

Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 17 (1927)

Artikel: Bilder aus der Rorschacher Hafengeschichte des 19. Jahrhunderts. 1. Teil, Bis 1830
Autor: Grünberger, Richard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-947141>

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: 21.02.2026

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

Bilder aus der Rorschacher Hafengeschichte des 19. Jahrhunderts.

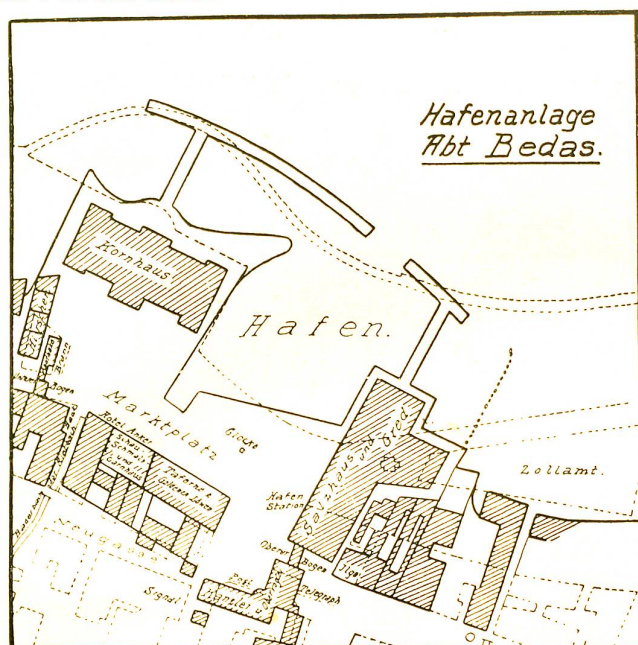
I. Teil: Bis 1830.

Von Richard Grünberger, Rorschach.

EINLEITUNG.

Die vorliegende Arbeit ist die Fortsetzung der im Neujahrsblatt 1923 veröffentlichten „Geschichte des Rorschacher Hafens bis 1798“.

Dem Jahrhundert der Technik und des Verkehrs gelte unser Interesse! Diese Zeit liefert uns ein reiches Quellenmaterial in die Hände. Die Zusammenhänge werden dadurch klarer, die Bilder schärfer, als dies bei der alten Geschichte der Fall sein konnte.



Wenn die Hafengeschichte, von der gemütlicheren alten Aebtezeit herkommend, ein Jahrhundert voll so einschneidender Umwälzungen betritt, wird etwas wie Unruhe und Unrast bis in die lokalen Ereignisse hinein zu verspüren sein.

Die Hafengeschichte ist ein währschaftes Stück *Heimatkunde*: hat unser Seehafen doch an Freud und Leid der Ortschaft sein redlich Teil. In ihrem Brennpunkt ist die Hafengeschichte ein Spiegel auch der angegliederten Gebiete unserer Heimat, so vor allem der Bodenseeumgebung. Sie lehrt uns — im vorliegenden Abschnitt ganz besonders — wie grosses Weltgeschehen sich auf kleinem Erdenfleck noch bunt und reich genug auswirken kann; sie führt uns aus engem Raum wiederum mit geschärftem Blick und Sinn hinaus in die grossen Zusammenhänge geschichtlichen Werdens. Die Fäden ziehen sich hinüber und herüber: ein beständiges Geben und Nehmen, ein ewiges Opfern und Geniessen. Und wir freuen uns, dass unsere Heimat durch Opfer hindurch Neues schaffen durfte.

* * *

Stellen wir uns das schmucke Rorschach gegen *Ende des 18. Jahrhunderts* nochmals vor! Der Wohlstand und die Bedeutung, die sich die Ortschaft durch Leinwandhandel, Kornstapel und Marktgelegenheit, durch Gewerbefleiss und Bürgersinn erworben, zeigten sich auch nach aussen in manch stattlichem Bürgerhaus, fanden durch Abt Beda ihren Ausdruck in der neuen Fürstenlandstrasse und in einer grosszügigen Hafenanlage.

I. Kriegswirren.

Die Blütezeit des Leinwandhandels war auch bei uns am Ende des 18. Jahrhunderts überschritten. Der Rorschacher Kaufmann musste sich — wie die Stickereiherrn heute — nach neuen Möglichkeiten umsehen. Besonders schlimm war, dass der Niedergang des Rorschacher Gewerbes in ein an und für sich schon ereignisschweres Jahrzehnt fiel. Es gleicht den erlebten Kriegs- und Nachkriegsjahren in mehr als einer Beziehung.

Der Zusammensturz der alten Schweiz zitterte noch lange im äussersten Osten nach (vgl. Neujahrsblatt 1912: „Rorschach zur Zeit des Untergangs der alten Eidgenossenschaft und der Mediation“, von F. Willi, und Neujahrsblatt 1924: „Rorschach in der Franzosenzeit“, von Prof. Dr. Pl. Bütler). Als die französischen Heere an der Rheingrenze den Kampf mit der zweiten Koalition begannen, da schien es, als ob das kleine Rorschach mit seinen 183 Häusern und 1150 Einwohnern (Ende Oktober 1926: 1050 und 11,176) durch Einquartierungen, Requisitionen, Kontributionen und Zwangsanleihen zugrunde gerichtet werden sollte. Besonders *das Jahr 1799* lastete schwer auf der Gegend mit Fremdherrschaft und Hungersnot. Weder vorher noch später ist das wirtschaftliche Leben der Ortschaft so stark erschüttert worden. Hätte es seinen blühenden Leinwandhandel nicht gehabt, Rorschach würde die Krise schwerlich überwunden haben.

Der Verkehr auf dem See war gehemmt, da er zwischen feindlichen Völkern lag. Zu Seeschlachten kam es nicht, aber wenige Tage nach der Erstürmung der Luziensteig durch die Oesterreicher erschien am 20. Mai der k. k. Oberst Williams, ein Engländer, mit einer armierten Flotte vor Rorschach und nahm die von den Franzosen hier gebauten Kanonierschaluppen, nebst Geschützen und Munition weg. Am folgenden Tag rückten die Oesterreicher von Rheineck her ein, und die Flotte zerstörte die französischen Batterien zwischen Rorschach und Konstanz. Im Gefolge der Sieger erschien auch Pankraz Forster, der letzte Abt von St. Gallen. Als aber nach der zweiten Schlacht bei Zürich die siegreichen Franzosen neuerdings anrückten, musste der Abt Kloster und Stiftslande für immer verlassen.

Ende Juli 1802 zog Napoleon die Truppen aus der

Schweiz zurück. Das war das Signal zur Abschaffung der von Frankreich diktierten, in unserer Gegend verhassten, helvetischen Verfassung. Der grosse Korse gab 1803 seine Mediationsverfassung, mit welcher er auch den Kanton St. Gallen ins Leben rief.

