Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt

Band: 21 (1931)

Artikel: Bilder aus der Rorschacher Hafengeschichte des 19. Jahrhunderts. III. Teil, 1850-1870

Autor: Grünberger, Richard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947128

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: 08.08.2025

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

Fig. 1: Rorschach-Bahnhof und Rorschach-Hafen 1857.
Im Vordergrund die grosse hölzerne Einsteigehalle der V. S. B., im Mittelgrund links Frauenkloster Scholastika, in der Mitte der zum vorläufigen Stations-Gebäude umgebaute Werkzeugschuppen; darüber rechts Tunneldurchbruch beim Kaufhaus deutlich sichtbar. Bild im Ratssaal Rorschach.

Bilder aus der Rorschacher Hafengeschichte des 19. Jahrhunderts. III. Teil: 1850-1870*.

Von Richard Grünberger, Rorschach.

Einleitung.

Das Jahrhundert des Verkehrs und der Technik dokumentierte sich in unserer Hafengeschichte vor allem durch zwei Erscheinungen: Dampfschiff (1824) und Eisenbahn (1856). Neben diesen äusserlich sichtbaren Zeichen einer neuen Zeit waren es, vorab in der zweiten Jahrhunderthälfte, eine Reihe von Verbesserungen, die recht eigentlich die Grundlagen des modernen Verkehrs schufen.

So verlangte die Bundesverfassung vom 12. September 1848 Einheitlichkeit auf dem Gebiete der Maße, Gewichte und Münzen. Ab 1855 wurde im Kornhaus nach dem Gewicht verkauft. Damit fiel das Viertel (Hohlmass = 15 französische Liter) dahin, zugunsten der Dezimalwaage. Der alte Zentner und das «Pfund», letzteres eingeteilt in 32 «Lothe», mussten, nach Bundesgesetz von 1875, dem neuen metrischen Zentner, Kilogramm und Gramm den Platz räumen. Das Zollgesetz von 1849 machte das Zollwesen zur eidgenössischen Sache. Die Kornhausverwaltung in Rorschach verblieb dem Kanton, der den schweizerischen Getreidezoll durch seine Beamten im Kornhaus einziehen liess. 1866 wird der Durchfuhrzoll für Getreide aufgehoben. Die Schweiz schloss mit andern Staaten auf der Grundlage der Meistbegünstigung Tarifverträge ab u. a. m.

Es ist klar, dass in der zweiten Jahrhunderthälfte, bei dem lebhaften Zusammenspiel von Bahn und Schiff, die Ansprüche an unsere Hafeneinrichtung manchmal derart anwuchsen, dass der Staat (mit seinen vielen Aufgaben) kaum in der Lage war, die zum Teil beträchtlichen Summen aufzubringen. Er half die

* I. Teil: 1800—1830 im Rorschacher Neujahrsblatt 1927.
II. Teil: 1830—1850 im Rorschacher Neujahrsblatt 1929.

grössten Uebelstände beseitigen, brachte die allernötigsten Korrekturen an, nie fand er die Mittel zu einer durchgreifenden Erweiterung der Anlage, zu einer Raumbeschaffung auf kommende Jahrzehnte hinaus. So kommt es, dass der Rorschacher Hafen der allgemeinen Verkehrsentwicklung beständig nachhinkt. Das ist sein chronisches Leiden geworden, für dessen Illustration sich keine Zeit besser eignet wie die Spanne von 1850—70.

I. Eine notwendige Hafenerweiterung — 1852 verschoben.

Die seit alter Zeit den Schiffsleuten, aber auch den Einheimischen bekannten Unzulänglichkeiten des Rorschacher Hafens müssen sich 1851 wieder einmal derart verdichtet haben, dass im Spätherbst von Rorschach aus eine stürmische Initiative auf Abhilfe erfolgte. Leider waren die Rorschacher selbst über ihre Projekte uneins. Die Anhänger der verschiedenen Auffassungen* befehdeten einander offen und anonym und verteilten Flugschriften. Da war ein grosszügiges Projekt des Rorschacher Komitees: Verlängerung des Kornhauses nach NW und anschliessender grosser Westquai, Abbruch des Kaufhauses und dessen Neuerrichtung südöstlich davon (anstelle der «Ilge», sowie der Häuser Nr. 50 und 52 an der Hauptstrasse und 15 und 17 am Bahnplatz), Verlegung des östlichen Quais landeinwärts, Verschluss der nördlichen Hafenlücke, Abtragung des östlichen Dammes und Verlängerung des westlichen um ca. 230 m ostwärts, Hafeneinfahrt im Osten. (Orientierung anhand der mit - - - - - gezeichneten Hafenform, Fig. 7.)

Weil nach diesem Projekt A (das übrigens über eine halbe Million kostete und der jetzigen Hafeneinfassung gleicht) eine Anzahl Häuser fallen mussten, rief es die dadurch benachteiligten Häuserbesitzer auf den Plan. Diese samt Anhängern vertraten ihren Standpunkt in einer Flugschrift, betitelt: «Beitrag zur Beleuchtung der Frage über die Notwendigkeit des vom Staate projektierten Häuserankaufs in Rorschach» und verteilten sie an die Mitglieder des Grossen Rates. Sie stellten ein etwa um die Hälfte billigeres Projekt B auf: Völlig neue Hafenanlage mit in dieselbe vorspringendem Korn- und Kaufhaus, in der Gegend des jetzigen Badhofs.

