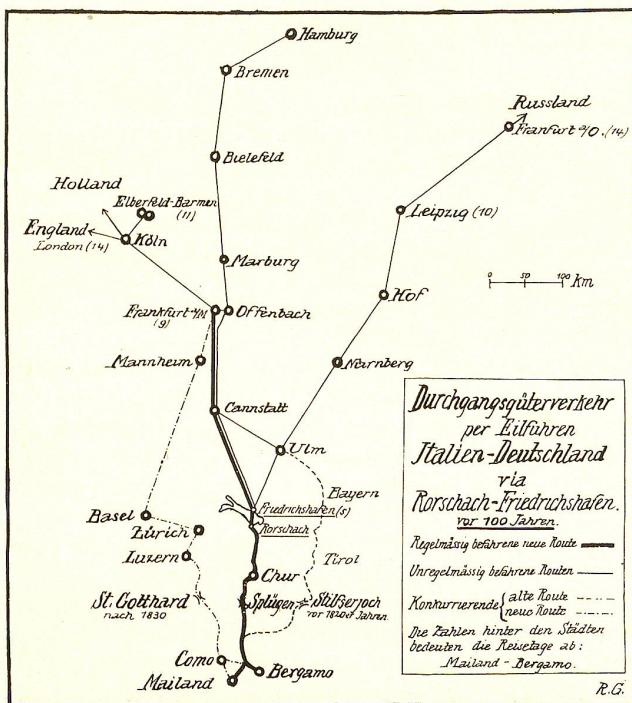
^{*)} Wer für das Verkehrsgebiet des Bodensees Interesse hat, der findet eine Fülle von Material und Anregung in dem Werke von E. Krummholz: Die Geschichte des Dampfschiffahrtsbetriebes auf dem Bodensee (bis 1905), dem ich die meisten Angaben verdanke.

Daneben dienten mir besonders: Eberhard Graf Zeppelin: Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1824—1884.

Näf: Chronik.
Ernst Kaltenbach: Beiträge zur Anthropogeographie des Bodenseegebiets, 1922.

Prof. F. Becker: Karte von Bodensee und Rhein, 1 : 125,000.
Bericht des Verwaltungsrates der Schweiz. Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein, 1921.

Staatsarchiv, St. Gallen: Archivalien über die allgemeine Schiffahrt und Dampfschiffahrt.
Eine Reihe schriftlicher und mündlicher Anfragen.



stand die Erfüllung des einst so kühnen Wunsches vor aller Augen!

Als die Dampfschiffahrt auf dem Bodensee einsetzte, fand sie einen hochentwickelten Segelschiffahrts-Verkehr vor. 60 bis 70 grosse Segelschiffe und ungefähr 20 grosse Ruderboote waren zu Beginn des Jahrhunderts vollaus beschäftigt, um den Personen-, Güter- und Postdienst zu erledigen. Im Personenverkehr war die Route Langenargen-Rorschach weit mehr bevorzugt als die Route Friedrichshafen-Rorschach, wegen der kürzeren Dauer der Seefahrt. Der Güterverkehr hingegen suchte, so bald als nur möglich den See zu erreichen.

Die nebenstehende Skizze zeigt die damaligen Güter-Transitrouten in der Hauptverkehrsrichtung. Die hauptsächlichsten Handelsartikel, die, neben allgemeinen Kaufmannsgütern in beiden Richtungen, befördert wurden, waren Seide- und Baumwollwaren von Süden nach Norden und Getreide und Hülsenfrüchte in umgekehrter Richtung.

Von Friedrichshafen aus wurde damals jährlich ein durchschnittlicher Güterwert von 20 Millionen Gulden (1 fl. = 60 Kreuzer = Fr. 2.12) über den See geschafft. Von Langenargen gingen im Jahre durchschnittlich 60,000 Scheffel Getreide und Hülsenfrüchte nach der Schweiz und nach Vorarlberg (1 Scheffel in Württemberg = 177,23 l.).

In den 20er Jahren gelang es dem Handelshause R. Ganzoni in Varenna, im Verein mit den Speditionshäusern von Chur, Friedrichshafen und Cannstatt, einen grossen Teil des Warenzuges, der früher über das Stilfserjoch gegangen war, auf die Route Rorschach-Friedrichshafen zu lenken. Für damalige Verhältnisse ging die Beförderung der Güter über unsere Gegend sehr rasch vor sich. Es war aber auch notwendig, denn es galt, die Konkurrenz der neuen Gotthardstrasse (1820—1830), die gerade damals gefährlich wurde, zu bekämpfen und womöglich ganz aus dem Felde zu schlagen.

Dieser Zweck wurde auch vollständig erreicht, als der „Wilhelm“ am 1. Dezember 1824 seine regelmässigen Kursfahrten zwischen Friedrichshafen und Rorschach aufnahm. Die Post wurde 4 bis 5 Mal pro Woche durch den Dampfer befördert. Die wöchentlichen Transporte auf dieser damals wichtigsten Bodensee-Transitroute sollten schon im Herbst 1834 einen Wert von 60—80,000 Gulden, 1836 sogar einen solchen von 200—300,000 Gulden erreichen.

Wegen eines unbedeutenden Unfalls am 4. Juni 1825 übernahm der etwas kleinere, bayrische „Max Joseph“ den Dienst für den „Wilhelm“. Im Januar beförderte dieses Schiff ausser Postsäcken 21,000 Zentner Waren, 9000 sonstige Versendungen und 600 Personen zwischen Lindau und Rorschach. Ab 1. Mai begann es regelmässige Kursfahrten und lief wöchentlich einmal, auf der Fahrt von Schaffhausen nach Lindau, Rorschach an. Es war im stande, 2100 Zentner Güter zu befördern, 600 als eigene Ladung und 1500 auf einem Schleppschiff. War der „Wilhelm“ schon durch den „Max Joseph“ überholt worden, so bewirkten die immer rascheren Schiffe, dass er im Volksmund den Namen „Seeschnecke“ erhielt. Er brauchte auch unverhältnismässig viel Brennmaterial.

Die 1830 gegründete *Dampfschiffahrtsgesellschaft für Bodensee & Rhein* in Konstanz führte zwei Schiffe ein, den „Leopold“ (1831) und die „Helvetia“ (1832). An Pfingsten 1832 führten die beiden Schiffe die erste Lustfahrt auf dem Bodensee und Rhein aus. Wegen guter Frequenz wurden

Erbauer Church, Konsul der nordamerikanischen Freistaaten, in Bordeaux, stiegen an Land und wurden von den Kreis- und Gemeindebehörden Rorschachs begeistert empfangen.

Wie bestaunte das herbeigeströmte Volk den schlanken, eichenen Schiffsrumpf, die englische Maschine! Ohne von Menschenhänden oder vom Wind getrieben zu sein, hatte der „Wilhelm“ die Probefahrt Friedrichshafen-Rorschach glänzend bestanden. Mit 800 Zentner Getreide voll belastet, hatte er nur $2\frac{1}{4}$ Stunden gebraucht, bei einem Wetter, wo, wie man nachträglich erfuhr, die Konstanzer und Romanshorner Schiffer nicht auszulaufen wagten, wo das kleine Post-Segelschiff Rorschach mit Mühe und Not in 7 Stunden erreichte.

Der heutige Kaufmann nimmt es als selbstverständlich hin, wenn sein Warentransport glücklich verläuft. In den vergangenen Jahrhunderten musste noch auf so manches Rücksicht genommen werden, um ein solches Geschäft überhaupt nur zu wagen. Der Wassertransport hatte seine Schwierigkeiten. Eine Fahrt per Segelschiff nach Lindau dauerte, je nach Witterung, 3 bis 4, nach Friedrichshafen 5 bis 6 Stunden.

Ein Jahrhundert schon bevor die Dampfschiffahrt auf unserem Binnensee sich einbürgerte, beschäftigten sich Erfinder, hauptsächlich britischer Länder, mit dem Problem. Nach vielen missglückten Versuchen schuf der Engländer Fulton 1807 das erste Dampfschiff der Praxis. Sein „Claremont“ versah den regelmässigen Dienst auf dem Hudson, zwischen New York und Albany. Aber schon rückte die Erfindung näher. 1817 erlebte der 81jährige James Watt die Freude, auf dem Dampfschiff „Caledonia“ über den Kanal und den Rhein hinauf bis nach Koblenz fahren zu können. Die Kaufmannschaft der Seeorte begrüsste die Nachrichten über die Dampfschiffahrt auf dem Genfersee, und schliesslich brachte 1815 der Bau eines Bodensee-Dampfschiffes in Konstanz die Sache in nächste Nähe. Jenes Konstanzer Schiff wurde nicht vollendet, — aber jetzt

diese Pfingstfahrten jährlich wiederholt. Die 1835 gegründete *Dampfboot-Aktiengesellschaft in Lindau* begann nach zwei Jahren ihre Fahrten mit dem schicksalsreichen „Ludwig“.

Dieser fünfte von England gelieferte Dampfer verdient nicht nur wegen seiner weiter unten beschriebenen Abenteuer unser Interesse, sondern auch weil es das erste eiserne Bodenseeschiff ist. Die vier ersten hölzernen Dampfer hatten sich schlecht bewährt. Ihr Schiffskörper musste häufig ausgebessert und nach vierjähriger Dienstleistung vollständig erneuert werden. Der „Max Joseph“ wurde schon 1830 abgebrochen. Man ging daher zum Eisenbau über. Von nun an bis in die Mitte der 80er Jahre wurden die Bodenseedampfer nicht mehr ausschliesslich von englischen Firmen, sondern mehrheitlich von den schweizerischen Maschinenbauanstalten Escher Wyss & Co. in Zürich und Gebrüder Sulzer in Winterthur geliefert (vgl. Schiffsliste, Seite 22/23). Bis 1884 erbauten Escher Wyss & Co., deren Qualitätsarbeit fast sprichwörtlich geworden ist, 26 Dampfer, denen im ganzen 11 von andern Firmen hergestellte Dampfer gegenüberstehen. Von da an bis heute macht sich das Bestreben der einzelnen Staaten geltend, womöglich eigene Maschinenfabriken zu beauftragen.

Der Bodenseedampfschiffahrt fehlt ein entsprechendes Vorbild. Sie musste sich deshalb an den Bodensee-Segelschiffahrtsbetrieb anlehnen. Die Bemannung der ersten Dampfer bestand auch fast durchwegs aus erfahrenen und erprobten Segelschiffssleuten, und wie die Segelschiffe, überliess in den ersten zehn Jahren auch jeder Dampfer dem andern sein besonderes Verkehrsgebiet.

Die erste Dampfergesellschaft, die Friedrichshafener, wandelte sich 1836 in die *Württembergische Dampfschiffahrtsgesellschaft* um, die auch wieder, als erster der jetzigen fünf Betriebe, 1854 verstaatlicht wurde. Um 1839 herum spielt sich der Hauptverkehr längs des südlichen Ufers und auf der Strecke Lindau-Rorschach ab (vgl. zur Verkehrsentwicklung Skizze Seite 18). In den Jahren 1840—46 hat sich dann der Verkehr auf allen Routen gesteigert; der Hauptverkehr bewegte sich immer noch auf der Linie Lindau-Rorschach-Konstanz-Schaffhausen. Damals wurde eine direkte Verbindung Rorschach-Meersburg erstellt, weil der Personen- und Güterverkehr zwischen Ludwigshafen und dem südlichen Seeufer (Romänshorn, Rorschach, Fussach!) eine Steigerung erfuhr und die beiden Wochenmärkte von Ueberlingen und Rorschach infolge der Zunahme des Getreidehandels an Bedeutung gewannen. Damals wurde auch bereits durch Herstellung von Schiffsanschlüssen an die Postkurse eine Art direkter Personen- und Reisegepäckdienst eingerichtet. Diesen Verkehr vermittelten drei Gesellschaften mit zusammen acht Dampfern. Dass es dabei nicht ohne Hemmungen ging, soll das folgende Kapitel zeigen.

II. Schwierigkeiten und Hindernisse.

1. Alte Segelschiffahrtsrechte.

Seit den ältesten Zeiten waren Zünfte und Schifferfamilien die Inhaber der Segelschiffahrtsrechte auf dem Bodensee. In Rorschach waren meist vier Familien im alleinigen Besitz derselben, d. h. sie übten das Schiffsgewerbe aus als ein Lehen des Abtes von St. Gallen, seit 1803 des Kantons. Diese Schiffahrtsrechte hatten immer

nur für einzelne Uferorte und nur für die Abfuhr der dort befindlichen Waren Geltung. Sie waren fest umschrieben und schützten vor der Konkurrenz anderer Zünfte oder Personen im gleichen Ufergebiet.