Die ehemaligen fürststädtischen Gebäude am Hafenplatz gelangten als Staatseigentum an den Kanton, der fortan dem Hafen sein Augenmerk schenkte. Korn-, Gred- und Salzhaus blieben den bisherigen öffentlichen Zwecken bestimmt. Alle übrigen Liegenschaften am Hafenplatz, so das Amtshaus (seit längerer Zeit die Wohnung der Obervögte) wurden an Private verkauft.

II. Mediationszeit.

Die Zeit von 1803—13 ist durch ruhige Entwicklung und langsame, aber oft schwer gehemmte wirtschaftliche Erholung gekennzeichnet. Sie erlaubte wieder den regelmässigen *Rorschacher Donnerstagmarkt*. Dieser wurde im Sommer morgens 8 Uhr ein- und nachmittags 5 Uhr ausgeläutet; im Winter dauerte er von 9—3 Uhr. Früheres Handeln, auch nur Bestellen, war untersagt. Eine „Kornmarkts-Polizei-Kommission“ schaute zum Rechten. Sie bestand aus dem Kornmeister und zwei andern Mitgliedern, welch letztere an jedem Wochenmarktstage eine Entschädigung von einem Gulden aus der Staatskasse bezogen. Die Kommission bestimmte z. B. an Tagen, wo widrige Winde die Ankunft der Schiffe verzögerten, die Stunde der Oeffnung und Schliessung des Marktes, prüfte die Getreidemuster, notierte die Kaufpreise und gab sie öffentlich bekannt. Sie hatte zu wachen, dass keine Säcke mit zusammengeschüttetem Korn verkauft und überall die gleichen Masse verwendet wurden. — Auf dem Markt erstandene Frucht durfte am gleichen Tag nicht wieder verkauft werden. Ausser an Markttagen war ohne Bewilligung dieser Kommission kein Kornhandel möglich. Die Bäcker und Müller waren daher verpflichtet, auf offenem Markt einzukaufen. — Die Strafen lauteten gewöhnlich auf Konfiskation der Ware samt Säcken, unter Anzeige an den Kreisammann.

Für jeden Sack Korn, werde er ausgeladen oder in ein anderes Schiff übergeladen, mussten (ebenfalls nach der Markt-Polizey-Verordnung von 1809) zwei Kreuzer Zoll und sobald er ausgeladen wurde, sechs Pfennig Hausgeld und Annehmerlohn, zusammen drei Kreuzer zwei Pfennig*) bezahlt werden.

Kornführer und Kornhändler hatten das gekaufte Getreide bis zum darauffolgenden Dienstag abzuführen; nachher war ihnen der Gredmeister nicht mehr dafür verantwortlich.

Kaum waren die grössten Wirren überstanden, brachte die napoleonische Zeit einen neuen Rückschlag im Wirtschaftsleben unserer Heimat. Der Machthaber Europas kümmerte sich nicht um die Verarmung so vieler Länder. Da er England nicht direkt angreifen konnte, verhängte er die *Kontinentalsperre*, um es vom Welthandel abzuschneiden. Unermesslichen Schaden erlitt dadurch unsere einheimische Baumwollindustrie. Die Jahre 1806—10 brachten immer schärfere Massregeln: Zuerst war das Baumwollgarn als erster Stoff unserer Landesfabrikation noch nicht gesperrt. Unter den st. gallischen Plätzen, über die, zur Erleichterung

der Kontrolle, einzig eingeführt werden durfte, befand sich neben Rheineck und Trübbach auch Rorschach. Da aber trotz allem Waren durchkamen, wurde ein Zolldekret erlassen, dann kam die Konfiskation der im Lande befindlichen englischen Manufakturwaren, schliesslich noch die Sperrung levantinischer Baumwolle. Bei Einbruch des Winters 1810 war die Lage vieler Tausender, die mit der Industrie verwachsen waren, geradezu verzweifelt. Die Weberlöhne z. B. sanken in unserer Gegend so tief, dass ein guter Leineweber pro Tag bei 12—15stündiger Arbeit noch 10—15 kr. verdiente. Die Not wuchs noch, als im Juli 1811 die Tagsetzung auf Befehl Napoleons die Einfuhr aller englischen Rohprodukte verbieten musste.

III. Das Elend von 1816/17.

Im Zusammenhang mit dem Sturz des Gewaltmenschen steht ein kurzer Besuch des schweizerfreundlichen Zars Alexander I. von Russland. Am 11. Oktober 1815 wurde er auf der Durchreise von den hiesigen Behörden begrüsst. Der Wienerkongress des gleichen Jahres schien endlich bessere Zeiten zu begründen. Aber nun trat ein anderer Feind auf: die *Hungersnot*.

Infolge nasskalter Witterung war das Getreide in allen europäischen Fruchtländern missraten. Die Kartoffeln, die einen Ersatz hätten bilden können, verfaulten im Boden. Baden, Württemberg und Bayern setzten einen starken Zoll auf die Getreideausfuhr. Am 15. Oktober 1816 kostete bei vollem Kornhaus und Einfuhr von 1500 Säcken Korn, das Viertel*) 5 fl wegen Ausfuhrzoll von 9 fl auf einen Sack. Um Martini setzte das gänzliche Ausfuhrverbot von Seiten der deutschen Nachbarstaaten ein. 1817 wurde die Lage noch schlimmer. Die Zufuhr nach Rorschach konnte nur mit grosser Mühe und unter Heranziehung aller traktablen Gegenden gesichert werden. Selbst aus den Niederlanden und von Odessa über Genua, Triest und Livorno bezog die Kantonsregierung ihr Korn, im Ganzen für 60,000 fl, z. T. mit erheblichem Verlust.

Jeden Donnerstag konnten die Kreisammänner ein gewisses Quantum beim Kornhaus Rorschach holen lassen und das Brot als sog. „Quantumbrot“ zu billigem, einheitlichem Preise in den Gemeinden verkaufen. Der Staat suchte diese Spende durch eine freiwillige Subskription zu decken. Das Viertel Korn schnellte aber noch bis auf 11 Gulden hinauf oder auf das 7—9fache der Preise in guten Jahren.

Ein Unglück kommt selten allein! 1817 ist ein Jahr der *Rheinnot*. Der Bodensee stieg 2,60 m über den mittleren Wasserstand. Das Wasser war in den Gassen Rorschachs stellenweise 3 Fuss hoch. Die Ortschaft schien in den See hinausgebaut. Ein St. Galler Augenzeuge schreibt: „Alle Strassen waren überschwemmt, überbrückt, dass man zu Schiffe in Rorschach herumfuhr. Rechts und links stund das Wasser in den Häusern, Hausfluren, Kramläden und Werkstätten. Der Kornmarktplatz sah wie ein Teil des Sees aus.“ Altenrhein musste geräumt werden. Die Leute flüchteten sich nach dem Rorschacherberg und anderswohin. — Ueber die Not dieses Jahres, sowie über das Wüten des Typhus, als Folge der Unterernährung, sind erschütternde Berichte vorhanden. Es fehlte an Aerzten. Viele Familien wanderten aus. Aber ein Strom werktätiger Hilfe ging durch das Land. Die wohlhabenden Kreise linderten die grösste Not. Zar Alexander spendete 100,000 Rubel, wovon die Hälfte für

*) 1 Gulden (fl) = 60 Kreuzer (kr) = Fr. 2.12.
 25 kr = Fr. —.90.
 1 kr = 4 Pfg. = 3½ Rp.