Eine dritte Version C vertrat demgegenüber eine Erweiterung des Seehafens an alter Stelle mit noch weiter reduziertem Kostenaufwand.

Ein Projekt D, für das sich besonders die Experten aussprachen, verlegte die ganze Hafeneinrichtung mit zugehörigen Gebäuden nördlich des jetzigen Aeussern Bahnhofs (also bevor dieser existierte) und hätte den «Kurplatz» damals schon geschaffen.

Obwohl man wissen musste, dass es sich um Staatsgebäude handelte, dass der Staat der verantwortliche Bauherr war und zahlte und dass es zuletzt auf ihn ankomme, schadete man der Sache durch Polemiken, bei denen die Müller und Wirte das grosse Wort geführt zu haben scheinen. Die Anhänger des Planes A und C, deren Auffassungen sich sehr gut vereinen liessen, marschierten schliesslich gemeinsam, was nicht hinderte, dass noch zwei weitere bescheidenere Voranschläge das Licht der Welt erblickten.

Die vom kleinen Rat bestellten Experten (Oberbauräte, Ingenieure), dabei auch der Rorschacher Hauptinitiant Bezirksgerichtspräsident Gorini, gingen, unter Zuzug dreier Steuermänner von Schaffhausen, Friedrichshafen und Lindau, 1851/52 ans Werk. Der Ausgang der so zersplitterten Unternehmung war: nach gewalteter einlässlicher Beratung beschloss der Kleine Rat im September 1852, es sei für einmal von einer grösseren Hafenbaute in Rorschach zu abstrahieren. — Das war ein Blitz aus heiterem Himmel!

Der, aus Auftrag des Kleinen Rates veröffentlichte Expertenbericht enthält u. a. die Erwähnung, dass der alte Hafen stark erweitert und die Quaianlagen und Hafendämme verlängert worden seien; seither könnten fünf Schiffe anlegen.

Gemeint sind die baulichen Veränderungen, die der Kanton in drei Malen, nämlich 1833/34, 1840/41 und 1847/48, also in regelmässigen Abständen von 6 Jahren wohl oder übel vornehmen musste (vgl. Rorschacher Neujahrsblatt 1929), um den dringenden Klagen über Enge des Hafens und Mangel an Ablagerungsplätzen einigermassen entgegen zu treten. Der Leser überzeuge sich selbst (anhand von Fig. 7), wie es mit der Manövrierfähigkeit im damaligen Hafen bei gleichzeitiger Anwesenheit von fünf Dampfern bestellt war. Dabei war vorauszusehen, dass die damaligen Höchstmaße der Schiffe (Länge 45,45 m, Breite 5,6 m, Tiefgang unbelastet 1,52 m) in kurzem übertroffen werden.

Schade um die abwartende Haltung der St. Galler Regierung von 1852; denn sie betrog dadurch — wie wir im III. Abschnitt sehen werden — den st. gallischen Hafenort um seine Erfolge der nächsten Zukunft. Wo war — so könnte man fragen — der Enthusiasmus geblieben, aus dem heraus die St. Galler vor dem Sonderbundskriege ihre grossartigen Verkehrspläne schmiedeten? Rorschach-Lukmanier-Langensee---Genua! Oder Rorschach-St. Gallen-Winterthur---Genf! Er wurde leider durch die innerpolitischen Ereignisse und finanziellen Nöte verschüttet. Die Sache hatte Zeit, sich zu entwickeln. Erst der Wind, der aus dem Thurgau, von der N.O.B. her blies, vermochte die Segel der Rorschacher wieder zu bauschen. Unsere Hafenangelegenheit wurde um

* Staatsarchiv St. Gallen: Baudepartement, Uferbau ad 908.