Solchen Konkurrenten waren in Rorschach laut Verträgen (vgl. Neujahrsblatt 1923: Die Schiffahrt Rorschachs und ihre Rechte bis 1798) das Ausladen gestattet, dagegen die Aufnahme von Personen und das Einladen von Waren verboten, oder dann nur gegen Bezahlung unter Umständen recht hoher Entschädigungen, der sog. Abfuhrgegelder, erlaubt. Zudem beschränkte sich die Abfuhr meist auf ganz bestimmte Warengattungen.

Und nun kommt die Dampfschiffahrt. Nicht von schiffahrtsberechtigten Zünften oder Familien, sondern von neu gebildeten Gesellschaften wird sie ins Leben gerufen. Es ergibt sich ohne weiteres, dass die Segelschiffer dem Dampferbetrieb, als dem neuen Konkurrenten, von allem Anfang an feindlich gegenüberstanden. Wenn sie einen weiten Bogen um das „Teufelszeug“ herum machten, geschah das nicht nur, um einen Zusammenstoss zu vermeiden. Die Abfuhrrechte wurden von den Zünften oft dazu benutzt, die Entwicklung der Dampfschiffahrt zu behindern. Schon im April 1825 gelangt die Klage der Rorschacher Schiffleute an die kantonale Finanzkommission, dass das Dampfboot von Friedrichshafen in Rorschach Reisende aufnehme, ohne dafür das Abfuhrgegeld von 1 Kreuzer zu entrichten, was von ihnen in Friedrichshafen doch auch verlangt werde.

Der Kanton St. Gallen hatte zwar gleich nach Einführung der Dampfschiffahrt den Grundsatz der Gegenseitigkeit (Reciproxität) aufgestellt, nach welchem in den Häfen des st. gallischen Staatsgebietes von der Erhebung von Abfuhrgegeldern Umgang genommen wurde, wenn die eigenen Schiffe im betreffenden Gebiete die gleiche Behandlung erfuhren. Der Grundsatz war aufgestellt, aber nachgelebt wurde ihm noch lange nicht; denn dann hätte man von lieben Schikanen lassen müssen.

Weitausschauende Schiffahrtsgesellschaften trachteten darnach, ihre Heimathäfen von den unnötigen Verkehrsresseln zu befreien. Der württembergischen Regierung gelang es schon 1824, die Schiffahrtsrechte von Friedrichshafen den Besitzern abzukaufen. 1838 erhielt Alois Schneider in Konstanz für seine ganze Schiffahrt (sämtliche Uferplätze) von der Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Bodensee und Rhein 6026 fl. = 12,775 Fr. In Lindau vollzog sich der Vorgang erst 1841.

Hartnäckig am Alten hielt auch Rorschach, das beispielsweise 1831 von den drei damaligen Dampfschiffahrtsgesellschaften zusammen 645 fl. Abfuhrgegelder bezog, und dem Konstanz noch 1860 eine jährliche Pauschal-Abfuhrgebühr von 250 fl. bezahlen musste.

Erst Mitte der 60er Jahre kam es zur vollständigen Beseitigung der Abfuhrgebühren im Bodenseegebiet.

2. Ungeügende Häfen.

Als die Dampfschiffahrt kam, erwiesen sich die meisten Seehäfen, und allen voran der Rorschacher, als zu klein, zu wenig tief, zu gefährdet. Dem Hafen von Sernatingen blieb es vorbehalten, als erster Bodenseehafen den neuen, erhöhten Bedürfnissen gerecht zu werden. Er wurde am Geburtstage des Gründers, des Grossherzogs Ludwig von Baden, 1826 unter dem Namen Ludwigshafen eröffnet. Lindau und Konstanz gingen vorerst nur langsam an die

**Kleidersstoffe, Seidensstoffe
Samt und Plüscher, Knöpfe und Mercerie**

kaufen Sie sehr vortheilhaft bei

Signalsstraße **A. Tschopp** Rorschach

J. PFISTER

Schuhhandlung und Maßgeschäft
Kirchstrasse 41 Rorschach Telephon 275

Beste und billigste
Bezugsquelle in sämtlichen

SCHUHWAREN

vom stärksten Arbeiterschuh bis zum
feinsten Rahmenschuh zu kon-
kurrenzlosen Preisen

Spezialitäten in wasserdichten Schuhwaren
für jeden Stand und jedes Alter

Anfertigung von Maßarbeit für normale u.
abnormale Füsse bei billiger Berechnung.



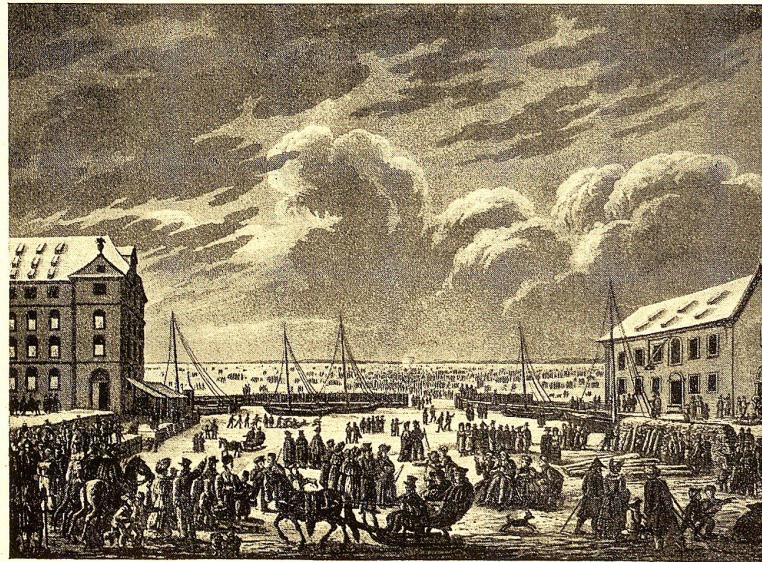
CONDITOREI CAFÉ MAURER

RORSCHACH

Signalstrasse 8 - Telephon 3.14

Feinste Spezialitäten
selbstgefertigter Pralines
in reicher Auswahl

Stets frisches
schmackhaftes Backwerk wie
Desserts, Torten und Confecte
Hefengebäck, Gugelhopf und diverse Stollen



Alte Ansichten von
Rorschach

sowie
sein großes Lager
in

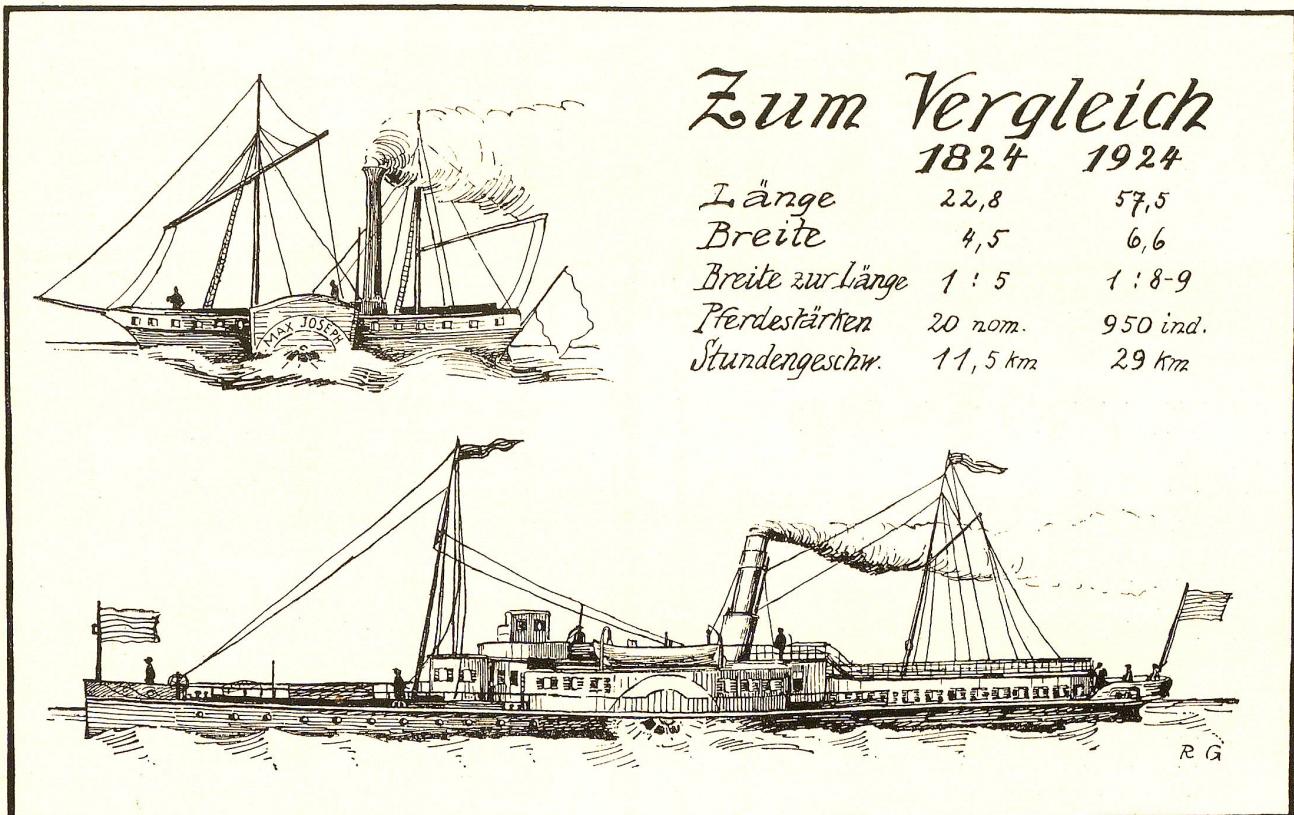
Antiquitäten

empfiehlt

Albert Steiger

Antiquar
St. Gallen
Rosenbergstrasse 6

Seegfrörne 1830 im Hafen von Rorschach.



Ausbesserung der alten Anlagen. Dass die für den Segelschiffahrtsbetrieb zur Not ausreichenden Anlandestellen und Häfen gesteigerten Anforderungen absolut nicht genügten, ersieht man aus den dringenden Bitten um Abhilfe, welche gleich zu Beginn der Dampfschiffahrt von Seiten des Dampferpersonals und der Dampfbootverwaltungen — auch in Rorschach — gestellt wurden.

Da unser Hafen aus verschiedenen Gründen nicht gerade Entwicklungsfähig war und im verflossenen Jahrhundert auch nicht immer die genügende Beachtung der zuständigen Behörden fand, war es sein beständiges Los, der Verkehrsentwicklung nachzuhinken. Noch heute gäbe es ganz bestimmt manchen Kapitän und Steuermann, der an ihm auszusetzen wüsste.

Dasselbe gilt aber mehr oder weniger von allen Bodenseehäfen. Keiner, nicht einmal der grösste, der Romanshorner, entspricht allen modernen Anforderungen. Die Ein- und Auslaufmanöver erfordern meist die grösste Wachsamkeit des Schiffspersonals. In früheren Zeiten erst recht war es ein Wunder, dass die Dampfschiffe mit immer grösserem Tiefgang, mit grösserer Länge, Geschwindigkeit und Empfindlichkeit nicht *mehr* Schaden erlitten. Es ist dies wohl zum grossen Teil der Geschicklichkeit der Schiffsführer und der soliden Konstruktion der Dampfer zu verdanken.

3. Nachteiliger Einfluss der physiographischen und meteorologischen Verhältnisse des Sees.

a) Schiffahrtshindernisse im Fahrwasser.

Abgesehen von der reichen Gliederung der Bodensee-Uferlinie in Buchten und Hörner, sind als Hindernisse vor allem die an einzelnen Stellen in der Nähe des Ufers

vorkommenden Untiefen zu nennen. Weil sie sich vom Seegrund abheben, werden sie als „Berg“ bezeichnet. Längs der Schweizerufer sind die wichtigsten: die Untiefen bei Staad-Altenrhein, die auf der Seehalde, besonders an deren flachen und seichten Stellen (Wysse), und in der Nähe des Ufers liegenden Steinblöcke (Findlinge) zwischen Romanshorn und Güttingen, südlich von Romanshorn und bei Arbon. Diese Steine ragen nur bei Niederwasser über den Spiegel empor. Ausserdem gibt es da und dort noch Ueberreste und Trümmer von Pfahlbauten, alten Segelschiffshäfen und Befestigungen, besonders zwischen Konstanz und Romanshorn, die jetzt ganz oder teilweise unter Wasser liegen. Da sie dem Auge des Schifffers nicht immer deutlich erkennbar waren, mussten alle diese Hindernisse mit der Zeit durch Signale markiert werden.

b) Winde und Stürme.