*) 1 Malter = 1 q = 200 Pfund = 10 Viertel.

I. Spezialgeschäft für moderne Herren-, Knaben- und Kinderhüte
H. BISCHOFBERGER
 Jos. Moser's Nachfolger - Rorschach

**Kleiderstoffe, Seidenstoffe
 Samt und Plüsch, Knöpfe und Mercerie**

kaufen Sie sehr vorteilhaft bei

Signalstraße **A. Tschopp** Rorschach

Strümpfe

*in allen
 Modefarben und
 Preislagen
 bei*

J. Schönenberger

Rorschach
 Hauptstrasse, neben der Ilge



PFUND

Conditorei-Café
 Marktplatz und Poststrasse
ST. GALLEN

**VOLKS-
 MAGAZIN**

M. FÜRER
 RORSCHACH

Empfehle
 in grosser Auswahl
 Herren- und Damen-
 wäsche, Woll- und Strick-
 waren, Aussteuer-
 Artikel

R. BÜCHI

Tapezierer

Kirchstrasse 15
 Rorschach

*

Anfertigung von Polster-
 möbeln und Matratzen
 Vorhänge etc.

MODES

E. Niedermann

Rorschach - Kronenplatz

*

Spezialhaus für feine
 Damen-, Töchter- und
 Kinderhüte
 zu bekannt billigsten Preisen

HANDELS- UND LANDSCHAFTSGÄRTNEREI

Telephon 4.30

MATH. WEHRLE, RORSCHACH

Telephon 4.30

Wachsbleiche

Spezialität: Neuanlage und Unterhalt von Gärten

Stets grosse Auswahl in blühenden und Blattpflanzen, Schnittblumen, winterharte Blütenstauden, Blumenbinderei.

Papeierie Günther

Hauptstrasse **Rorschach** im Hotel Schiff
 empfiehlt sich bestens.

Delikatessengeschäft
Frau M. Rietschy

*Rorschach - Kronenplatz
Telephon 230*

J. Brüllisauer
Conditorei und Bäckerei

*Rorschach - Feldmühlestrasse
Telephon 3.17*

empfiehlt sich bestens

**Jos.
Keller**

Mechaniker
Rorschach

**Velohandlung
Reparatur-
Werkstätte**

*

Ältestes,
leistungsfähigstes
Spezialgeschäft
am Platze
Gegründet 1907



*Sie finden
bei mir immer die letzten
Neuheiten*

M. Dix-Wagner
Corset-Spezialhaus

*Rorschach - Kirchstr. 14
Telephon 5.27*

Sie kaufen
vorteilhaft bei

**Frau
Eggmann**

Papeterie

„z. Grünen Baum“
Rorschach

*

Schulartikel
Kirchengesang-
bücher und Taschen
Reiseandenken
Schreibgarnituren
Papeterien

Zimmergeschäft
Jak. Deuring

Bau- und Kistenschreinerei
Rorschach, Industriestrasse 42 — Telephon 469
empfiehlt sich für reelle und prompte Ausführung
aller in dieses Fach zutreffenden Arbeiten für

Hoch- und Treppenbau
Ramm- und Pfahlarbeiten

Für alle Darm-, Magen- und Zuckerkrankte eine Wohltat
von den Aerzten wärmstens empfohlen, sind

W. Reimann's hygienische Gebäcke

Unterer Graben, St.Gallen
vis-à-vis Grabenschulhaus — Telephon 2247

Zu jeder Zeit: Weizenschrotbrot, Aleuronbrot für Zucker-
kranke, Englischbrot, Magermilchbrot, Milchbrot, Einback-
schnitten, Hygienischer Zwieback, Rahm-Aleuronat- und
Grahamzwieback, Hafer-Kraftzwieback, Lindauer Anis-
schnitten, Karlsbader Magenstengeli, schmackhaftes Gross-
und Kleinbrot. — Täglich frisches **Kaffee-, Tee- und**
Hefen-Gebäck, Sträusselkuchen, Eierzöpfe

Prompter Versand nach auswärts

die Linthkorrektur, die andere Hälfte für die Hungerleidenden der Ostschweiz bestimmt waren.

Dass es in den Zeiten wirtschaftlicher Ungunst im Rorschacher Hafen seit 1798 zu keiner Bautätigkeit kam und auf Jahre hinaus nicht kommen konnte, steht fest. Dazu bedurfte es schon eines grossen Anstosses von aussen.

IV. Im Zeichen der ersten Dampfschiffahrt.

Die Anfänge und die Entwicklung der Bodenseedampfschiffahrt sind im Neujahrsblatt 1925 eingehend gewürdigt worden. Somit genügt hier eine Zusammenfassung und lokale Betrachtung der Ereignisse.

ähnlich der, welche wegen der Posteffekten im § 2 des Postvertrages geleistet wurde, geleistet, dies öffentlich bekannt gemacht und dem hiesigen Handelsstande notifiziert wird.

In letzter Woche wurden im ganzen in vier Fahrten 960 Scheffel Früchte, 140 Zentner Kaufmannsgüter von hier nach Rorschach, und von Rorschach hierher 8 Zentner Kaufmannsgüter durch das Dampfboot überführt.

Letzten Mittwoch, den 8. d. M. und Freitag, den 10. d. M. hat das Dampfboot neue Proben seiner Zweckmässigkeit geliefert, welche öffentlich bekannt gemacht zu werden verdienen. Am Mittwoch früh war nämlich das Boot bereits geladen und zur Abfahrt bereit, als ein ungeheurer Sturm



Rorschach mit Postkutsche und Dampfboot

(Stich im Ratssaal Rorschach)

Schon 1815 eigentlich wurde in Konstanz mit dem Bau eines ersten Bodenseedampfers begonnen. Das Schiff war schon getauft, hatte den schönen Namen „Stefanie“, wurde jedoch nie vollendet. Der Volkswitz machte daraus „Stehfahr-nie“! Die Initiative ergriff dann aber das 1811 durch die Vereinigung von Buchhorn und Hofen geschaffene Friedrichshafen mit dem Dampfer „Wilhelm“, der auf der Probefahrt vom 11. November 1824 den Rorschacher Hafen erstmals anlief.