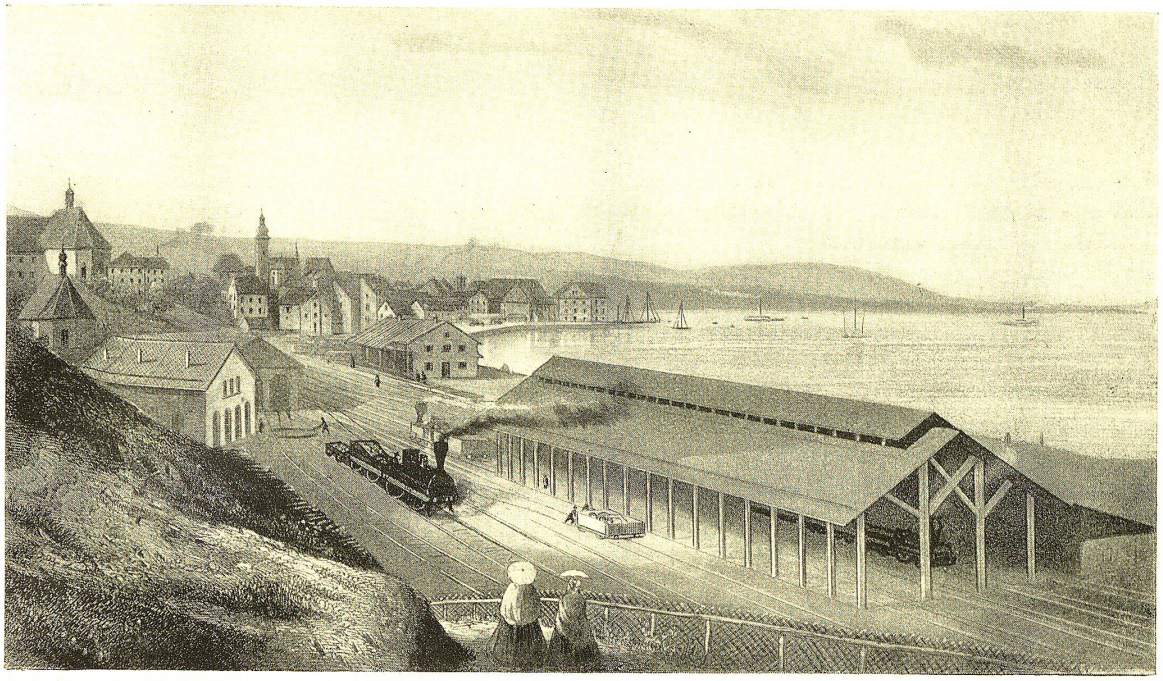

Fig. 2: Der erste Bahnhof in Rorschach 1856.
Die Zweigbahn zum Hafen ist noch nicht erstellt. Von links nach rechts Frauenkloster Scholastika, Lokomotivremise, vorläufiges Stationsgebäude und grosse gedeckte Einsteigehalle. Man beachte den Anachronismus zwischen den Reifenröcken im Vordergrund und dem neuen Verkehrsmittel. Bild im Ratssaal Rorschach.

weitere siebzehn Jahre verschleppt, und — das aufstrebende Romanshorn konnte Rorschach um so sicherer den Rang ablaufen.

II. Verkehrshilfen bis zum ersten Bahnbau.

Vor dem Bahnbau geschah im Hafenareal also nichts mehr in baulicher Hinsicht. Zu erwähnen ist einzig der bei Schlosser Engensperger (zwischen Metzgerei Höhener und Publicitas A.-G.) eröffnete neue Zugang zum östlichen Quai (südlicher Streifen des Kabisplatzes, 1847/48 erstellt). Nach dem alten Rechtsgebrauch der Landesobrigkeit (Urkunde von 1551 im Stiftsarchiv) durfte diese Gasse von Privaten weder verlegt noch überbaut werden. Alle Zugänge und Plätze gegen den See mussten, weil Staatssache, stets offen bleiben.

Nachdem sich die 1851er Pläne zerschlagen hatten, begannen die Klagen der Kapitäne aufs neue.

Der Quai um das Kornhaus erwies sich als zu schmal. Bei Sommerwasserstand gingen die Wellen «hoch darüber weg», weil die zu niedrigen äussern Hafenmauern den innern zu wenig Schutz boten.

Einen andern Angriffspunkt bildete «die mangelhafte Ordnung und die Dienstvernachlässigung» im Hafenbetrieb. Die Obliegenheiten eines Hafenmeisters — Hafenordnung, Quaiaufsicht, Fahr- und Ablagerungspolizei usw. — waren 1848 einfach dem Gredmeister überbunden worden, dessen Tätigkeitsgebiet jedoch vornehmlich das Kaufhaus war. Von 1853 an musste deshalb ein eigener Hafenmeister die Aufsicht führen, sekundiert bei Ankunft eines Dampfschiffes von einem «ganzen Heer von Zollbeamten und Landjägern».

Der neue Hafenmeister stellte auch gleich fest, wie «nachlässig und frevelhaft manche Schiffleute mit den Hafenpfählen umgehen». Vielleicht hat der Bezirksammann, als er dies ans Baudepartement meldete, den im gleichen Jahre 1853 in Rorschach eingeführten Telegraphen benützt. Es wurde bestimmt, dass fortan Beschädigungen aus Fahrlässigkeit, die nicht verhindert werden können (Sturm!) bezahlt werden müssen.

Seine Kompetenz überschritt der Hafenmeister 1857, wenn er einigen Bürgern ihre Gondeln im westlichen Hafenteil mittels Pfählen und Latten abzugrenzen bewilligte. Um zu verhindern, dass «der sowieso zu kleine Hafen mit der Zeit in eine Anzahl Privathäfen eingeteilt werde», musste diese «Einfriedigung», weil «den allgemeinen Verkehr beeinträchtigend und weil ungesetzlich» sofort entfernt werden. — Es ist dies die erste Bemerkung über einen «Gondelhafen», auf die wir beim Studium der den Hafenbau betreffenden Akten des St. Galler Staatsarchivs gestossen sind.

III. Romanshorn contra Rorschach.

In dem angedeuteten Wettstreit zweier Orte um die Verkehrsgeltung am schweizerischen Bodenseeufer waren die Aussichten am Anfang höchst ungewiss.

Auf der einen Seite Rorschach, auf das die intensiven und weitschauenden Eisenbahnprojekte der St. Galler geradezu hindeuteten. Welche Gunst der Verkehrslage! Es liegt an der Stelle, wo die letzten Ausläufer der schweizerischen Voralpen sich an die südlichste Bucht des Bodensees drängen, wo das verkehrsreiche schweizerische Mittelland in den östlichsten Zipfel ausläuft. Da liegt es zwischen Berg und Wasser, als der südlichste Quer- und Sammelpunkt eines fünf Länder berührenden Alpenrandsees, ein Umlade- und Stapelplatz, ein Knotenpunkt der Wege zu Wasser und zu Land. Da war der st. gallische Hafen aus der Aebtezeit mit Korn- und Kaufhaus und Hafenplatz an St. Galler-, Thurgauer- und Rheintalerstrasse, mit seiner alten Tradition des Kornmarkts. Es schien, Rorschach könnte auch in Zukunft der bevorzugteste Verkehrsplatz am ganzen Schweizer-Bodenseeufer bleiben.