Die Witterungsverhältnisse der Reisesaison sind im allgemeinen günstig für die Schiffahrt. Im Sommer dreht des Morgens der Ostwind über Norden nach Westen um, und zwischen 8—10 Uhr setzt gewöhnlich ein leichter Nordwestwind ein, der „Gutwetterwind“ oder „Hell-Luft“ heisst, weil er den Himmel vom Gewölk reinfegt. Nachmittags flaut der Nordwestwind ab, und es bleibt bis gegen Abend windstill. Nach Sonnenuntergang, der „rein“ sein muss, wenn der folgende Tag schön werden soll, setzt gewöhnlich leichter Nordost ein, der bis nach Mitternacht anhält.

Im Herbst und Winter treten West- und Nordwest-Stürme auf. Der Regen prasselt vom vollständig bedeckten Himmel nieder, und der Tag wird noch kürzer. Bei böartigem Auftreten werden diese Stürme mit „Bloscht“ bezeichnet.

Die West-, Nordwest- und Südwest-Stürme wühlen besonders den oberen Teil des Sees stark auf. Störungen des regelmässigen Schiffsverkehrs und Havarierungen der Dampfer sind dann keine Seltenheiten. Zu Beginn der Dampfschiffahrt, als der Rorschacher Hafen die Oeffnung nach Norden hatte (bis 1868), konnten die Dampfer nicht ohne Gefahr anlegen, und der Schiffsführer des „Wilhelm“ zog es vor, nach Arbon zu fahren, um dort den Eintritt besseren Wetters abzuwarten. Noch in den 40er Jahren enthielten die Aushänge-Fahrpläne die Bemerkung, dass bei Nordwest- und Südstürmen das Anlegen in Rorschach, Meersburg und Friedrichshafen nicht zugesichert werden könne.

Sehr heftig, jedoch seltener, treten die Föhnstürme auf, wirken sich jedoch hauptsächlich auf dem Seeteil zwischen Lindau und dem Rheindelta aus. Nicht umsonst heisst die Bucht zwischen Rheinspitz und Rohrspitz „Wetterwinkel“.

Noch seltener und meist im Frühjahr können bei klarem Himmel Nord- und Nordostwetter auftreten. Sie erzeugen die gefürchteten Grundwellen und hindern die Fahrt und das Ein- und Auslaufen der Dampfschiffe besonders auf der Strecke Konstanz-Arbon.

c) Der Nebel

ist der grösste Feind der Schiffahrt. Im Spätherbst und Winter steht er manchmal so dicht, dass man von der Kommandobrücke eines Dampfers aus den Flaggenstock am Bug nicht erblicken kann. Besonders „gesegnete“ Nebelgebiete sind die Umgebung des Rheinhorns und der Konstanzer Trichter. Schaurig mahnen vor Ankunft der Dampfschiffe die Nebelhörner der Uferorte und antworten draussen die Sirenen der Dampfer.

Zur Zeit der Segelschiffahrt hatten einfache Signale genügt. Man schlug mit Holzknüppeln auf die Dielen des Anlandesteges wiederholt auf. Die Segelschiffe, die sich bei Nebelwetter gewöhnlich längs des Ufers auf der Wysse mittelst Schalten ganz langsam fortbewegten, konnten den Schall der Knüppelschläge auf gute Entfernung vernehmen und den Schiffskurs verbessern. Die ersten Dampfer hatten als einzige Instrumente Uhren und unzuverlässige Kompassen, nach denen sie sich richten konnten. Auch die Nebelglocken erfüllten ihren Zweck nicht. Ihr heller, dünner Ton konnte auf fahrenden Dampfern infolge des Geräusches der Schaufelräder nur auf 1 bis 1,5 km gehört werden.

Seit der Inbetriebstellung des schweizerischen Dampfers „Schaffhausen“ 1850 wurden alle schweizerischen Schiffe mit Dampfpfeifen versehen. Das Einhalten des Kurses, das Auffinden der Hafeneinfahrt, das Ausweichen und Kreuzen mit andern Schiffen musste aber auch später noch, trotz besseren Orientierungsmitteln wegen des immer dichteren Dampferverkehrs eine schwierige Sache bleiben.

d) Die „Seegrönre“.

In der Zeit, wo alles öd liegt und die Nebel sich zusammenbrauen, kann es vorkommen, dass der See seinen Anwohnern eine besondere Ueberraschung bereitet, ein Vergnügen, so gross, dass es nur ein oder zweimal in einem Jahrhundert erwartet werden darf: das gänzliche Zufrieren des Sees. Damit dies gelinge, müssen hauptsächlich zwei Dinge zusammen treffen: grosse, andauernde Kälte und Windstille. Vom 3. Februar 1830 an — die Lufttemperatur sank bis auf — 27,5° C. — begann die Vereisung. Das war ein Freudenfest für die ganze Seegegend, mit Ausnahme

der Friedrichshafener Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die ihren Betrieb einstellen musste.

Am 11. Februar liess das Statthalteramt Rorschach wegen gehemmter Kornzufuhr eine Verbindung mit Langenargen durch das Eis brechen. Von beiden Ortschaften aus begannen die Eisbrecher ihre Tätigkeit. Da dichter Nebel die Signale nicht sehen liess, musste mit Hilfe des Kompasses gearbeitet werden. Am 14. Februar, nachmittags um 2 Uhr, trafen die beidseitigen Eisbrecher zusammen. Der „Max Joseph“, der mit einem grossen Schleppschiß und 420 Kornsäcken die Ueberfahrt versuchte, wurde vom schwimmenden Eise so eingeklemmt, dass er nur mit grösster Anstrengung wieder flott gemacht und auf die neu geöffnete Fahrstrasse nach Rorschach gebracht werden konnte. Der „Wilhelm“ konnte seine Fahrten erst am 26. Februar wieder aufnehmen.

1880, genau nach 50 Jahren, fror der See wieder zu. Seit Mitte Januar verkehrte der Schiffskurs Lindau-Rorschach nur noch tagsüber, und bei Einbruch der Dunkelheit kehrten alle Dampfer wieder in ihre Heimathäfen zurück. Vom 4. Februar an blieb der gesamte Dampferverkehr drei Wochen eingestellt, in der Bregenzerbucht sogar sechs Wochen, weil ein leichter Nordwestwind das schwimmende Eis gegen die Bucht trieb. Eine ähnliche Verkehrsunterbrechung erlebte Bregenz 1891.

e) Schwankungen des Wasserspiegels.

Häufigere Störungen der Dampfschiffahrt verursachen Hochwasser oder Niederwasser.

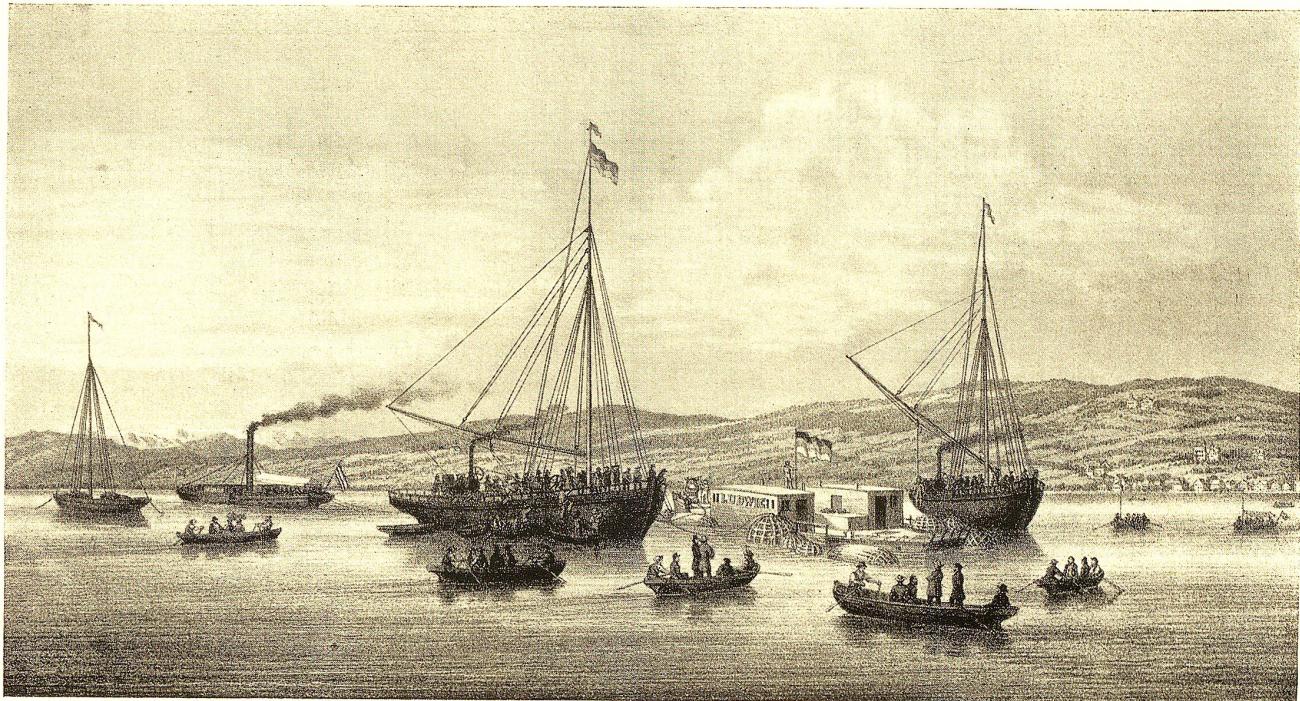
Der Wasserstand des Sees senkt sich im Herbst und Winter, denn die Niederschläge werden als Schnee und Eis in den Bergen zurückgehalten. Im Februar oder März ist der Wasserstand auf seinem Minimum angelangt. Die Schneeschmelze bringt ein neues Steigen, das gewöhnlich in den Monaten Juni und Juli, ausnahmsweise auch schon im Mai, sein Maximum erreicht. Der mittlere Unterschied zwischen Hoch- und Niederwasser, berechnet aus 71 Beobachtungsjahren, beträgt 2,1 m. Diese bedeutende Schwankung hat ihre nachteiligen Folgen für die Bodenseehäfen. Zu Beginn der Dampfschiffahrt entsprachen die Anlandestellen und Fahrwasser nicht einmal bei normalen Verhältnissen den Anforderungen. Bei Hochwasser war es an vielen Orten wegen der Ueberflutung der Landungsstellen, Ladebrücken und Dämme gar nicht, oder nur mit grösster Gefahr möglich, zu landen.

In Rorschach stand vor den neueren, durch die Entwicklung der Dampfschiffahrt bedingten Umbauten, jeweils der ganze Hafen unter Wasser. Hochwasser-Jahre waren besonders 1849, 1890 und 1912, die aber nicht den höchsten geschichtlichen Wasserstand von 1817 erreichten (vgl. Hochwassermarken beim Hafenpegel!). Bei Niederwasser war es bis in die 60er Jahre unmöglich, die Schweizerhäfen zu befahren.

4. Schiffsunfälle und deren Abhilfe.

Die schwersten Unfälle der Bodensee-Dampfschiffahrt seien hier kurz genannt.

Am Abend des 11. März 1861 fuhr der Dampfer „Zürich“ von Romanshorn nach Lindau. Die Nacht war bereits hereingebrochen, als er sich auf der Höhe der alten Rheinmündung befand. Da erblickten die Schiffsleute ein weisses Licht. Sie hielten es für das Leuchtfeuer von Lindau. In Tat und Wahrheit war es aber das Buglicht des auf der



Dampfschiff „Ludwig“, gehoben aus 73 Fuss Tiefe und an den neuen Hafen von Rorschach transportiert, den 21. Juli 1863.
(Gemalt von J. Martignoni; gedruckt bei Jos. Stoufs, Wien; Lith. von Jos. Bauer.)

Fahrt von Lindau nach Rorschach begriffenen Dampfers „Ludwig“. Der Steuermann des „Zürich“ hielt nun in seinem Irrtum immer auf das Licht ab, während der „Ludwig“ auszuweichen trachtete, bis schliesslich beide Schiffe aufeinander gerieten. Der „Ludwig“ bekam ein mächtiges Leck im Vorderteil und sank sofort. Von den 15 Personen an Bord konnten sich der Kapitän und der Steuermann in der Schiffsgondel mühsam nach Altenrhein retten. Alle übrigen fanden ihr Grab in den Wellen. Der „Zürich“ konnte, selber beschädigt, keine Rettungsversuche machen, sondern eilte, den Rorschacher Hafen zu erreichen.