Vier noch erhaltene *Fahrtenberichte* des damaligen Dampfbootverwalters Hutter geben ein anschauliches Bild von der Pionierarbeit des „Wilhelm“. Der Fahrtenbericht vom 13. Dezember 1824 lautet wörtlich:

„Bis jetzt wurden Dienstag, Mittwoch, Donnerstags und Freitags jedesmal regelmässig Fahrten nach Rorschach gemacht. Am Dienstag, Mittwoch und Donnerstag war das Dampfboot mit Früchten (Getreide, Cerealien) beladen; am Freitag hatte es neben den Posteffekten noch etwas Kaufmannsgüter, und es lässt sich erwarten, dass es an letzteren in Zukunft am Freitag sowohl, als in den übrigen Tagen bedeutendere Ladungen erhalten wird, sobald eine Garantie,

ausbrach. Die Schiffsleute zweifelten an einem guten Erfolge der Fahrt, allein ich war der Meinung, dass doch abgefahren werden sollte, weil man ja immer wieder umkehren könne, im Falle es unmöglich sein sollte, die Fahrt fortzusetzen, und es für das Dampfboot grossen Vorteil nach sich ziehen könne, wenn bei diesem Wetter die Fahrt gut vonstatten gehe. Die Schiffsleute erklärten hierauf, dass sie nur auf mein ausdrückliches Verlangen die Fahrt unternehmen und fuhren somit morgens 6¼ Uhr von hier ab. Der Sturm wütete fort, immer musste gegen den Wind gefahren werden, und obgleich Wellen öfters über das Schiff hingeschlagen haben und kein Mensch mehr, ohne sich an etwas zu halten, feststehen konnte, langte man dennoch um 10 Uhr wohlbehalten mit einer Ladung von 900 Zentnern in Rorschach zum Erstaunen aller fremden Schiffe an.“

Der Zusammenarbeit einiger deutscher, italienischer und schweizerischer Handelshäuser gelang es damals, die Transporte, die bisher über das Stilsferjoch gegangen waren, zum grossen Teil auf die *Route Rorschach-Friedrichshafen* zu lenken. Es handelte sich um Einfuhren von Oberitalien nach den Märkten in Süd- und Mitteldeutschland und weiterhin

nach England, Holland und Russland (über Frankfurt a. O.). Infolge des Dampferverkehrs konnten nun die Waren auf genannter Seestrecke immer rascher und pünktlicher spedit werden, was mit dazu beitrug, die Konkurrenz der zwischen 1820—30 erbauten neuen Gotthardstrasse, die den Warenzug über Luzern, Zürich, Basel nach Frankfurt a. M. leitete, weniger fühlbar zu machen.

Zehn Jahre nach Einführung der Dampfschiffahrt erreichten die wöchentlichen Transporte auf unserer damals wichtigsten Bodensee-Transitrouten einen Wert von 2 bis 300,000 Gulden. Von Süden nach Norden wurden hauptsächlich Seiden- und Baumwollwaren, in umgekehrter Richtung Getreide und Hülsenfrüchte spedit.

Rorschacher Hafen und Dampfschiffahrt — ein grösseres Kapitel für sich! Als die Dampfschiffahrt einsetzte, zeigte es sich sehr bald, dass die von Abt Beda überlieferte alte Hafenanlage nicht mehr genügte. Schon 1825 konnte es vorkommen, dass an einem bestimmten Wochentage die beiden ersten Dampfer „Wilhelm“ und „Max Josef“ in Rorschach zusammentrafen. Da traten die drei *Hauptfehler unseres Hafens* aufs Neue in die Erscheinung: die geringe Tiefe, die Kleinheit samt der Unmöglichkeit einer wesentlichen Erweiterung und die Empfindlichkeit, namentlich gegen Oststurm.

Trotz der Begeisterung für das neue Verkehrsmittel, die in massgebenden Kreisen herrschte, trotz vielen Klagen der Schiffskapitäne, erfuhren auch bei uns selbst dringende Forderungen keine Erfüllung. Auch fehlten wohl die nötigen Geldmittel, war man doch erst der allgemeinen Krise enthoben. Begreiflicherweise galt es, auch manche technische Frage abzuklären. Da hiess es abwarten, wie sich das neue „Ding“ entwickelte. Wer konnte damals voraussehen, dass schon in den 40er Jahren die Bodenseedampfschiffahrt einen solchen Anlauf nahm?

Die *Verschleppung der Rorschacher Hafenangelegenheit* wurde unterstützt durch die Sparrücksichten der Regierung, die vielleicht sonst für den Kanton heilsam waren, nur nicht am Rorschacher Hafen, der nun sehr bald — das ganze Jahrhundert hindurch und eigentlich bis heute — der Verkehrsentwicklung nachhinkte, ganz im Gegensatz zur Zeit der Fürststäbte. Der Ortschaft erwuchs daraus, wie spätere Jahre belehren werden, ganz bedeutende Nachteile. Die ersten Hafenerweiterungen, zu denen die Dampfschiffahrt den direkten Anstoss gab, erfolgten 1833/34, also rund zehn Jahre nach deren Einführung.

Nun wollen wir unsere Aufmerksamkeit einigen rechtlichen Verhältnissen der damaligen Rorschacher Schifferschaft zuwenden.

V. Zur Ablösung der alten Schiffahrtsrechte.

Wie wurde die alte Gerechtsame der Schifferinnerungen mit dem neuen Verkehrsmittel in Einklang gebracht?

In der Hauptsache ging es im Bodenseegebiet nach diesem Abfindungsprinzip: Die Schifferinnerungen verzichteten auf ihre Vorrechte zugunsten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft, oder wenn solche dann verstaatlicht wurde, zugunsten des Staates, welcher ihnen dafür ihr gesamtes Material zu angemessenen Preisen abkaufte und einem jeden Berechtigten eine lebenslängliche Rente gewährte.

1. Vom Rorschacher Schiffahrtslehen.

Das Recht, die Schiffahrt Rorschachs gegen Entgelt zu vergeben, war 1803 vom Abt an die Regierung des

Kantons St. Gallen übergegangen. Lehenspflichtig ist seit 1816 die Rorschacher Gemeindeverwaltung, an Stelle der Rorschacher Schiffmeister.

Schiffmeister Hertenstein verkaufte im besagten Jahr das Lehensrecht für die „Halbe Schiffahrt nach Lindau“ (Schiffahrtsrecht Rorschach-Lindau mit halben Lädinen) der Gemeinde um 600 fl. Er nahm die Schiffahrt dann aber wieder um jährlich 41 fl in Pacht. Die Gemeinde ihrerseits zahlte seit Verleihung des neuen Lehensbriefes, der die Lindauer und Konstanzer Fahrt umfasste, eine jährliche Lehensgebühr von 11 fl in die Staatskasse.

2. Letzte Rorschacher Segelschiffahrts-Urkunde.

1821 gab der Gemeinderat die halbe Rorschacher Schiffahrt nach Lindau einem Lindauer Johannes Reutemann in Pacht, zu folgenden Bedingungen:

„1. Pächter J. R. leistet eine Kautions von 550 fl dem hiesigen Zollamt und Speditoren.

2. Er übernimmt das dem Herrn Zoller-Roth jünger eigentümlich gewesene Schiff und Geschirr samt Zubehör, in dem Stand, wie es ihm verzeigt worden, und bezahlt dafür an eben denselben die verkommene Kaufsumme von fl 350.