An das vor hundert Jahren noch ganz unbedeutende, wenig beachtete Fischerdorf Romanshorn hätte wohl niemand gedacht. Erst in den 1840er Jahren erbaute der Kanton Thurgau dessen Hafen. Sein Flächenmass von 11,500 Quadratmetern, immerhin von Anfang an grösser als der Rorschacher Hafenraum, war für einen bescheidenen Dampferverkehr berechnet. Dabei wäre es wohl geblieben, wenn Romanshorn nicht Kopfstation der Nordostbahn (N.O.B.) geworden wäre.

Doch da müssen wir etwas weiter ausholen.

Zürich-Baden, die erste schweizerische Eisenbahnstrecke, wird 1847 eröffnet. Man war gespannt, wo wohl der erste Lokomotivenpfiff am Bodensee erschalle. Und die Kunde kam von drüben: in Württemberg! Das gleiche Land, das in der Bodenseedampfschiffahrt (1824) von Friedrichshafen aus voranging, schlug mit seiner Bahnstrecke die erste Bresche an den See: Ravensburg-Friedrichshafen, im gleichen Jahre 1847. — Neun Jahre nachher folgte das Schweizerufer.

Entscheidend wurde das Jahr 1856 für Romanshorn. Nicht deshalb, weil es an den Schienenweg gelangte (dasselbe geschah auch mit Rorschach), sondern weil damals die initiative N.O.B.-Gesellschaft Hand in Hand mit den thurgauischen Verkehrspolitikern — die ihre Spitze nicht ungern gegen St. Gallen richteten — die ebenfalls günstige Lage Romanshorns, welche Nachteile, aber auch erhebliche Vorteile gegenüber Rorschach besitzt, erkannten und auswerteten.

Romanshorn liegt Zürich — das schon früh als Zentrum eines einstigen Eisenbahnnetzes erkannt wurde — näher als Rorschach, das infolge der verkehrshemmenden Steigung bis St. Gallen noch mehr abseits liegt. Die Ueberfahrt Romanshorn-Friedrichshafen beträgt — wichtig für den Transitverkehr — nur 13 km, während sie von Rorschach aus 19 km ausmacht. Es liegt also Deutschland am nächsten. Während die St. Gallisch-Appenzellische Bahngesellschaft, selbst nach der Verschmelzung mit der Südostbahn- und Glattalbahngesellschaft, mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, kam die N.O.B. durchaus nicht mit leeren Händen. Sie brachte Romanshorn nicht nur den Bahnhof, sondern auch den Hafen.

Sie gründete 1855 eine eigene Schiffahrtsanstalt und eröffnete den Betrieb mit den Schiffen «Thurgau» und «Zürich» und mit zwei Güterschleppschiffen. Nachdem sie schon vorher die Rheinfall-Bahngesellschaft (Strecke Schaffhausen-Winterthur) assimiliert hatte, übernahm die N.O.B. 1857 auch noch das Inventar der durch obige Verschmelzung lahmgelegten Schweizer. Dampfboot A.-G. für den Rhein und Bodensee in Schaffhausen*, nämlich die Dampfer «Schaffhausen», «Rhein», «St. Gallen» und «Bodan», dazu zwei Schleppschiffe.

An den bereits bestehenden, dem Kanton Thurgau gehörenden Hafen schloss die N.O.B. ihren eigenen, weit grösseren östlichen Hafen. Zusammengenommen bilden die beiden Teile mit ihren 74,000 Quadratmetern noch heute die grösste Hafenanlage am Bodensee (6—7 mal der Rorschacher Hafen).

So bezeichnet das Auftreten der N.O.B. am See eine neue Epoche für die Bodensee-Schiffahrt. Es befuhren bereits 20 Dampfer den See nach allen Richtungen. Die Zahl der Schiffe hatte sich seit der Eröffnung der ersten Bodensee-Eisenbahn (vor 10 Jahren) verdoppelt.

Romanshorn spielte nun eine ähnliche Rolle am Südufer, wie Friedrichshafen am Nordufer. Es entriss dem Schweizerufer viel Verkehr, wie das aufstrebende Friedrichshafen denselben einst von Ueberlingen, Lindau und andern Städten abgelenkt hatte. Romanshorn mit seinen heute rund 7000 Einwohnern, von denen viele Hunderte bei Bahn, Post und Zoll beschäftigt sind, ist somit eine Schöpfung des modernen Schiffs- und Eisenbahnverkehrs.

Rorschach, das an seiner wenig entwicklungsfähigen Hafenanlage herumlaborierte, entschlüpfte in der Folgezeit, trotz blühendem Kornverkehr, noch mancher Vorteil, und es rückte an zweite Stelle unter den Schweizerhäfen.

---

* Verzeichnis aller Dampfschiffahrtsgesellschaften des Bodensees am Schlusse dieser Arbeit.