Im Sommer 1863 gelang es einem Ingenieur Bauer, den „Ludwig“ wieder zu heben. Er verwendete zwölf riesige Ballons aus Segeltuch, das mit Kautschuk imprägniert war. Taucher befestigten die mit einem Geflecht von Tauen umstrickten Ballons am Schiffskörper, worauf sie mit Luft vollgepumpt wurden. Sie hoben das Schiff an die Oberfläche (vgl. Bild). Mit Kranen hob man die Maschine aus dem Schiffsrumph, der dann in den beim Niederwasser 1921 zum Vorschein gekommenen alten Segelschiffshafen beim äussern Bahnhof geschleppt wurde. Die Herren Gebrüder Helfenberger in Rorschach kauften das Schiff und liessen es wieder instand setzen. Unter dem Namen „Rorschach“ unterhielt das Privatschiff noch einige Jahre einen regelmässigen Fahrdienst zwischen Rorschach, Lindau und Friedrichshafen. Der Betrieb ging wegen schlechter Rendite 1867 ein. Der Dampfer lag zunächst längere Zeit ausser Dienst im Rorschacher Hafen, bis er, zum Güterschiff umgewandelt, beim Bau der Vorarlbergerbahn nochmals verwendet wurde. Auf einer Fahrt zwischen Lindau und Bregenz sank das Schiff während eines Sturmes zum zweiten Mal, wurde nochmals gehoben und auf Abbruch verkauft.

Der traurige Unfall des „Ludwig“ war noch nicht vergessen, als am 12. Februar 1864 der gleiche Dampfer

„Zürich“, der diesmal von Romanshorn nach Konstanz fuhr, im dichten Nebel auf den von dort kommenden „Jura“ stiess. Die Bemannung des „Zürich“ hatte die vom „Jura“ mit der Schiffsglocke gegebenen Nebelsignale nicht vernommen und konnte infolgedessen nicht rechtzeitig ausweichen. Auf dem „Jura“ hatte man die Annäherung gar nicht oder viel zu spät bemerkt. Der Aufprall der beiden Schiffe erfolgte daher so plötzlich, dass der am Bug des „Jura“ postierte Auslunger nicht mehr Zeit fand, auf die Seite zu springen und von dem eindringenden Schiff getötet wurde. Das Schiff sank innert vier Minuten auf der Höhe von Güttingen.

Am 20. Dezember 1869 sank der „Rheinfall“ infolge einer Kesselexplosion auf der Höhe von Berlingen. Nach langen, schwierigen Versuchen eines Zürcher Ingenieurs wurde das Schiff 1871 gehoben und seitens der Gesellschaft wieder flott gemacht. Es erhielt nachher den Namen „Neptun“.

Die ersten beiden schweren Unfälle, die sich bei Nacht oder Nebel ereigneten und den Verlust von 2 Dampfern und 14 Menschenleben zur Folge hatten, gaben den Anstoss zur langersehnten, ersten einheitlichen, von allen fünf Uferstaaten gemeinsam erlassenen Vorschrift für die Ausübung und Durchführung des Schifffahrtsbetriebes. Am 1. März 1868 trat die *Internationale Schifffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee* in Kraft (1892 revidiert).

III. Die Verkehrsentwicklung.*)

Zum Interessantesten in der Geschichte unserer Gegend gehört der *Aufschwung des Verkehrs um die Mitte des 19. Jahrhunderts*.

Die drei Gesellschaften, die wir im Kapitel „Anfänge“

*) Vgl. hiezu die Skizze auf Seite 18.

kennen lernten, vereinigten sich 1846 unter dem Namen *Die Vereinigten Dampfschiffahrtsanstalten für den Bodensee und Rhein* und stellten den ersten gemeinsamen Fahrplan auf. 1847, im gleichen Jahr, in dem die erste Eisenbahnlinie der Schweiz von Zürich nach Baden gebaut wurde, erreichte auch die erste Eisenbahn das Bodenseeufer mit der Strecke Ravensburg-Friedrichshafen. Es folgen dann Schlag auf Schlag: Bayr. Staatsbahnen Lindau (1853), Nordostbahn (N. O. B.) in Romanshorn (Winterthur-Romanshorn 1855), Vereinigte Schweizerbahnen Rorschach (Winterthur-St. Gallen 25. März 1856, St. Gallen-Rorschach 22. Oktober 1856, Rorschach-Rheineck 25. August 1857, Rheineck-Chur 1857/58), Badische Staatsbahnen Konstanz (Konstanz-Singen-Schwarzwaldbahn 1863). 1850 kommt es zur Gründung der Schweiz. *Dampfboot-A.-G. für den Rhein und Bodensee*. Diese vierte Gesellschaft hatte ihren Sitz in Schaffhausen und begann ihre Fahrten zwischen Lindau-Rorschach-Schaffhausen mit dem Dampfer „Schaffhausen“, der mit seinen 19,5 km pro Stunde damals als schnellstes Schiff galt. So war nun auch die Schweizer Flagge auf dem Bodensee eingeführt. 1853 wurden dann zwei weitere Dampfboote „Rhein“ und „St. Gallen“, und 1855 ein vierter, der „Boden“ in Betrieb gesetzt. Als aber die Rheinfallbahngesellschaft in der Schweiz. Nordostbahn-Gesellschaft aufging und die Bahnstrecke Schaffhausen-Winterthur durch die Strecke Winterthur-Romanshorn die Fortsetzung bis zum Bodensee erhielt, befürchtete man die Lahmlegung der Dampfschiffahrt zwischen Schaffhausen und Rorschach, und es löste sich deshalb die Schiffahrtsgesellschaft nach fünfjährigem Bestande 1857 auf. Die N. O. B., die 1855 den Betrieb mit den Schiffen „Thurgau“ und „Zürich“ und zwei Güterschleppschiffen eröffnet hatte, erwarb die vier Dampfboote, zwei Schleppschiffe und das übrige Inventar der Schaffhauser A.-G. und führte nun selbst die Schiffahrt auf dem Untersee und Rhein durch. Das dauerte bis zur Eröffnung der badischen Bahn Schaffhausen-Konstanz (1863). Von diesem Zeitpunkt an stellten alle Schiffahrtsgesellschaften ihre Fahrten zwischen Schaffhausen und Konstanz ein.

So sehen wir, wie die Eisenbahnen imstande waren, eine totale Umwandlung der bestehenden Verkehrsverhältnisse zu bringen. Alte Schiffahrtsrouten wurden fallen gelassen, neue entstanden. Durch die N. O. B., der nächsten Verbindung Bodensee-Zürich, bekamen die Querverbindungen des Sees besondere Bedeutung.

Romanshorn, dessen Hafen von der rührigen N. O. B.-Gesellschaft vorzüglich ausgebaut wurde, spielte nun eine ähnliche Rolle am Südufer, wie Friedrichshafen am Nordufer. Es entriss dem Schweizerufer viel Verkehr, wie das initiative Friedrichshafen denselben einst von Ueberlingen, Lindau und anderen Städten abgelenkt hatte. Damals rückte der Rorschacher an die zweite Stelle unter den Schweizer Häfen.

Der Einfluss der N. O. B. machte sich sofort geltend. Die Routen Friedrichshafen-Romanshorn und Lindau-Romanshorn und die Befahrung des südlichen Ufers von Lindau aus standen an erster Stelle. Die Auflage des Sommerfahrplanes erreichte damals bereits 7000 Exemplare. Ende der 50er Jahre standen bei jeder der vier Bodensee-Dampfschiffahrtsanstalten täglich drei bis vier Schiffe im Fahrdienst.

Seit 1862 zeigte sich indessen ein Rückgang in der Be-

fahrung des südlichen Ufers, während die Querrouten eine stetige Verkehrszunahme aufwiesen. Das mag daher kommen, weil das Verkehrsbedürfnis des südlichen Ufers mit seinen vielen kleinen Ortschaften, die sich besonders in jener Zeit noch selber genügten, ein geringes war.

Die schon erwähnte Schliessung der Schiffahrt bis Schaffhausen im Jahre 1863 ergab für die Anwohner des Untersees und der Rheinstrecke bald sehr fühlbare Missstände, da diese Uferorte tatsächlich von jedem neuzeitlichen Verkehrsmittel abgeschnitten und wieder wie vor Jahrzehnten auf die Segelschiffahrt und die Landstrassen angewiesen waren. So wurde 1864 ein neues Schaffhauser Dampfbootunternehmen gegründet, die jetzige *Schweizer. Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein*. 1865 eröffneten die Schiffe „Arenaberg“ und „Rheinfall“ den Betrieb, 1867 folgte die „Schweiz“ und 1870 nach Verlust des „Rheinfall“ die „Hohenklingen“.

Hatten schon bisher zwei oder drei Gesellschaften gemeinsame Fahrpläne herausgegeben, so traten die fünf Gesellschaften, von denen bis 1864 alle, ausgenommen die Schaffhauser, in die Verwaltung der betreffenden Staatsbahnen übergegangen waren, zu *Frühlings- und Herbstkonferenzen* zusammen. Meist wurden die interessierten Post- und Eisenbahnverwaltungen zugezogen. Neben der Aufstellung von Fahrplänen befassten sich die Konferenzen mit der Regelung und Vereinbarung gemeinschaftlicher Massnahmen für den Dampferbetrieb.

Das Jahr 1867 verzeichnete wieder eine allgemeine Verkehrssteigerung, vor allem am nördlichen Ufer und im Ueberlinger-See. Auch die Befahrung des südlichen Ufers hat sich wieder etwas gebessert.

Bedeutsam ist in unserm Zeitraum das Jahr 1868, wegen des Zustandekommens der bereits erwähnten Internationalen Schiffahrts- und Hafenordnung. In Rorschach wurde damals die nördliche Hafenlücke nach Osten verlegt und damit ein Hauptübel unserer Hafenanlage beseitigt.

Schon vor den Eisenbahnen waren Schleppzüge ab Lindau mit 6—8 schwerbeladenen Segelschiffen und Güterschleppbooten, die von einem Kursdampfer ins Schlepptau genommen waren, keine Seltenheit. Seit 1868 wird *Lindau* immer mehr zu einem Ziel- und Ausgangspunkt des Dampferverkehrs, und zwar hauptsächlich wegen des mit Romanshorn im Februar dieses Jahres erstmals aufgenommenen *Trajektverkehrs*. In beiden Richtungen wurden schon im ersten Betriebsjahr 12,220 Eisenbahnwagen befördert. Noch im gleichen Monat wurde auch eine Trajektverbindung Romanshorn-Friedrichshafen geschaffen. Sie ist die kürzeste Fährverbindung der gesamten deutschen Staatsbahnen mit den Linien des schweiz. Bahnnetzes. Später gesellte sich der badische Trajektdienst Konstanz-Lindau und Konstanz-Friedrichshafen dazu. 1880 wurden zwischen der Schweiz und Süddeutschland 54,882 Eisenbahnwagen projektiert, wovon der Hauptteil dem bayr.-schweiz. Trajektdienst zufiel, der auch in der Folgezeit den grössten Umfang annahm. Bei den Trajektfahrzeugen unterscheidet man Trajektfähren und Trajektkähne. Die Trajekt- oder Dampffähren, wie sie auf dem Bodensee genannt werden, sind grosse Raddampfer, auf deren Deck 14—16 Eisenbahnwagen Platz finden. Die Trajektkähne werden von den ersteren oder von Dampfschiffen geschleppt und bieten 8 Eisenbahnwagen Raum. Die erste Dampffähre lieferte eine Londoner Firma, aber schon die zweite Escher Wyss.

Jak. Deuring

Zimmergeschäft und Bauschreinerei
Industriestrasse 42

empfiehlt sich für reelle und prompte
Ausführung aller in dieses Fach
zutreffenden Arbeiten für

Hoch- und Treppenbau Ramm- und Pfahlarbeiten

Sie kaufen bei Bedarf
vorteilhaft im Spezialgeschäft z. „Pegasus“

A. Stänz-Wilhalm

Mariabergstrasse 4 - Telephon 470

Stets gut assortiert in
Spezereien und Colonialwaren aller Art
Gemüse-, Früchte- und Fleisch-Conserven, Confitüren, Compots, Gelée, Sirupe, Hummer, Thon, Sardinen, Kaffee, Schwarzttee, Zucker, Gewürze, Backpulver, Biscuits, Waffeln, Chocoladen, Pralinés, Phantasieschachteln.
Liqueure - Spirituosen - Weine.
Cigarren - Cigaretten.