3. Jedes Jahr zahlt er an die hiesige Gemeindeverwaltung fl 60 Pachtzins, dagegen hat er

4. die sämtlichen Abfahrtgelder, sowie die mit denen Gebrüder Kopp, Schiffmeistern von Romanshorn, auf unbestimmte Zeit bestehenden Lehenvertrag für die Konstanzer Fahrt zu fl 66 jährlich (je mit Ostern fällig), und jenen Lehenvertrag, welcher mit den Gebrüdern Roth von Kesswil für die Ueberlinger- und Sernatingerfahrt für fl 30 jährlich, auch mit Ostern fällig, besteht; alles dies zur Hälfte zu beziehen.

5. verpflichtet er sich, sich mit Schiff, G'schiff und G'schirr so zu versehen, dass sowohl die gewöhnliche Fahrt nach Lindau, als auch jede Fahrt nach andern Seeplätzen, die in der Folge als erspriesslich erachtet werden dürften, gut und unklagbar verrichtet werden können; demzufolge sein Möglichstes dazu beitragen, was zur Aeufnung der Schiffahrt und der Spedition für den hiesigen Seeplatz dienlich und erspriesslich ist.

6. verpflichtet er sich, alle Güter, die ihm zur Ueberschiffung anvertraut werden, gut und gewissenhaft zu besorgen, wiederum ebenso abzugeben, dafür die schuldigen Gebühren und Zölle zu entrichten, und sich jedes Unterschleifs auf das sorgfältigste und gewissenhafteste zu bemüssigen.

7. Wenn entweder die Gemeinds Verwaltung, oder Er, Pächter R. diesen Pacht Contract nach Umlauf der bedungenen 5 Jahren nicht ferner erneuern wollen, so muss im letzten Jahr ein halbes Jahr vorher und also am 1. März 1826 vom einen oder andern Teil die Aufkündigung geschehen.“

Das ist der Text unseres letzten Pachtbriefes vor dem Aufkommen der Dampfschiffahrt.

3. Zäher, aber aussichtsloser Kampf mit dem Dampf-schiff.

Nun kam das Dampfboot (Ende 1824), und es galt für die alteingesessene Schifferschaft, ihre wohl erworbenen Rechte zu wahren.

Es seien im Folgenden, auf Grund der Rorschacher Quellen, in Kürze einige *Konflikte* erwähnt.

Schon im April 1825 klagen die Rorschacher Schiffer bei der kantonalen Finanzkommission, dass das Dampfboot



Prachtexemplar eines Saruks aus unsern reichen Sortimenten antiker Perserteppiche, zu deren Besichtigung wir freundlich einladen.

St. Gallen • **SCHUSTER & CO** • Zürich

von Friedrichshafen in ihrem Ort Reisende aufnehmen, ohne ihnen dafür das *Abfuhrgeld* von 1 kr zu bezahlen, was von ihnen in Friedrichshafen doch immer auch verlangt worden sei.

Die Kantonsregierung wollte von der Erhebung von Abfuhrgeldern an st. gallischen Häfen Umgang nehmen, wenn die eigenen Schiffe im betreffenden Staatsgebiet gleiche Behandlung erfahren. Aber der schöne Grundsatz der Reziprozität drang noch lange nicht durch!

Ein Auszug der badischen Dampfschiffahrtsanstalt von 1835 nennt an Abfuhrgebühren in Rorschach 99 fl und

850 fl mit der Bedingung der unentgeltlichen Aufnahme ins Rorschacher Bürgerrecht*).

1826 wurde die Pacht mit dem Lindauer Reutemann bis 1830 verlängert.

4. Am Wendepunkt.

1830 starb Gemeindeammann Johann Baumgartner, der Lehenträger, auf dessen Lebensdauer die Gemeinde die meisten Schiffsfahrtsrechte belehnt erhalten hatte. Aus Anlass der Neu belehnung, die um 36 jährliche fl (1816 = 11 fl) auf unbestimmte Zeit erfolgte, fanden verschiedene unabge-

DAMEN-MÄNTEL / KOSTÜME / KLEIDER KINDER-KLEIDER UND -MÄNTEL



KONFEKTIONSHAUS A.G.

früher S. A. Pollag & Co.

MULTERGASSE-NEUGASSE

ST. GALLEN

842 fl Ein- und Ausladegebühren samt Zoll. 1837 bezog Rorschach von den drei damaligen Dampfschiffahrtsgesellschaften zusammen 645 fl Abfuhrgelder. Diese Gebühren waren, in höchstens vier Terminen jährlich, beim Kaufhausverwalter in Rorschach zu entrichten. Ein Tarif bestand nicht; die Schiffahrtsgesellschaften mussten miteinander, nach altem Herkommen, die Abfuhrgelder ausgemittelt haben. Durch mündliche Ueberlieferung betrugen sie in Rorschach z. B. vom Zentner Güter 3 kr, von einer Person 4 kr, von einem Fass Zieger 8 kr, von Steinen 1 kr per fl Wert etc. Ein Dampfboot-Verwalter tröstete sich einmal damit: „Wenn die Dampfschiffe die Segelschiffe in den Grund gebohrt haben werden, wird das bald aufhören!“ Aber es ging noch bis in die 60er Jahre, bis sämtliche Abfuhrgelder im Bodenseegebiet abgeschafft waren!

Im Oktober 1825 überliess Schiffmeister Johannes Baumgartner — vermutlich der Segelschiffahrt überdrüssig — der Gemeinde seine „Staader oder Bregenzerfahrt“ um

klärte Verhältnisse ihre Erledigung. Vor allem befasste man sich mit der Frage, wer die Schiffahrt handhaben sollte: *Fremde* (Friedrichshafener Dampfbootgesellschaft!) oder *Einheimische*, ferner *gelernte Schiffführer* oder *ungelernte Unternehmer*.

Aber die Regierung des Kantons St. Gallen gab da gleich die nötigen Direktiven: „Die Finanzkommission will die Schiffahrt nur an fachverständige Männer verpachtet wissen, nicht wie sie aus Nr. 30 des „Erzählers“ vernimmt, an den Meistbietenden, der zudem noch ein Rorschacher Wirt und der Schiffahrt unkundig ist. Nach altem Herkommen muss die Schiffahrtspacht auf den Plätzen am Bodensee in Hände gelegt werden, die der Schiffahrt vorstehen können, nämlich es muss ein Meister nebst zwei tüchtigen, auf dem

*) Das Inventar dieses Schiffmeisters umfasste: Schiff und Segel, 2 Spannseile, 1 Segelseil, 1 Trüllenseil (Haspelseil), 2 Glockenseile, 1 Hauptseil, 1 Beiglockenseil, 3 Hausseile, 1 Durchzugseil, 3 Anbindseile, 7 Ruder, 2 Schalten, 1 Schöpftrog.