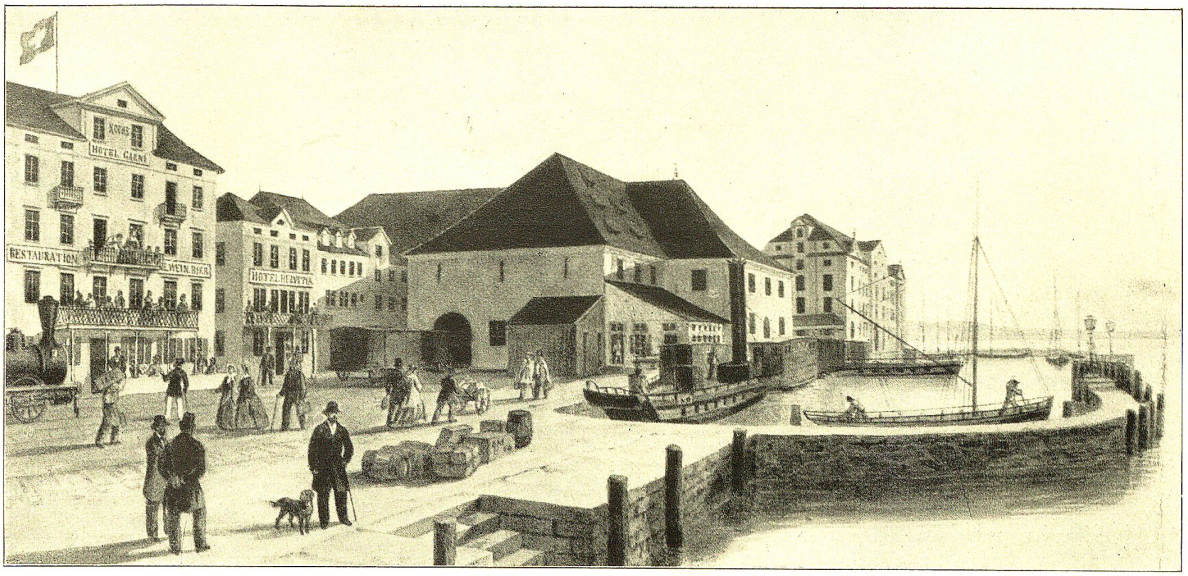

Fig. 3: Rorschach-Hafen (zwischen 1856 und 1869).
Man beachte beim Kaufhaus den Tunnel, der den Durchpass der Wagen zum Kornhaus gestattete. Die kleinen Anbauten sind links der Passagierabort, rechts die Einnehmerei. Die ankommenden Reisenden gelangten zum Hafenplatz rechts um das Kaufhaus herum. Links Kochs Hotel Garni und Hotel Helvetia.

IV. Die Bahn kommt! *

a) Aus der Vorgeschichte.

1836, also 20 Jahre bevor die Strecke eröffnet wurde, beschäftigte sich die Oeffentlichkeit schon sehr stark mit Baufragen der scheinbar schwierigen Strecke Rorschach-St. Gallen. Man hielt nämlich die Lokomotive für ungeeignet, die Steigung von rund 270 m zu überwinden, welche der Höhenunterschied der beiden Orte ausmacht. Man diskutierte jahrelang die Pläne einer sogen. atmosphärischen Bahn, um sie dann aber aus betriebstechnischen und ökonomischen Gründen fallen zu lassen. Der damalige st. gallische Strasseninspektor Negrelli, der zuerst ebenfalls zu den Zweiflern gehört hatte, trat nun entschieden für den Lokomotivbetrieb ein. Weitere Bedenken wegen der Linienführung durch den rutschigen Boden des Steinachtals (Galgentobel) wurden durch ein Gutachten der Experten Regierungsrat Pauli in Nürnberg und Baurat Etzel in Stuttgart zerstreut.

Um den Bahnbau Rorschach-Winterthur in die Wege zu leiten, konstituierte sich am 27. Mai 1852 die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft provisorisch. Der Name wurde so gewählt, weil ursprünglich die Absicht bestand, die Bahn über Herisau nach St. Gallen zu leiten; technische und andere Gründe führten aber zum Bau der untern Strecke über Winkeln. Am 17. November 1852 bewilligte der st. gallische Kantonsrat 3,5 Millionen Franken in Aktien für die Linie Rorschach-St. Gallen-Winterthur und weitere zwei Millionen für die Strecke Rorschach-Chur.

b) St. Gallen-Rorschach.

Am 22. Oktober 1856 war das Schlußstück der Linie Winterthur-Rorschach, die «Bergstrecke», beendet und wurde in Anwesenheit der Kantonsregierung, des Eisenbahnverwaltungsrates und der Lokalbehörden von Rorschach und St. Gallen feierlich eröffnet. Glockengeläute, Kanonendonner, Musik und Gesang begrüssten das freudige Ereignis. Patriotisches Zusammenwirken von Behörden und Privaten hatten so — 32 Jahre nach Beginn der Dampfschifffahrt — die Eisenbahn ins Leben gerufen. Mit Recht jubelte man einer neuen Zeit zu.

Nicht vergessen sei in diesem Zusammenhange der st. gallische Landammann Gallus Jakob Baumgartner. Dieser weit über seinen Kanton hinaus bekannte Politiker war einer der ersten, der die Bedeutung der Bahnen für seine engere und weitere Heimat erkannte. Bei der Befürwortung von Projekten kamen ihm seine gründlichen Eisenbahnstudien in Belgien zuhilfe. Aber erst die kommende Generation sollte manche seiner Pläne der 30er Jahre verwirklichen.