Th. Graf-Härle

Spitalstrasse 11, Rorschach

Sattler- und Tapezier-Werkstätte

Umarbeiten von Betten und Polstermöbeln. Neuanfertigung sämtlicher Facharbeiten. Lieferung **kompletter Betten** und **Divane mit Garantie. Kompleite Aussteuern.**

Störarbeit. Zimmer tapezieren. Mässige Preise.

Löwenstrasse 35, Rorschach

Spezialität: Schweizerfabrikate:
Gesundheits-Tricot (Patent 31002)

Poröse Hemden mit Piqué-Einsätzen, Herren- und Damen-Unterkleider nach Mass. Kunstseide-Unterröcke.

Grosse Auswahl. Billige Preise. Muster zu Diensten.

LABHART

Photographisches Atelier

Kirchstr. 72 - St. Gallerstr. 21
Rorschach

J. G. Tanner

Buchbinderei und Pressvergoldeanstalt

St. Gallerstrasse 7a, Rorschach

Paginier- und Perforier-Arbeiten
Musterkarten

RESTAURANT MARIABERG

Bayerische Bierhalle

Rorschach

Münchner (dunkel und hell) vom Fass. Reichhaltige Spezialitäten - Küche zu jeder Tageszeit. Sehenswerte Lokale.

Besitzer:
J. Schwarzfischer.

KUNSTBILDER

gerahmt und ungerahmt

KUNSTMAPPEN - WANDSPRÜCHE

kaufen Sie in der

Kunstabteilung der Evang. Gesellschaft St. Gallen

Katharinengasse 21

Künstlerische Bewertung. Ueberaus grosse Auswahl. Sorgfältige Bedienung. Geschmackvolle Einrahmungen.

Brennmaterialien aller Art

zu billigsten Tagespreisen
Fritz Gassmann, Feldmühlestrasse 9-11, Telephon 5.49, Rorschach

SCHWEIZERISCHE BANKGESELLSCHAFT RORSCHACH

St. Gallen / Zürich / Winterthur / Aarau / Basel / Lichtensteig
Baden, Bern, Flawil, Fleurier, Genf, Laufenburg, Lausanne, La Chaux-de-Fonds
Locarno, Lugano, Liestal, Montreux, Rapperswil
Vevey, Wil, Wohlen

Depositenkassen : Aadorf, Couvet, Frauenfeld, Gossau, St. Fiden, Büti (Zch.), Römerhof-Zürich

Aktienkapital und Reserven Fr. 86,000,000.—

Besorgung sämtlicher Bankgeschäfte
Gewährung von Krediten
Vermittlung von Kapitalanlagen
Aufbewahrung von Wertschriften
Vermietung von Tresorfächern
Einlösung
von Coupons und Titeln



Haupfstr. 21

H. Gisler-Alder

Rorschach

Spezialgeschäft für seine

Speldberg'sche Herren- und Damen-Wäsche nach Mass

Damenkleiderstoffe

Posttaxen.

a) Schweiz.

b) Ausland.

| Für die ersten 20 Gr. | Postkarten | | Warenmuster | Geschäfts- papiere | Einschr. | Gebühr | Eigebühr | Ansp. für Rücksende- |
|-------------------------------|------------|------|--|-----------------------|----------|------------------------------|----------|-------------------------|
| Frankiert 30 | Einf. | Dop. | Höchst- gewicht 500 Gr. bis | je Gr. | | | | |
| für je weitere 20 Gr. 20 | | | 100 Gr. 20 Rp. über 100 Gr. für je 50 Gr. | 50 10 Min. | 40 | Briefe 60 Pakete 50 | | 40 |
| Unfrankiert doppelte Taxe | | | 10 Rp. mehr | 30 | | | Gratis | |

Briefe im Grenzkreis (30 km in direkter Linie) für den ersten Gewichtssatz von 20 Gr. mit Deutschland, Oesterreich und Frankreich frankiert 20 Rp. Postkarten 10 Rp.

Briefe im Grenzkreis (30 km in direkter Linie) für den ersten Gewichtssatz von 20 Gr. mit Deutschland, Österreich und Frankreich frankiert 20 Rp. Postkarten 10 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, Belgien, Dänemark, Danzig, Deutschland, Frankreich, Italien, Marokko (ohne Spanische Zone), Niederland, Niederländisch-Indien, Norwegen, Österreich, Schweden, Tunesien, Ungarn bis zu 1000 Fr. Zur Zeit ausgeschlossen nach Aegypten, Luxemburg, Portugal, Rumänién, Serbien und Türkei.

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

| Pakete | | | | Postanweisungen | |
|------------------------------------|-----|---------|---------------|-----------------|---|
| Land | Kg. | Gewicht | Zolldeklarat. | Franko-Taxe | Taxen Schweiz: |
| 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. |
| Ohne Unterschied der Entfernung | { | 1/2 | — | 30 | Taxen Ausland |
| | | 2 1/2 | — | 50 | für Grossbritannien u. brit. Kolonien u. brit. Postanstalten i. Ausl. |
| | | 5 | — | 80 | 25 Rp. für je 25 Fr.; nach allen übr. Län- dern u. Orten: 50 Rp. |
| | | 10 | — | 150 | f. je 100 Schweizer Fr. |
| | | 15 | — | 200 | Mindesttaxe 50 Rp. |
| | | | | | Höchstbetrag Fr. 1000 Postanweisungsverk. z. Zeingestellt nach Ägypten, Aethio- pien, Albanien, Bolivia, Brasilien, China (nur direkter Verkehr) Co- lumbia, Honduras, Ju- goslawien, Litauen, Luxemburg, Memmel- gebiet, Nicaragua, Pa- nama (direkt. Verkehr), Paraguay, Persien, Peru, Polen, Portugal u. Kolonien Rumäniens, Russland, Türkei, Venezuela. |

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 "

| | | | | | | | | |
|---|---|------|-----|-----|-----|-----|----|---|
| " | " | über | 20 | bis | 100 | Fl. | 10 | " |
| " | " | " | 100 | " | 200 | " | 15 | " |

o " fort 5 Rp. mehr für je 100 Fr. oder einen Te-

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 Amtstelle, 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. Betrifft Reisechecks und Hülfskontos wende man sich an die Poststellen oder das Postcheckbureau.

Telegraphen-Tarif.

1. Schweiz.

Ortstelegramme. Grundgebühr 50 Rp. Wortgebühr
1½ Rp. 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 $2\frac{1}{2}$ Rp. mit Aufrundung der Gesamtgebühr auf den nächsten durch 5 teilbaren Betrag.

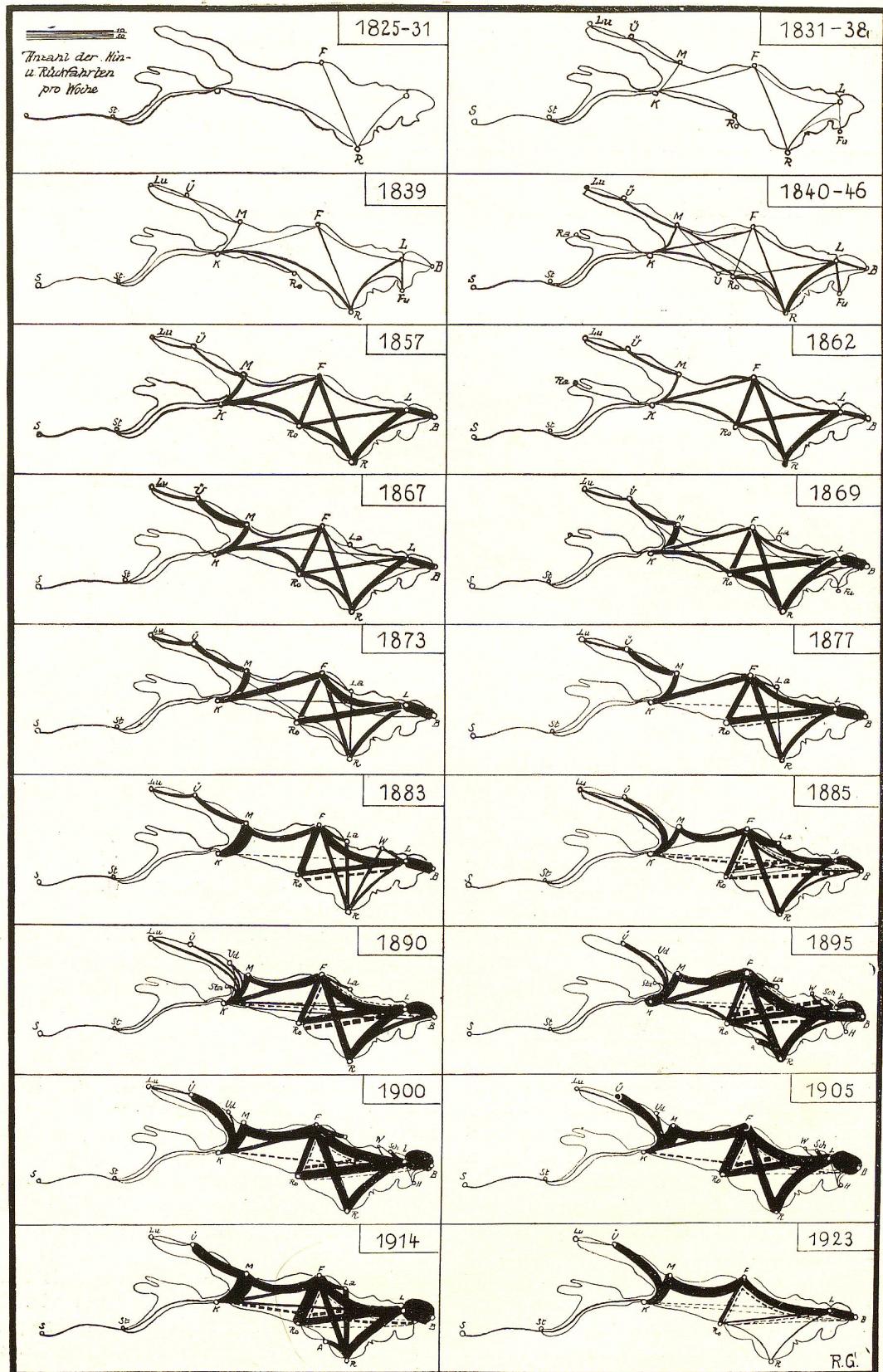
Grundtaxe per Telegramm 50 Rp. — Worttaxe 5 Rp.

| Werte | 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 Trans- kaspien | |
| 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 | | |

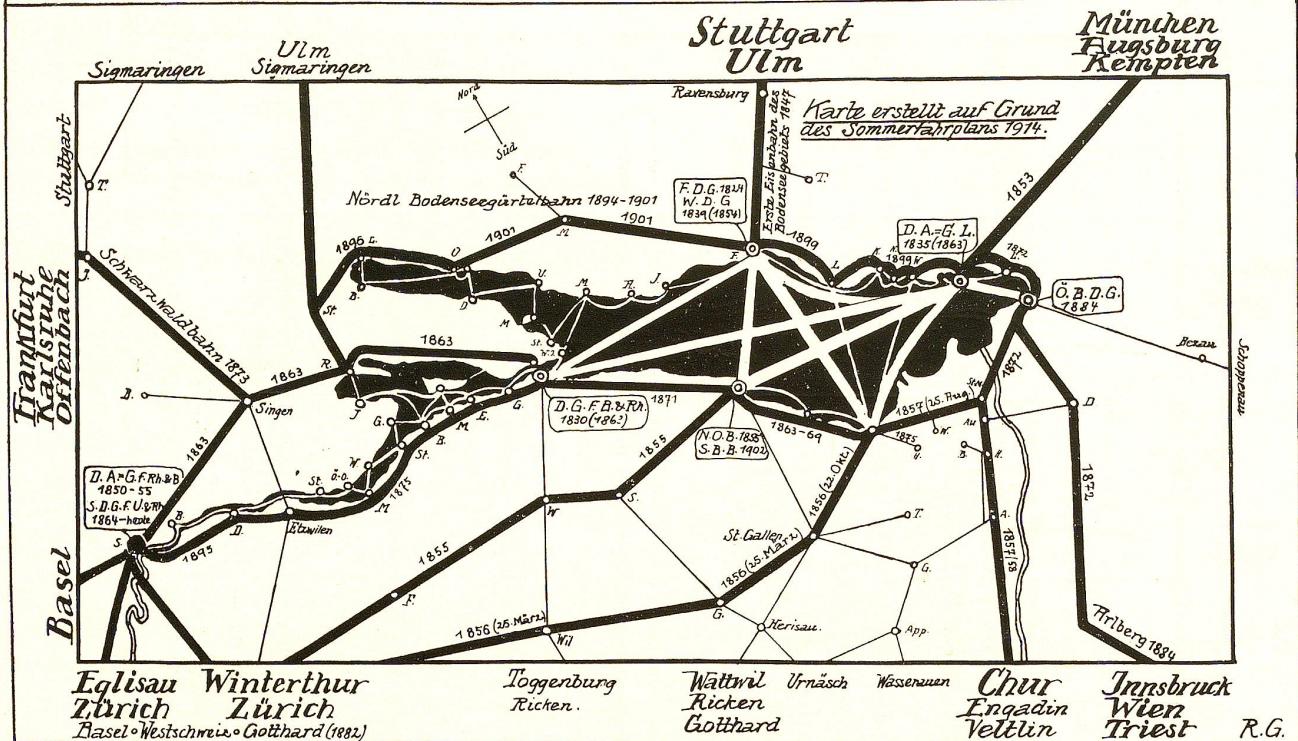


Die Bedienung der wichtigsten Schiffsrouter des Bodensees, 1824—1924.