Wasser erfahrenen Knechten, die ebenfalls eine Lehre von wenigstens 3 Jahren mitgemacht haben, sein. Dieser Meister muss selbst noch besser wie seine Knechte die Sache verstehen.“

Die Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Friedrichshafen machte jetzt der hiesigen Gemeinde den Vorschlag, bei der abgelaufenen Pacht mit Reutemann das Schiffahrtsrecht Rorschach-Friedrichshafen nicht in die Gesamtpacht einzuschliessen, sondern eine gesonderte Pacht mit ihrem Schiffahrtsverwalter abzuschliessen, „um die Schwierigkeiten beim Bezug des Abfuhrgeldes von den Passagieren zu vermeiden“. Dass die Gesellschaft dabei jährlich 150 fl Pachtgeld anbot, lässt, gegenüber ältern Ansätzen, auf eine gewinnbringende Entwicklung der Dampfertransporte schliessen.

5. Eine Existenzfrage.

Es wehrten sich nun aber zwei arme Bürgersöhne und ein Altenrheiner Schiffer, die alle drei bei Reutemann in die Lehre gegangen, erstens gegen die teilweise Abtretung der Schiffahrt an die Friedrichshafener Gesellschaft und zweitens gegen die Abtretung des Hauptteils an Fremde. Da sie selber um ihre Existenz bangten, baten sie den Verwaltungsrat in einem untertänigen, salbungsvollen Schreiben, die mit ihrem Lehrmeister abgelaufene Pacht selber ablösen zu dürfen. Aus dem Bittschreiben sei hier die Hauptsache wörtlich, auch in damaliger Orthographie, zitiert:

„Wohlweiser, hochgeehrtester Herr Präsident!
Wohlweise, hochgeehrte Herren Verwaltungsräte!

Zufolge der gegenwärtigen Unterhandlungen, mit denen sich ein Wohlloblicher, Wohlweiser Verwaltungsrat wegen dem Schiffahrtslehen beschäftigt, solches wieder (laut dem Erzähler) an gebührende Subjekte zu versetzen, sind wir, die wir gegenwärtige Petition entworfen haben, so frey, Ihnen solche zu dero verehrtesten Händen verabfolgen zu lassen, und hiemit Ihnen, verehrteste Herren! unsere gegenwärtige Lage, in deren wir uns befinden, an das Herz zu legen. —

Da nun durch eine Reihe von Jahren die hiesige Schiffahrt durch fremde Subjekte ist verwaltet worden, und zugleich auch dieser Erwerbs Zweig nicht in die bürgerliche Klasse gefallen, so ist durch einen günstigen Anlass seiner Zeit das Los auf uns gefallen, diesen Gewerbe zu erlernen, welcher uns einstens unser bestimmtes Brot sichern könnte, so sind wir nun seit 8 Jahren bis auf diese Stunde auf diesem Ziele fortgewandert, und haben dieser Hoffnung gemäss, auf keinen andern Gewerbszweig mehr Ursache gehabt uns umzusehen. In diese nun beschriebene Verhältnisse uns versetzt, sehen wir bey wirklich bevorstehendem Schiffahrtswechsel über uns eine Wolke auffahren, die statt unserem bisherigen Harren auf gutes Wetter einen eintretenden Sturm provezeihet, in welchem wir als erfahrene Piloten noch den Anker zu Ihnen verehrtester Herr Präsident des Verwaltungsrathes! als sowohl dero verehrtesten Mitglieder! auswerfen, und Sie dringendst ersuchen, in unserer Lage gegen die anderseitige, wider uns aufbrausenden Wellen uns zu Hilfe zu kommen.

In der frohen Hoffnung dieser Hilfe, entbieten wir auch Ihnen unsere sämtliche Kräfte zum Pfande darzulegen.

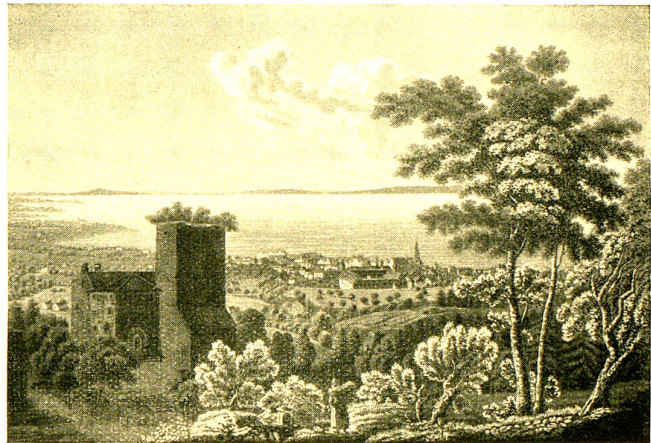
Unser Erstes, welches wir als Pfand darlegen, um zur gefälligen Unterstützung eine Hofnung zu haben, ist unsere erlernte Schiffahrtskunde, die wir schon seit 8 Jahren unter dem Herrn Reutemann erlernt und gedient haben. —

Zweytens. Zum Antritt dieser Schiffahrt geben wir dem Wohllobl. Verwaltungsrath das Versprechen, die Wasser-assecuracion zu Triest als Gewähr-Leistung, wie solche an einigen Orten als z. B. in Sernatingen, Friedrichshafen und Kesswyl schon existirt, anzunehmen, wie auch übrigens im erforderlichen Fall die Caution fl 3000 zu stellen.

Drittens. Zu noch mehrer Sicherheit der Schiffahrt, tritt der schon lange laut beyliegendem Zeugniß bewanderte Georg Noger aus dem Altenrhein als Teilnehmer zu uns, der mit uns die Bedingnisse jeder Art unterzeichnen wird, und der schon vor mehreren Jahren auf das Absterben des ehemaligen Schiffmeisters Hertenstein die hiesige Schiffahrt Namens der Wittwe, als Meister noch 1½ Jahr lang versehen.

Viertens. werden drey in jeder Art brauchbare Schiffe, nämlich: ein kleines, ein mittleres und ein grosses mit allem erforderlichem Zugehör hergestellt.

Fünftens. tragen wir uns an, übrigens alles Weitere zur hiesigen Schiffahrt Erforderliche, was Reutemann bei seinem Antritt getan hat, zu erfüllen. —



◊ Alt-Rorschach vom St. Annaschloss gesehen.

Nun verehrtester Herr Präsident der Verwaltung! und verehrteste Herren Mitglieder, wir haben nun alles getan, was uns unsere Pflichten zur Empfehlung darbieten können, und weil wir nun alles getan haben, so bitten wir Sie, dass Sie uns nicht zu unnützen Knechten machen, und indem wir uns Ihnen Verehrteste! nochmals wollen empfohlen haben, so schliessen wir mit der vollkommensten Versicherung der vorzüglichen Achtung und Ergebenheit.

Die Unterzeichneten:

Johann Georg Noger
Karl Heer
Gallus Ignaz Noger.“

Rorschach, den 27. August 1830.