Nun zurück zum Rorschacher Bahnhof! Zur Auf-

* Zur weiteren Orientierung befindet sich am Schluss dieser Arbeit eine chronologische Zusammenstellung der nordostschweizerischen Bahnbauten.

nahme der Züge bestand auf dem Klostergut eine 75 Meter lange Einsteigehalle, welche auf dicken, eichenen Säulen ruhte und zwei Geleise enthielt (Fig. 1 und 2). Etwa sechzig Meter weiter ostwärts wurde eine gleich grosse Halle für die Südostbahn (S.O.B.) erstellt, deren Strecken Rorschach-Rheineck am 25. August 1857 und Rheineck-Chur am 1. Juli 1858 eröffnet wurden. Daneben besass diese Bahngesellschaft noch die Linien Sargans-Weesen (Wallenseebahn) und Glarus-Weesen-Rapperswil (Linthtalbahn).

Zwischen den beiden Einsteigehallen sollte das beiden Gesellschaften dienende Stationsgebäude errichtet werden. Da die Mittel hiefür nicht mehr ausreichten, baute man den nördlich der westlichen Halle befindlichen Werkzeugschuppen (Fig. 1 und 2) zum vorläufigen Bahnhofe um. 1857 wurde die östliche Halle abgebrochen, da nach dem Zusammenschluss der St. Galler-Appenzellerbahn mit der S.O.B. und Glattalbahn zu den Vereinigten Schweizerbahnen eine Halle genügte.

c) Rorschach Bahnhof — Rorschach Hafen.

Soweit berührte der Bahnbau die Hafengeschichte nur indirekt. Auf Grund eines Vertrages zwischen der St. Gallisch-Appenzellischen Bahngesellschaft und dem Kanton St. Gallen vom 5. November 1856 baute erstere eine Zweigbahn vom Bahnhof bei Scholastika zum Rorschacher Hafen. Die Strecke führte über den dem Staate gehörenden Strassen- und Strandboden zum Quai östlich des Kaufhauses.

Sämtliche Züge fuhren selbst vom Bahnhof zum Hafen und zurück. Der dadurch bedingte lange Zugsaufenthalt (15—20 Minuten) in Rorschach war für die Rheintaler, die in die st. gallische Kapitale wollten, eine unangenehme Sache.

Im Hafen mussten die Züge östlich des Kaufhauses anhalten. Damit die Vorteile des Schienenweges auch dem Kornhause zugute kamen, durchbrach man das Kaufhaus (Figur 3) und legte durch dasselbe hindurch bis zum Kornhaus ein Geleise, auf dem man die Wagen von Hand hin- und herschieben konnte.

Dieser Tunnel gab Anlass zu einem unvermeidlichen Schildbürgerstücklein. Herr a. Inspektor Strub schreibt: «Als mit der Zeit höher gebaute Wagen mit Frucht für das Kornhaus eintrafen, stellte es sich heraus, dass dieselben leer nicht mehr durch das Kaufhaus zurückgeschoben werden konnten. Weil die starken Eichenbalken des obern Stockwerkes des Kaufhauses nicht durch weitere Einkerbungen geschwächt werden durften, blieb nichts anderes übrig, als den Wagen wieder voll zu belasten, damit sich der Wagenkasten soweit senkte, dass er das Kaufhaus wieder passieren konnte. Auf der Ostseite entladen, musste die Frucht dann per Handwagen wieder ins Kornhaus zurückgebracht werden.»

V. Fremdenkurort und Hafen.

In den Rorschacher Gasthöfen übernachten — selbst in der Reisesaison — in überwiegender Zahl Passanten.

Das war anders in den 50er, 60er und 70er Jahren des letzten Jahrhunderts. Da brachten erst die Schiffe und dann auch die Bahnen Reiselustige und Feriengäste in grosser Zahl, welche allen Ernstes Rorschach zum Kuraufenthalt wählten.

Neben den bekannten landschaftlichen Schönheiten unserer Gegend an Berg und See und den zahllosen Spaziergängen in die Umgebung waren es die Rorschacher Molkenkuren, die besondere Anziehungskraft besassen. Das Milchtrinken war damals so beliebt, dass Rorschach in diesem Kurgebrauch dem Muster anderer, vornehmlich appenzellischer Orte folgte.