Graphische Darstellung auf Grund des Sommerfahrplans (bis 1905 nach Krumholz). Die Dicke der eingezeichneten Routen entspricht der wöchentlichen Anzahl Fahrten (hin und zurück). - - - Trajektrouten. Abkürzungen: A = Arbon, B = Bregenz, F = Friedrichshafen, Fu = Fussach, H = Hard, K = Konstanz, L = Lindau, La = Langenargen, Lu = Ludwigshafen, M = Meersburg, R = Rorschach, Ra = Radolfzell, Ro = Romanshorn, S = Schaffhausen, Sch = Bad Schachen, St = Stein a. Rh., Sta = Staad b. Konstanz, U = Uttwil, Ü = Überlingen, Ud = Uhldingen, W = Wasserburg.

Der Bodensee als Verkehrsgebiet.

— Lokalverkehr — Durchgangsverkehr ◎ Trajekthäfen
 Die Zahlen bedeuten das Eröffnungsjahr der Bahnstrecken
 Sitz einer Dampfschiffgesellschaft { Zahlen ohne Klammer = Jahr der Gründung
 schiffsgesellschaft Zahlen mit Klammer = Jahr der Verstaatlichung



Die Befahrung des südlichen Ufers nahm seit 1869 ab. Der Grund liegt im Einfluss der südlichen Bodenseeuferbahn, der sich mit der Eröffnung der Strecke Romanshorn-Rorschach im Frühling dieses Jahres schon fühlbar machte. 1871 folgte die Bahnstrecke Konstanz-Romanshorn. Folge: Die bayrischen und schweizerischen Dampfer befuhren das südliche Ufer nicht mehr. 1872 wurde durch Ausbau des Verbindungsstückes Bregenz-St. Margrethen (Vorarlbergerbahn) die südliche Bodensee-Gürtelbahn (Konstanz-Bregenz) vollendet. Folge: 1873 wurde die Strecke Rorschach-Romanshorn nur noch im Sommer, am Donnerstagmarkt, von badischen Dampfern gefahren. Damit hörte die Bedienung des südlichen Ufers durch die Dampferbetriebe auf lange Jahre hinaus auf. Das ist wohl eine der einschneidendsten Kursablenkungen, welche die Dampfschiffahrt je erfuhr. Daraus den Schluss zu ziehen, dass die Eisenbahnen den Personenverkehr zu Schiff im allgemeinen beeinträchtigt hätten, wäre falsch. Sie verschoben nur die Schiffsroute, indem sie dem Personenverkehr neue Reisewege wiesen. Im Grossen und Ganzen wirkte die Eisenbahn doch günstig dadurch, dass sie der Dampfschiffahrt Reisende zuführte. So brachte z. B. die Bahnlinie Rorschach-Rheintal den zwischen Rorschach und dem deutschen Ufer verkehrenden Dampfern einen ganz bedeutenden Personenverkehr, während die Vorarlbergerbahn wieder diejenigen Reisenden dem Schiffsverkehr entzog, die früher den Weg vom Vorarlberg über den See genommen hatten.

Wir stehen da bereits mitten im Kapitel *Reisesaison*. Seit 1871 war der Reiseverkehr im Aufsteigen begriffen.

Die eigentliche Saison des Bodenseegebietes ist vom 15. Juni bis 15. August. Für viele bildete der Bodensee selbst ein beliebtes Reiseziel. Zur Zeit der Hochfrequenz litt der lokale Schiffsverkehr unter der grossen Inanspruchnahme des Durchgangs-Reiseverkehrs.

„Der Sommer zieht mit all' seiner Herrlichkeit ein. Der See liegt in ruhiger Klarheit da, ein wolkenloser Himmel spannt sich darüber aus; der Fischer führt gemächlich seinen Nachen über die Flut; zahlreiche Kähne mit singenden und jubelnden Insassen beleben den See, an den grünen Ufern mit ihren Obstgärten und ihren weiss herausleuchtenden Landhäusern fährt das stolze Dampfboot vorüber. Bewegtes Leben herrscht auf ihm — es führt die Scharen von Fremden an die Uferorte des Bodensees.“

Fast wie ein Märchen aus alten bessern Zeiten klingt diese Stelle aus einem Fremdenführer manchen von uns, denen es bis vor Kurzem leichter gefallen wäre, sich die Anfänge der Dampfschiffahrt vorzustellen als deren Hochbetrieb!

Besuchern des Bodensees muss damals besonders die grelle Bemalung der Schiffe aufgefallen sein. Durchgehen wir in der Reihenfolge Bayern, Württemberg, Baden und Schweiz je einen Schiffsteil, so waren die Radkästen dunkelgrün, grasgrün, braungelb und dunkelgrün; die Schiffskörper grün mit weissen Streifen, schwarz mit einem knallroten Streifen, schwarz mit weissen und roten Streifen, und endlich weiss, schwarz und rot. Die nach 1870 neu gebauten Dampfer hatten schon Längen von 50 und mehr Meter, fast alle besaßen die Escher-Wyss Verbundmaschine

Bäckerei, Conditorei, Café B. Bärlocher - Effinger

Kirchstraße 11 / Rorschach / Telephon 508

Eierzöpfle, Birnbrot, Hefenkränze
Wienerstollen und diverse Konditoreiwaren
Spezialität:
Magenstengele und Grahambrot

Carl Midmer

Mechanische Schlosserei
Kirchstraße 11a / Rorschach / Telephon 566

Eisenkonstruktionen, Kunstschorf-Arbeiten
Kochherde, Wärmeschränke
Kassenchränke etc.

Reparaturen in solider Ausführung
Autogenes Schweißen und Schneiden
Pompe Bedienung / Solide Ausführung

TEPPICHHAUS RORSCHACH

A. Scheuermann, Kettenhaus, Rorschach

Spezialgeschäft für Linoleum, Teppiche und Vorhangstoffe

Charles Blotz

Erste Rorschacher
Reinigungs-Anstalt
Hauptstraße 36 / Telephon 2.54

Reinigung von ganzen Wohnungen
Böden, Fenstern u. ganzen Neubauten

Rostenvoranschläge gratis

Spezial- Einrahmegeschäft

Zum Rahmenhaus / Neugasse

Große Auswahl in Bilderleisten, Bildern und Spiegeln
Anfertigung von Reif- und Wechselrahmen, Tablet rund,
oval und vierdeckig / Lager in Rohglas und Tafelglas
Einsätzen von Scheiben.

Es empfiehlt sich bestens Theod. Zahner.

Conditorei Café Baier

Rorschach / bis-a-e-ds Bafeneinfahrt
Best eingerichtetes Café. Offene und Flaschenweine.
Feinste Patisserie. Eigene Fabrikat in Pralines und
kandierten Früchten.
Inhaber: M. Graf.

K. Diesner-Eberle

Platz 5 / Rorschach
Elektrische Licht- und Kraftinstallationen
Reparatur sämtlicher Elektromotoren
Automobile, Licht- und Anwerfer-Anlagen.

Vertreter:

Johann Bernet
Pestalozzistr. 42 a
Rorschach

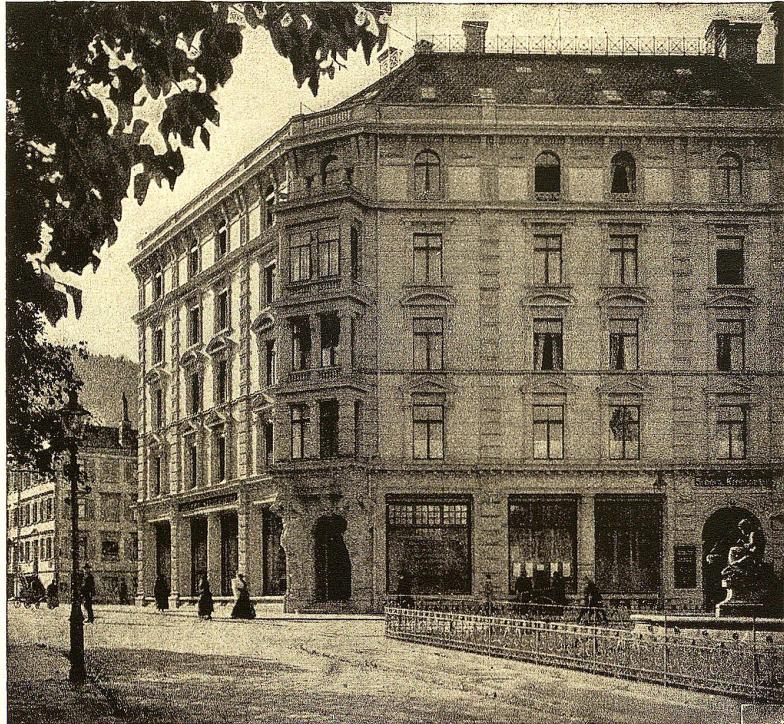
Gottfried Enz
Buchstr. 6, Rorschach

Vertreter:

J. Tischhauser
Neustadtstr. 7, Rorschach

J. Tobler
Uhrmacher, Rheineck





Schweizerische Kreditanstalt St. Gallen

St. Leonhardstrasse 5 Aktienkapital & Reser-
beim Broderbrunnen ven 150,000,000 Fr.

Zürich, Basel, Bern, Frauenfeld, Genf, Glarus, Kreuzlingen, Lausanne
Lugano, Luzern, Neuenburg, Romanshorn, Weinfelden

Wir übernehmen die *gesamte Verwaltung* von grossen und kleinen Vermögen sowie die Funktionen eines Willensvollstreckers. / Wir stellen Interessenten unsere Dienste für die *Beratung und Mitwirkung* bei der Errichtung von letztwilligen Verfügungen (Testamenten, Erbverträgen, Stiftungen etc.) zur Verfügung, besorgen sämtliche zur Liquidation eines Nachlasses nötigen Anordnungen und übernehmen die *Teilung von Erbschaften* unter Wahrung der strengsten Diskretion.

Wir befassen uns für unsere Klienten mit der
Beratung in Steuerangelegenheiten.

Auskunft erteilt mündlich und schriftlich bereitwilligst Die Direktion.



Plass: Sonnenuntergang am Bodensee

Vierfarbendruck der Buchdruckerei E. Löpfe-Benz in Rorschach

mit schief liegenden Zylindern und Geschwindigkeiten bis zu 25 km in der Stunde, während den Fahrplänen die Normalgeschwindigkeit von 20 km zu Grunde gelegt wurde.

Die Eröffnung der Nationalbahnstrecke Konstanz-Etzwilen (1875) brachte der Schweiz. Dampfschiffahrtsgesellschaft am Untersee und Rhein, die schon unter der Konkurrenz der badischen Gesellschaft zu leiden hatte, eine schwere Einbusse. Nach vielen mühseligen Betriebsjahren gelang es ihr schliesslich, die alleinige Bedienung der Untersee- und Rheingegend zu erwirken.

Seit 1877 besteht unter dem Namen „Deutsche Personendienst-Gemeinschaft“ ein Gemeinschaftsverkehr der 3 deutschen Anstalten, zur besseren Bedienung des nördlichen Ufers Konstanz-(Meersburg)-Friedrichshafen-Lindau-Bregenz, das von jetzt an eine ständig gute Befahrung aufwies.