In einem Schreiben vom Sommer 1831 an die Finanzkommission stellt sich der Rorschacher Verwaltungsrat unter Darlegung der Sachlage, auf den Boden der drei Gesuchsteller. Er macht darauf aufmerksam, dass seit den Fürststädten und auch in neuester Zeit das Schiffahrtsrecht vorzugsweise einem Bürger gegeben worden sei. Dann verbreitete sich der Bericht über die missliche Lage der Ortschaft. Es wird geklagt über die „mannigfaltigen Auslagen und Unkosten,“ die aus den Polizeifunktionen dem Grenzort erwachsen; „der Ort sei in den Verhältnissen sehr zurückgekommen, Handel und Gewerbe liegen darnieder.“ Für

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, Rüti (Zürich), Römerhof-Zürich

Aktienkapital und Reserven Fr. 87,000,000.—

Besorgung sämtlicher Bankgeschäfte

Gewährung von Krediten

Vermittlung von Kapitalanlagen

Aufbewahrung von Wertschriften

Vermietung von Tresorfächern

Einlösung

von Coupons und Titeln



KRON. BASEL: ASTERN

Vierfarbendruck der
Buchdruckerei E. Löpfel-Benz, Rorschach

den mittleren und ärmeren Bürger biete sich kein neuer Verdienst: so seien auch die Kornmesser nach und nach um ihr Brot gekommen, da auswärtige Gemeinden ihr Getreide direkt einführen. An Armenunterstützungen müsse die Gemeinde „alle Jahre noch fl 2000 nachschliessen, was früher nicht war; also die Lasten grösser und der Verdienst kleiner.“ Es wird auch darauf hingewiesen, wie die Gemeinde 1816 und 1825 die Schifffahrt samt Schiffen käuflich übernehmen musste.

Aus all den genannten Gründen wird gefordert, man möge den armen Bürgern diese Verdienstmöglichkeit gewähren; dieselben hätten sich bereits mit der Schifffahrtsverwaltung von Friedrichshafen in bestes Einvernehmen gesetzt und würden auch mit der bald zu erwartenden neuen badischen Gesellschaft „freundliche Verständigung“ suchen.

untersuchen und schadhaft Erfundenes reparieren zu lassen. Um Ueberlastungen zu vermeiden, müssen ferner alle Fahrzeuge mit dem sog. Freibordzeichen versehen werden; es ist bei grösseren Schiffen so anzubringen, dass diese bei voller Ladung mit einem Freibord von einem vollen Fuss über dem Wasser hervorstehen.

VI. Vom „idyllischen“ Jahr 1830.

Nach dieser Abschweifung ins Gebiet der Schifffahrtsrechte kehren wir wieder zur eigentlichen Hafengeschichte zurück.

Ein seltenes Ereignis, das seit 135 Jahren nicht mehr eingetreten war, brachte das nun schon wiederholt genannte Jahr 1830. *Der See fror gänzlich zu**). Am Sonntag, den 7. Februar sammelte sich eine nach Tausenden zählende



◊ Sonntag, den 7. Februar 1830.

Die Schritte hatten Erfolg, und die Verwaltung von Rorschach als Pächter der Rorschacher Schifffahrt (Pachtsumme an den Kanton = 100 fl) verpachtete diese nun ihrerseits wieder an die drei obgenannten Schiffleute um 36 fl, bei halbjährlicher Kündigung.

6. Ende des Kampfes.

1831 kommt es nun wirklich zur Gründung der „Dampfschiffahrtsgesellschaft für den Rhein und Bodensee“ in Konstanz, mit dem Zweck, „mittelst der Dampfschifffahrt die Verbindung, den Handel und Verkehr an den Uferplätzen des Bodensees zu erleichtern und zu beleben.“

Mit dieser Gesellschaft, die bald mit den zwei Schiffen „Leopold“ und „Helvetia“ auf den Plan trat, schlossen die Rorschacher einen *Vertrag* ab, der ihnen z. B. noch 1860 eine jährliche Pauschal-Abfuhrgebühr von 250 fl sicherte.

1838 tritt im Kanton die *freie Betreibung des Schifffahrtsgewerbes* ein, und alle ausschliesslichen Schifffahrtsrechte hören damit auf. Jeder Kantonsbürger und Niederlassene, welcher das Schifffahrtsgewerbe betreiben will, hat beim Gemeinderat um eine Bewilligung einzukommen. Die Gemeinderäte haben zweimal des Jahres, unter Zuzug von Sachkundigen, sämtliche Fahrzeuge samt dem Geschirr zu

Volksmenge auf der weiten Spiegelfläche des Sees. In Zelten wurde Kaffee und Glühwein gekocht. Die Gasthäuser in Rorschach vermochten den Andrang der Massen nicht zu bewältigen; denn zahlreiche Züge von Bewohnern der deutschen Ufer besuchten St. Gallen und kehrten, den See zweimal am gleichen Tage überschreitend, in ihre Heimat zurück, wobei sie die auf Schweizerseite gemachten Einkäufe zollfrei hinübernehmen durften. Einzelne Pferdeschlitten fuhren von Rorschach nach Lindau und Wasserburg und zurück. Freilich ereigneten sich einzelne Unglücksfälle.

Der Wassermangel auf den Mühlen, in Verbindung mit dem Ausbleiben der Kornschiffe bewirkten schon eine kleine Steigerung des Kornpreises. Noch wagten es zwei Knechte, auf einem einpferdigen Schlitten von Rorschach nach Wasserburg zu fahren, um Frucht zu laden. Schliesslich spedierte man die Kaufmannsgüter in geregelten Fuhren von Lindau über Bregenz nach Rorschach. Als aber das Kornhaus leer zu werden drohte und sich vom 11. an die Zufuhr bedenklich verminderte, ordnete Statthalter Baumgartner in Rorschach den Ausbruch einer *Wasserrinne von Ror-*

*) Das gänzliche Ueberfrieren des Sees ist aus den Jahren 1277, 1325, 1435, 1560, 1573, 1608, 1695, 1830 und 1880 überliefert.

schach nach Lagenargen an. Den hiesigen Werkleuten arbeiteten 100 Männer des jenseitigen Ufers entgegen. Infolge dichten Nebels, der die ausgesteckten Visierstangen nicht sehen liess, musste mit dem Kompass gearbeitet werden. Am 14. Februar, 2 Uhr nachmittags, verkündeten ein Kanonenschuss und Trommelschlag das gegenseitige Zusammenreffen. Einige Tage später setzte sich die ungeheure Eismasse auf der Westseite in Bewegung, wobei mehrere Schiffe, darunter der Dampfer „Max Joseph“ mit einem grossen Schleppschiff vom Eise vorübergehend eingeklemmt wurde. Erst gegen Ende Februar konnte der Dampferverkehr allgemein wieder einsetzen.