Dass Rorschach während ca. zwei Jahrzehnten als vielbesuchter Bade- und Molkenkurort weit herum bekannt war, verdankt es in erster Linie dem initiativen Apotheker Ignaz Rothenhäusler. Er liess eine Badeanstalt erbauen und begann mit dem Ausschank von Appenzeller Ziegenmolken beim Lindenplatz. Ein Anton Dörrig aus Appenzell empfahl sich für «Kuhmolken und ächte Alpenziegenmolken» im Garten des «Seehof» (Fig. 4), der damals das erste Hotel war. Zu den bekannteren Gasthöfen und Pensionen jener Jahre, die zum Teil Fremdenlisten veröffentlichten, gehörten Hecht, Hirschen, Löwen, Linde, Bären, Schiff, Ochsen, Krone, Grüner Baum, Bodan, Caffee Knöpfler, Kochs Hotel Garni und Ilge. Der Badhof bot Gelegenheit zu sanitarischen Bädern. Wohl in Verbindung mit dem Getreidemarkt waren drei Brauereien entstanden: die Brauerei Wachsbleiche oder Schöttle, die Brauerei Ochsen, unweit der ersteren (später Brauerei Mariaberg) und die Brauerei Löwengarten. Die gut geführten Ladengeschäfte mit ihren Auslagen (einzelne Firmen dauern bis heute fort) trugen mit dazu bei, die Fremden zu befriedigen. Der Kurverein suchte den Fremdenverkehr zu heben durch sommerliche Veranstaltungen, durch Anbringen von Ruhebänken und anderes mehr. Ein Musikkorps, die sogen. Bürgermusik, konzertierte an schönen Abenden. Fürstliche Familien residierten auf ihren herrlichen Besitzungen Wartegg, Wartensee, Mariahalden, Weinburg. Bei der Ausfahrt der glänzenden Equipagen dieser Herrschaften mag Rorschach einem Residenzstädtchen geglichen haben.

1861 lobt ein Kurgast den «heimelig lieben Ort». Uns interessiert seine Kritik der Hafenverhältnisse: «Dieser junge Kurort wird sich aber noch mehr heben, wenn die schönen Vorhaben der Behörden sich verwirklicht haben werden, wenn das Kaufhaus rasiert sein wird, ja — dann gibt's einen wundernetten

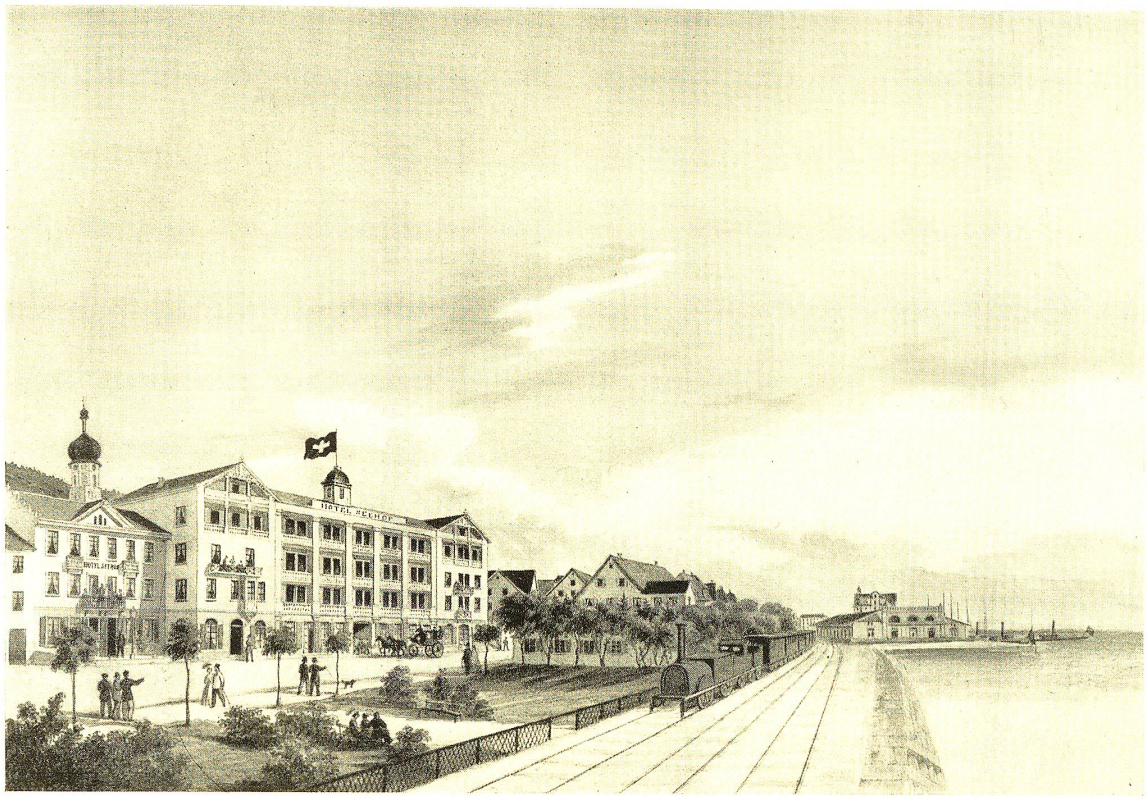

Fig. 4: Hotel Seehof, ca. 1872.
Rorschachs erstes Hotel um 1870 mit Dépendance und Seehofgarten (heute Stadtpark). Man beachte die eben ankommende Hotelkutsche, Hafenzug, Seedamm und den offenen See rechts, an dessen Stelle heute der Seepark liegt. Aquarell im Privatbesitz von Frl. M. von Bayer.

Platz, und man muss nicht mehr, auf der Station angelangt, Rorschach suchen, nicht mehr gefährden, verkarrt zu werden von den rohen Mistkarren, die zu Gepäckwagen verwendet werden, nicht mehr fürchten in den See zu fallen, wie es auf dem schmalen Quai leicht möglich ist und hie und da geschieht.» Der genannte Quai oder besser gesagt nördliche Hafendamm des Kaufhauses war nur ca. 4 Fuss breit. In der Hafenordnung vom 14. September 1864 steht darüber: «Der Postkarren soll über den schmalen Hafendamm um das Kaufhaus nur geführt werden, sofern der Weg durch das Kaufhaus versperrt ist. Die Effektenwägelchen von Wirten und Privaten dürfen nur bis an und nicht über den besagten Damm fahren.»