Im Herbst 1884, mit der Eröffnung der *Arlbergbahn* und der Inbetriebsetzung der *Oesterr. Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft* in Bregenz, erreichten die an die Bodenseeschifffahrt gestellten Anforderungen ihren Höhepunkt. Die Längsrouten, namentlich diejenige des deutschen Ufers, nahmen wieder an Bedeutung zu. Bregenz führte den Trajektbetrieb ein, und so fügten sich zu den vier bestehenden noch die Trajektrouten Bregenz-Konstanz, Bregenz-Romanshorn und Bregenz-Friedrichshafen. Die Fahrten Bregenz-Rorschach gingen nach dreijähriger Dauer sozusagen wieder ein, weil die Wechselbeziehungen der beiden Orte viel zu unbedeutend waren. Folgende Zahlen illustrieren am besten die Verkehrszunahme von 1875—85. Die Gesamt-Personenfrequenz (Untersee und Rhein ausgenommen) betrug 1875 = 631,700 (1885 = 1,046,088). Die Gesamt-Güterfrequenz in Tonnen betrug = 360,470, bezw. 555,216. Die Verkehrsanstalten hatten die Aufgabe, mit einer Flotte von 65 Fahrzeugen, wovon 31 Dampfer, möglichst zuverlässige Schiffsanschlüsse an die wichtigsten Züge zu ermöglichen.

Die Eröffnung der *Gotthardbahn* 1882 bewirkte schon nach zwei Jahren, dass Friedrichshafen-Romanshorn Teilstrecke im Verkehr Berlin-Nürnberg-Zürich-Italien wurde. Auch die Arlbergbahn brachte nun Reiserouten an den See, die früher andere Richtungen genommen hatten. So erklärt sich also der gewaltige Aufschwung des Durchgangsverkehrs in den 80er Jahren aus der Eröffnung der beiden Gebirgsbahnen.

Ein solcher Verkehrszuwachs durch neue Faktoren kam dem Bodenseegebiet für die Zukunft zugut, wo sich ein allmählicher *Rückgang des einst so lebhaften Getreide-Verkehrs* geltend machte.

In den 70er und 80er Jahren war der Getreide-Import der Häfen Rorschach (erster Getreidemarkt der Schweiz), Romanshorn, Lindau, Bregenz noch auf voller Höhe. Es handelte sich hauptsächlich um die Einfuhr ungarischen Getreides, das seit alter Zeit von Süddeutschland über den See geleitet wurde. Ungarn ging mit der Zeit mehr zum Müllerei-Betrieb über und verlegte sich auf Mehllieferungen. Die ostschweizerischen Müllereien hatten aber kein grosses Interesse daran, ungarisches Mehl einzuführen. Dann folgte auch die Konkurrenz russischen und später amerikanischen Getreides. Deutschland förderte seit 1870 die Rheinschifffahrt derart, dass es möglich wurde, das russische Getreide von den Häfen des Schwarzen Meeres um Gibraltar herum und den Rhein hinauf bis Mannheim auf dem Wasserwege zu transportieren. Anfänglich lieferte

Mannheim noch in die Ostschweiz. Man versuchte den Rorschacher Markt zu halten. Infolge der Musterproben anstelle der früheren Sackproben war der Kornhandel nicht mehr an die früheren Kornstappelplätze gebunden. Aus all diesen Gründen verschob sich der Kornmarkt um 1910 herum von Rorschach weg vorübergehend nach St. Gallen, und dann endgültig nach Zürich.

Einige Neuerungen der 90er Jahre seien hier nur kurz berührt. 1893 bürgerte sich auf dem Bodensee der Motoren-Schiffsbetrieb ein. Mitte der 90er Jahre bekamen die österreichischen Salondampfer den zweiten Mast auf dem Achterdeck, der ihnen neben der einfachen, gleichmässigen Schwarz-Weiss-Bemalung gegenüber der Farbenbuntheit der übrigen Schiffe ein elegantes und gefälliges Aussehen gab. Die 1894—1901 erbaute nördliche Bodensee-Gürtelbahn hatte einen gewissen Einfluss auf die Bedienung einzelner Schiffsroute. So bekam namentlich das Verkehrsgebiet des Überlingersees vermehrte Anschlusskurse.

1902 wurde die N.O.B. samt der Schweiz. Dampfschifffahrt vom Bund übernommen und 1903 der Kreisdirektion IV (St. Gallen) unterstellt.

Die sprunghafte Zunahme der Gesamt-Frequenz aller Dampfschiffahrts-Betriebe, mit Ausnahme vom Untersee und Rhein, werden folgende Zahlen veranschaulichen: Personen-Frequenz 1895 = 1,113,338 (1905 = 1,570,181); Güterfrequenz in Tonnen = 610,259 bzw. 1,078,443.

In diese fortschreitende Entwicklung hinein greift 1914 mit rauher Hand der *Weltkrieg*. Die vollständige Grenzsperre und die Einführung der Passvorschriften beeinträchtigten den Schiffsverkehr gewaltig. Der Fremdenverkehr wurde gänzlich unterbrochen und der Lokalverkehr auf ein Minimum beschränkt. Der sonst alle verbindende See war zu einer fühlbaren wirtschaftlichen Grenzscheide zwischen der einen kriegsführenden Partei und der neutralen Schweiz geworden. Trotz Friedensschluss konnte noch keine erhebliche Besserung für die Dampfschifffahrt folgen. Eine Belebung, die namentlich auf den Querverbindungen nottat, hat letzten Sommer eingesetzt. Auf dem Verhandlungswege wurden zwischen den Staaten die Erleichterungen im kleinen Grenzverkehr erzielt, die einen schönen Anfang bilden. Der grosse Reiseverkehr kann aber erst kommen, wenn noch so und so viele ländertrennende Schranken fallen und wenn sich die wirtschaftliche und ökonomische Lage aller Bodensee-Uferstaaten einmal bessert.

Schlusswort.

Die weite Wasserfläche des Bodensees zwischen dem schweizerischen Mittelland und der schwäbisch-bayrischen Hochebene bildet ein so gewaltiges Hindernis für den Verkehr, dass dieser gestaut wird. Diese Stauung bewirkte das Aufblühen einer Reihe städtischer Gemeinwesen in der Wirtschaftsform von Umlade- und Stappelplätzen in Verbindung mit dem weiteren Erfordernis der Schifffahrt, die der Umgehung des Sees auf Landrouten vorgezogen wurde. Dass sich die Verkehrsbedeutung der Seestadt im Verlauf ihrer reichen Geschichte verschieben musste, ist ohne weiteres klar, und besonders das 19. Jahrhundert zeigt deutlich, wie sie manchmal ihre Rollen vertauschten, wie einzelne, auf Kosten vieler andern, zu eigentlichen Brennpunkten des Verkehrs wurden. Im Allgemeinen haben die Schienenstränge dem Wasserverkehr die frühere Bedeutung genom-

men, gleichzeitig haben sie ihm aber neue wirtschaftliche Hilfen brachten. Fünf Staaten drängten sich an die verlockende Wasserfläche heran mit fünf wichtigen Endpunkten von Bahnen. Da ist vor allem *Lindau*, das als Kopf des bayr. Schienennetzes, dank der ausgezeichneten geographischen Lage und seiner Bedeutung im Längs- wie im Querverkehr, seinen alten Platz wieder eroberte. Die alte Bischofsstadt *Konstanz*, der Brückenkopf am Ausfluss des Sees, leitet als Westpunkt den Verkehr vom Mittelrhein her. *Friedrichshafen* bringt den Verkehr von Donau und Main an den See. *Bregenz*, als der bedeutende Ostpunkt im Längsverkehr, eröffnet den Eintritt in die Alpenregion, *Romanshorn*, rasch aufgeblüht, vermittelt initiativ den schweizerischen Anschluss an die „überseeischen“ Linien. Es hat dabei Rorschach, den von Natur gegebenen, eigentlichen Sammelpunkt der südlichen Seegegend, auf die zweite Rolle verwiesen. Die wirtschaftsgeographische Bedeutung des Sees steht also ganz unter dem Zeichen des Reise- und Transitverkehrs. Der lokale Schiffsverkehr tritt stark zurück infolge der vielen Staats- und Zollgrenzen und der Konkurrenz der Uferbahnen.

Der Bodensee wäre eigentlich zum Wirtschaftsgebiet erster Ordnung bestimmt. Er könnte der Sammler und Produkten-Verteiler weit entfernter Gebiete werden. Eine Schiffahrt Rhein-Bodensee, mit ihren Einzugsgebieten Schweiz, Süddeutschland und Vorarlberg, ermöglichte eine Verkehrslinie Bodensee-Holland-England. Mit dieser würde sich, nach Erstellung eines ebenfalls projektierten Donau-Bodensee-Kanals, eine zweite Verkehrslinie Schwarzes Meer-Donau-Rhein-Rhone-Mittelmeer kreuzen. Kreuzungspunkt wäre der Bodensee. Der so gesteigerte internationale Warenzug wäre imstande, einzelne Umschlagplätze des Sees wieder auf ihre alte, bedeutende Stellung als Lager- und Marktplätze zu verweisen.

So manche Pläne sind durch den Krieg in weite Ferne gerückt worden. Ein Zukunftsbild sieht also im Bodensee ein Binnenschiffahrtsgebiet vor, ähnlich den kanadischen Seen, nur in viel kleinerem Maßstab. — Wenn wir Seeanwohner auch heute noch lange nicht so weit sind, dass wir sagen könnten, unsere Zukunft liege auf dem Wasser, so erwarten wir doch — und wir Rorschacher ganz besonders — dass nicht alle unsere Hoffnungen ins Wasser fallen!

Schiffsliste der in den 100 Jahren von den 6 Bodensee-Dampfschiffahrtsanstalten gebauten Personendampfern.

(Die Rheindampfer sind in Cursivschrift gesetzt.)