Neben diesem Winteridyll erlebte man am See noch ein anderes. Der Kanton St. Gallen konnte 1830/31 vom Einzug der direkten Vermögenssteuer Umgang nehmen. So gut

pflichtungen eingehen, bedeutende Beträge für Militärausgaben der Eidgenossenschaft an die Bundeskasse leisten, die Jahrgelder des Abtes und seiner Beamten zur Verfügung halten und von einer Entschädigungssumme, die den alten 13 Orten für verlorene Herrschaftsrechte nach einem Beschlusse des Wiener Kongresses auszurichten war, annähernd 100,000 fl übernehmen. Seit dem Jahre 1819 lastete eine Staatsschuld von rund 450,000 fl auf dem Kanton.“ Daher das durchgreifende Sparsystem der Regierung, die auch die indirekten Abgaben durch Erhebung von Zöllen, Weg- und Brückengeldern zu vermehren suchte und dadurch Jahr für Jahr amortisieren konnte.

Nur so ist der idyllische Zustand eines vollkommenen Steuererlasses möglich geworden, der seither nicht mehr eingetreten ist!



◊ Rorschacherbucht vom Rietli aus gesehen.

standen die *Staatsfinanzen* damals. Der tüchtige Verwaltungsmann an der Spitze der Regierung, der das fertig brachte, war Müller-Friedberg, der bis 1831 als der geistige Führer des Kantons bezeichnet werden kann. Es muss aber gesagt werden, dass den geringen Steuern auch geringe Leistungen des Kantons für öffentliche Zwecke entsprachen. Erinnern wir uns dabei an das weiter oben zitierte Schreiben des hiesigen Verwaltungsrates an die Finanzkommission, wo die Lasten der Gemeinde Rorschach geschildert werden; denken wir ferner an das ewige Hinausschieben der dringenden Umbaute unseres Hafens, der zu wenig tief, verlottert und seit Abt Beda dem Ruin überlassen worden war. Bei Hochwasser stand ja die ganze Anlage unter Wasser, und die Aushängefahrpläne der 30er (erst damals kamen fahrplanmässige Kursfahrten auf), ja noch 40er Jahre enthielten die Bemerkung, dass bei Nordwest-, West- und Südweststürmen das Anlaufen in Rorschach nicht zugesichert werden könne.

Immerhin muss betont werden, dass die finanzielle Lage des Kantons während einer Reihe von Jahren so misslich gewesen war, dass an grössere Unternehmungen mit dem besten Willen nicht gedacht werden konnte.

„St. Gallen musste beim Eintritt in die Restaurationszeit — wie man die Epoche zwischen dem Sturz Napoleons und der Pariser Julirevolution 1830 nennt — schwere Ver-

LITERATURVERZEICHNIS.

A. Quellen.

- Staatsarchiv St. Gallen: Rubr. 166 Schifffahrt, Fascikel 2 Bodensee, No. 1: Allgemeine Verhältnisse.
No. 2: Schifffahrts- und Hafenordnung.
No. 3: Hafen- und Landungsplätze: a) Hafen- und Quaubau in Rorschach; b) Ablagerungsplätze am Hafen von Rorschach; c) Landungsplätze ausserhalb des Hafens von Rorschach.
No. 5: Dampfschifffahrt.
Ortsbürgerarchiv Rorschach: Paket Akten und Urkunden, die Rorschacher Schifffahrt betreffend.

B. Bearbeitungen.

- Eberhard Graf Zeppelin: Geschichte der Dampfschifffahrt auf dem Bodensee 1824—84.
Kaltenbach Ernst: Beiträge zur Anthropogeographie des Bodenseegebiets, Basel 1922.
Krummholz E.: Die Geschichte des Dampfschifffahrtsbetriebes auf dem Bodensee (bis 1905).
Ostschweizerisches Tagblatt: Zeitungsartikel, besonders Jubiläumsschrift 1920.
Regierung des Kantons St. Gallen: Der Kanton St. Gallen 1803—1903, Denkschrift 1903.
St. Gallische Jahrbücher.
Wartmann Dr. Herm.: Industrie und Handel des Kantons St. Gallen auf Ende 1866, St. Gallen 1855.

Die mit ◊ bezeichneten Bilder sind uns in freundlicher Weise von der Fa. Albert Steiger's Erben, Antiquitätengeschäft, St. Gallen, zur Verfügung gestellt worden.

BERNET & CO. ST. GALLEN

FILIALE RORSCHACH - TRISCHLISTRASSE 23

TELEPHON
ST. GALLEN
Nr. 632



TELEPHON
RORSCHACH
Nr. 178

KLEIDER-FÄRBEREI - CHEMISCHE WASCHANSTALT
APPRETUR - DEKATUR

PROMPTE FACHGEMÄSSE BEDIENUNG



Wenn Sie Ihr Heim recht traulich und behaglich
gestalten wollen, so kaufen Sie einige liebe

ALTE MÖBEL UND STICHE

im
ANTIQUITÄTENGESCHÄFT

Albert Steiger's Erben

Rosenbergstrasse 6 **St. Gallen** Telefon Nr. 9.19



FEHR'SCHE BUCHHANDLUNG

Telephon Nr. 1192 **ST. GALLEN** Schmiedgasse 16

Schöne Literatur

*Wissenschaftliche und technische
Werke. Literatur für Handel, Industrie und
Gewerbe. Jugendschriften und Bilderbücher
Schulbücher, Wörterbücher, Lexika*

*Koch- und Handarbeits-
Bücher*

Landkarten / **Kunstblätter** / Zeitschriften



Eine neue

UNDERWOOD

*nach den bewährten UNDERWOOD-Prinzipien gebaut
mit NORMALKLAVIATUR versehen, die den Wünschen
nach einer Privatschreibmaschine mit bescheidenerem
Anschaffungspreis entspricht.*

Alleinvertretung für die Ostschweiz:

MARKWALDER & CIE / Teufenerstrasse 11 / ST. GALLEN

Modewaren-
und Merceriegeschäft

Friderich & Wappler

(Nachfolger von B. Friderich)

Multergasse 10 St. Gallen Telefon 1928

Seidenstoffe, Seidenbänder

*** Sammte und Plüsch ***

Sämtliche Zutaten für die Damen-
schneiderei. / Stets Eingang der letz-
ten Neuheiten in grösster Auswahl
und in prima Qualität.



Prompte Anfertigung sämtlicher Plissies.

Gallus-Apotheke und Sanitätsgeschäft

Otto Affolter-Cathomas

Telephon 4411 St. Gallen Theaterplatz 4

empfiehlt ihre Spezialitäten, wie:

Herba-Gesundheits- und Entfettungstee.

Honduras-Blutreinigungssirup.

Kindernähr-Präparate in frischester
Qualität.

Gummieinlagen etc.

*überhaupt alles, was zur Pflege der
Kranken und zur Erhaltung
der Gesunden notwendig.*

Prompter Postversand
sowie in der Stadt ins Haus.

Wilh. Diener & Sohn, Generalagentur, St. Gallen

Rosenbergstrasse No. 30 - Telephon No. 703

«ZÜRICH»

Allgemeine Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-
Aktien-Gesellschaft in Zürich

«VITA»

Lebensversicherungs - Aktiengesellschaft in Zürich
(gegründet von der Gesellschaft „Zürich“)

Telephon No. 188

Bezirksagentur: F. Hermann, Rorschach

Telephon No. 188