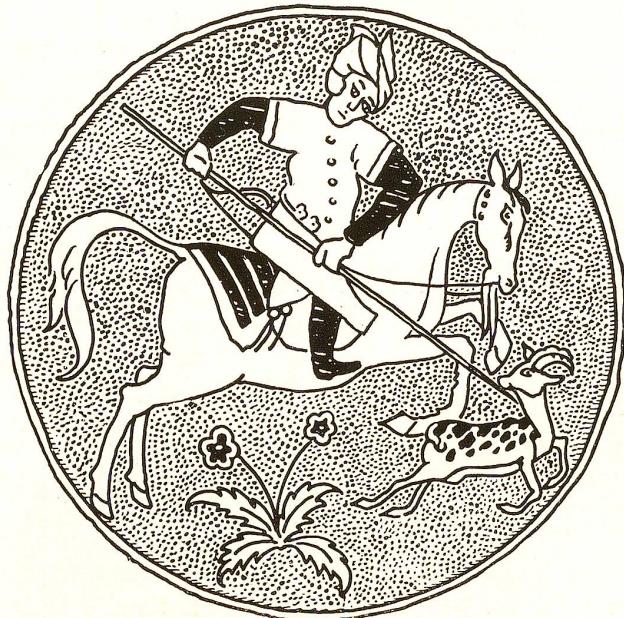
| Fortlaufd. Nr. | Schiffsgattung | Name | Staat | Bauende Firma | Lebensdauer | Hauptmasse in m | | | P. S. | Dienstleistg. | | |
|----------------|-------------------|--|-------|---|---|-----------------|------------------------|-------------------------------|-------|---------------------------------|--|-------------------------------|
| | | | | | | Länge | Breite im Hauptmant | Tiefgang bei leerem Schiff | | n = nominelle i = indizierte | Maximale Stunden- geschwindigkeit in km | Zulässige Personenfuhrlast |
| 1 | | Wilhelm | W | Konsul Church u. Maschinenfabrik Facwett, Liverpool do. | 1824—1848 1824—1830 | 30,6 22,8 | 5,37 4,5 | 0,9 1 | 20 n | 10,5 | 124 | 23 |
| 2 | | Max Joseph | Bay | | | | | | | | | |
| 3 | | Leopold | Bad | J.Pitchard, Dover, das Schiff; Bulton-Watt & Co., Birmingham die Maschine. | 1831—1840 | 32,5 | 5,2 | 1,25 | 40 n | 13,5 | — | — |
| 4 | | Helvetia (Omnibus seit 1841) | Bad | J.Pitchard, Dover, das Schiff; Maschine vom Dampfer „Union“ des Neuenburgersees. | 1832—1843 | 30 | 4,57 | 0,9 | 28 n | 11,5 | — | — |
| 5 | | Ludwig | Bay | V. Vairbairn in Millwall. | 1837—1861 (gesunken, 1863 gehoben, 65—70 Privatdienst, 70 abgebrochen.) | 36,6 | 5,2 | 1,2 | 40 n | 15 | — | — |
| 6 | Glattdeck-Dampfer | Kronprinz (König Karl 1864) (Württemberg 1890) | W | Escher Wyss & Co. | 1839—1904 | 41,25 | 5,28 | 1,21 | 50 n | 15 | 300 | 22 |
| 7 | | Concordia | Bay | do. | 1840—1882 | 35,1 | 4,75 | 0,95 | 32 n | 14 | — | 25 |
| 8 | | Leopold | Bad | do. | 1840—1905 | 36,5 | 5,6 | 1,05 | 40 n | 13 | 350 | 25 |
| 9 | | Stadt Konstanz | Bad | do. | 1840—1859 | 32,7 | 4,27 | 1,52 | 60 n | 15,5 | — | — |
| 10 | | Helvetia | Bad | do. | 1841—1874 | 30,5 | 5,2 | 1 | 40 n | 15 | — | — |
| 11 | | Maximilian | Bay | do. | 1845—1906 | 37,6 | 4,57 | 1,14 | 25 n | 15 | 130 | 35 |
| 12 | | Merkur | Bay | do. | 1847—1883 | 36,6 | 4,12 | 0,97 | 35 n | 15,3 | — | — |
| 13 | | Königin v. Württemberg | W | do. | 1847—1882 | 33,6 | 4,3 | 0,9 | 32 n | 16 | — | — |
| 14 | | Schaffhausen | S | Robinson & Russel, London | 1850—1893 | 45,45 | 4,15 | 1 | 50 n | 19,5 | 300 | — |
| 15 | | Wilhelm | W | Maschinenfabrik Esslingen | 1851—1902 | 41,56 | 4,73 | 1,06 | 50 n | 17,5 | 210 | 15 |
| 16 | | Rhein | S | Escher Wyss & Co. | 1853—1885 | 45,45 | 4,55 | 0,91 | 45 n | 20 | 300 | — |
| 17 | | St. Gallen | S | do. | 1853—1898 | 45,45 | 4,85 | 1,03 | 50 n | 20 | 400 | — |
| 18 | | Olga | W | Maschinenfabrik Esslingen | 1854—1892 | 41,65 | 4,49 | 1,3 | 162 i | 21 | — | 15 |
| 19 | | Friedrich | Bad | Escher Wyss & Co. | 1854—1902 | 44 | 4,6 | 1,13 | 45 n | 18,5 | 200 | 13 |
| 20 | | Stadt Lindau | Bay | do. | 1855—1887 (gesunken, 1888 gehoben und abgebrochen.) | 45,72 | 4,87 | 1,1 | 45 n | 18,5 | — | 45 |
| 21 | | Bodan | S | do. | 1855—1905 | 46 | 4,85 | 1,35 | 55 n | 19,5 | 200 | 20 |
| 22 | | Thurgau | S | do. | 1855—1911 | 50 | 5,45 | 1,57 | 65 n | 23 | 300 | 25 |
| 23 | | Zürich | S | do. | 1855—1918 | 50 | 5,45 | 1,57 | 65 n | 23 | 300 | 25 |
| 24 | | Friedrichshafen | W | do. | 1856— | 49,8 | 5,34 | 1,68 | 65 n | 21,5 | 350 | 25 |
| 25 | | Stadt Konstanz (Mainau 1897) | Bad | do. | 1858— | 45 | 5,18 | 1,27 | 60 n | 18 | 300 | 20 |
| 26 | | Jura | Bay | do. | 1863—1864 (gesunken) | 41,5 | 5,03 | 1 | 45 n | 18,5 | — | — |

| Fortlaufd. Nr. | Schiffsgattung | Name | Staat | Bauende Firma | Lebensdauer | Hauptmasse in m | | P. S. | Dienstleistg. | | | |
|----------------|----------------|--|--------|---|---|-----------------|-------------------------|-------|---------------------------------|--|---------------------------------|---------------|
| | | | | | | Länge | Breite im Hauptspant | | n = nominelle i = indizierte | Maximale Stunden- geschwindigkeit in km | Zulässige Personenbesatzzahl | Nutzlast in t |
| 27 | | Germania | Bad | Escher Wyss & Co. | 1863— | 45 | 4,88 | 1,34 | 150 i | 22,7 | 300 | 20 |
| 28 | | Mainau | Bad | do. | 1864—1897 | 36,3 | 4,1 | 1,05 | 105 i | 19 | 150 | 10 |
| 29 | | Arenaberg | S | do. | 1865— | | | | | 20 | 250 | |
| 30 | | Rheinfall (Neptun) | S | do. | 1865—1869 (gesunken, 1871 gehoben und wiedereingestellt) | | | | | 20 | 250 | |
| 31 | | Schweiz | S | Gebrüder Sulzer | 1869— | | | | | 20 | 350 | |
| 32 | | Ludwig (Kempten 1919) | Bay | Escher Wyss & Co. | 1869—1920 | 50,1 | 5,65 | 1,44 | 375 i | 21,3 | 300 | 30 |
| 33 | | Bavaria | Bay | Gebrüder Sulzer | 1869—1912 | 48,8 | 5,86 | 1,29 | 400 i | 21 | 400 | 40 |
| 34 | | Eberhard | W | Escher Wyss & Co. | 1870—1905 | 51 | 5,5 | 1,4 | 280 i | 22 | 400 | 30 |
| 35 | | Hohenklingen | S | do. | 1870— | | | | | 21 | 320 | |
| 36 | | Kaiser Wilhelm | Bad | do. | 1871— | 52 | 6,4 | 1,49 | 375 i | 24 | 600 | 40 |
| 37 | | Greif | Bad | Gebrüder Sulzer | 1877— | 52 | 5,9 | 1,37 | 350 i | 24,2 | 500 | 33 |
| 38 | | Christoph | W | Escher Wyss & Co. | 1877— | 53,17 | 6,1 | 1,28 | 400 i | 23 | 400 | 30 |
| 39 | | Mömpelgard (Hohenklingen 1903) | W S | do. | 1877—1903 1903— | 44,19 | 4,72 | 1,13 | 200 i | 22 | 200 | 20 |
| 40 | | Wittelsbach (Augsburg 1919) | Bay | do. | 1879— | 53,5 | 6,1 | 1,35 | 440 i | 22,8 | 500 | 50 |
| 41 | | Austria | Oe | Das Schiff: Allg. österr. Bau- gesellschaft, Schiffswerfte Linz; die Maschine: Escher Wyss & Co. | 1884—1923 (verkauft) | 50,3 | 5,64 | 1,31 | 400 i | 23,7 | 360 | 35 |
| 42 | | Habsburg | Oe | do. | 1884—1921 (verkauft) | 50,3 | 5,64 | 1,31 | 400 i | 23,3 | 360 | 35 |
| 43 | | Kaiser Franz Joseph I. (Dornbirn seit 1919) | Oe | Escher Wyss & Co. | 1885— | 53,5 | 5,64 | 1,31 | 320 i | 25,6 | 430 | 42 |
| 44 | | Bregenz (Vorarlberg seit 1910) | Oe | wie bei 41 und 42 | 1885—1923 (verkauft, wie 41 und 42 an Private, unt. Donau- schifffahrt. Rumänien). | 24,38 | 5,48 | 1,37 | 250 i | 15,6 | — | 10 |
| 45 | | Karoline | Oe | Sächsische Maschinenfabrik, Dresden | 1885—1903 | 15 | 3 | 1,05 | 28 i | 13 | 35 | 3 |
| 46 | | Kaiserin Elisabeth (Bregenz seit 1919) | Oe | wie bei 41 und 42 | 1887— | 53,5 | 6,1 | 1,44 | 550 i | 24 | 440 | 40 |
| 47 | | Helvetia | S | Escher Wyss & Co. | 1887— | 52 | 6,16 | 1,6 | 500 i | 25 | 700 | 50 |
| 48 | | Zähringen | Bad | Maschinenfabrik J. A. Maffei, München | 1888— | 55,5 | 6,6 | 1,44 | 500 i | 26 | 600 | 40 |
| 49 | | Prinz Regent (Nürnberg seit 1919) | Bay | do. | 1890— | 53,5 | 6,6 | 1,4 | 550 i | 26,1 | 550 | 40 |
| 50 | | König Karl | W | Escher Wyss & Co. | 1890— | 51 | 6 | 1,42 | 500 i | 25 | 400 | 40 |
| 51 | | Buchhorn | W | Schiffswerfte Dresden | 1891— | 16,5 | 3,2 | 1,2 | 90 i | 17 | — | 2 |
| 52 | | Charlotte | W | Maschinenfabrik Kuhn, Stuttgart | 1892— | 50,88 | 6 | 1,39 | 500 i | 25 | 400 | 30 |
| 53 | | Rupprecht (München seit 1919) | Bay | wie bei 48 | 1892— | 54 | 6,57 | 1,29 | 600 i | 26,6 | 580 | 45 |
| 54 | | Kaiserin Maria Theresia (Feldkirch 1909) | Oe | Prager Maschinenbau A.-G., Prag | 1892— | 53,53 | 6,1 | 1,52 | 550 i | 23,6 | 440 | 40 |
| 55 | | Rhein (Doppelschr.) | S | Escher Wyss & Co. | 1892—1899 | | | | | | | |
| 56 | | Säntis | S | do. | 1893— | 48,8 | 5,6 | 1,36 | 450 i | 26 | 400 | 35 |
| 57 | | Ueberlingen | Bad | wie bei 48 | 1895— | 51 | 6 | 1,29 | 675 i | 26 | 500 | 33 |
| 58 | | St. Gotthard | S | Gebrüder Sulzer | 1898— | 51 | 6 | 1,25 | 500 i | 25,5 | 450 | 40 |
| 59 | | König Wilhelm | W | wie bei 52 | 1901— | 51 | 6,1 | 1,39 | 550 i | 26 | 500 | 40 |
| 60 | | Stadt Konstanz | Bad | Gebr. Sachsenberg, Roslau | 1901— | 55,5 | 6,4 | 1,31 | 700 i | 26 | 600 | 40 |
| 61 | | Stadt Meersburg | Bad | Gebrüder Sulzer | 1902— | 52,4 | 6,5 | 1,28 | 620 i | 26 | 600 | 40 |
| 62 | | Württemberg | W | wie bei 52 | 1903— | 51 | 6,1 | 1,39 | 560 i | 26 | 600 | 60 |
| 63 | | St. Gallen | S | Escher Wyss & Co. | 1905— | 54 | 6,6 | 1,29 | 800 i | 28 | 600 | 56 |
| 64 | | Lindau | Bay | wie bei 48 | 1905— | 55,4 | 6,6 | 1,32 | 850 i | 28 | 600 | 45 |
| 65 | | Rhein | S | Escher Wyss & Co. | 1906— | | | | | 21 | 400 | |
| 66 | Halb- S.-D. | Friedrichshafen | W | do. | 1909— | 53 | 6,3 | 1,3 | 700 i | 27 | 700 | 45 |
| 67 | | Stadt Bregenz | Oe | Stabilimento tecnico, Linz | 1910— | 57,55 | 7 | 1,5 | 875 i | 27,5 | 1000 | 50 |
| 68 | | Bavaria | Bay | wie bei 48 | 1912— | 55,4 | 6,8 | 1,32 | 850 i | 28 | 600 | 45 |
| 69 | | Schaffhausen | S | Gebrüder Sulzer | 1913— | | | | | 21 | 400 | |
| 70 | Halb- S.-D. | Hohentwiel | W | Escher Wyss & Co. | 1913— | 53,5 | 6,5 | 1,28 | 950 i | 29 | 850 | 45 |
| 71 | | Nympha (gekauft 1921) | S | | 1919— | | | | | | | |
| 72 | | Stadt Radolfzell (gekauft 1921) | S | | 1919— | | | | | | | |

Handschuhe Strümpfe Schürzen

R. BŁÖCHLINGER
Hatenplatz - Rorschach
SEIDENSTOFFE UND SAMTE
MERCERIESTWAREN

**Seidenbänder
Spitzen
Echarpes**



PERSER TEPPICHE

SCHUSTER & Co.

Frau Ida Keller-Baumgartner

Feldmühlesstrasse — Rorschach — Telephon 450

Handarbeiten

Baumwoll- und Leinen-Etamin, Strickwolle, Häkelgarn