Einer Beschreibung des Bodensees von 1865 entnehmen wir: «Rorschach ist zwar nicht die grösste, wohl aber die lebhafteste (!) Ortschaft am ganzen Bodensee (!), obschon es nur etwa 2000 Einwohner hat. Es nimmt kein Ende mit dem Ein- und Aussteigen der Passagiere am Hafenplatz und am Bahnhof, und eben diese Abwechslung von Land- und Wasserfahrten erhöht die Lebhaftigkeit ungemein. Besonders viel Leben bringen die Dampfer hervor, von denen fast jede Stunde des Tages einer ankommt oder abfährt, und meist sind 4—6 solcher buntbeflaggten, eisenbepanzerten Schiffe zu gleicher Zeit im Hafen, der leider viel zu klein ist.»

Zwei Massnahmen von damals konnten dazu beitragen, dass der Fremdenverkehr ganz allgemein gefördert wurde: Die Abänderung der gemeinsamen Transportordnung von 1858 für den Schiffsverkehr im Sinne der Vereinfachung für das reisende Publikum. Eine wichtige Neuerung war, dass die Eisenbahnen durchgehende Rundreisebillette auch auf die Dampfschiffe ausstellten. — Mit dem Jahre 1868 waren alle 4 Bodensee-Dampferbetriebe dem Organismus der betreffenden grossen Eisenbahnbetriebe einverleibt, wodurch die Gesellschaften leistungsfähiger wurden.

VI. Vom Dampfboot „Rorschach".

1864 eröffnete die Firma Gebrüder Helfenberger (Konstruktionswerkstätte) in Rorschach einen Dampferbetrieb für Personen- und Sachentransporte. Der Dampfer «Rorschach», mit dem diese Fahrten aufgenommen wurden, war das schicksalsreichste Schiff, das die Bodenseeflotte je besessen hat.

Es hiess früher «Ludwig» und wurde als fünftes Bodenseeschiff 1837 im Auftrag Bayerns von einer englischen Firma gebaut und lief seine 15 Stundenkilometer. Am Abend des 11. März 1861 (vgl. Neujahrsblatt 1925 S. 12/13) stiess es auf der Fahrt von Lindau nach Rorschach auf der Höhe des Altenrhein im Nebel mit dem Dampfer «Zürich» zusammen und sank. 13 Personen fanden dabei den Tod.

Im Sommer 1863 gelang es Submarine-Ingenieur Bauer den «Ludwig» zu heben (Fig. 6) und in den bei Niederwasser jeweils zum Vorschein kommenden alten Segelschiffhafen beim Aeussern Bahnhof zu schleppen. Die Herren Gebrüder Helfenberger in Rorschach kauften das Schiff und liessen es wieder instand setzen. Unter dem neuen Namen führte das Privatschiff Lustfahrten aus und unterhielt einen regelmässigen Fahrdienst zwischen Rorschach-Friedrichshafen und Rorschach-Lindau. Romanshorn und Fussach wurden nach Bedürfnis befahren.

Am 24. Dezember 1866 kollidierte das Schiff neuerdings mit der badischen «Germania».

1867 ging dieser Rorschacher Privatbetrieb wegen schlechten Geschäftsganges ein. Das Schiff lag zunächst längere Zeit ausser Dienst im Hafen, bis es endlich, zu einem Materialschiff umgewandelt, beim Bau der Vorarlbergerbahn Verwendung fand. Im Jahre 1871 sank es gelegentlich eines Sturmes zwischen Lindau und Bregenz zum zweiten Male, wurde neuerdings gehoben und auf Abbruch verkauft. Seither hat kein Personenschiff mehr den Namen «Rorschach» getragen.

VII. Aus dem Hafenbetrieb der 50er und 60er Jahre.

a) Landestellen.

Solche waren den Dampfschiffen «vor dem westlichen und nördlichen Tor des Kaufhauses und am Platz gegen die Landstrasse» zugewiesen, wo sie ein- und ausladen mussten. Ausnahmsweise, d. h. bei Besetzung dieser Plätze durch andere Schiffe, konnte der Warenumschlag «auch am Einsteigeplatz hinter dem Kaufhaus» vor sich gehen; also ausserhalb des eigentlichen Hafens, am östlichen Hafendamm.

Schlepp- oder Segelschiffe hatten erst Anspruch auf Ausladeplätze, nachdem die Dampfschiffe aus- oder eingeladen waren. Keine der beiden Schiffsgattungen hatte diesbezüglich ein Vorrecht vor der andern. Salzladungen wurden erst ausgeladen, wenn keine andern Schiffe mehr bedient werden mussten.

Bei den räumlichen Verhältnissen des Hafens konnten manchmal Reibereien kaum vermieden werden, wobei dann der Hafenmeister einzuschreiten hatte. Für das gute Einvernehmen war es gewiss nicht förderlich, wenn die Einnehmerei der Schweiz. Hauptzollstätte in Rorschach, auf Grund der eidgen. Zollverordnung vom 30. September 1857, anordnete, dass für die Abfertigung aller ausserhalb der reglementarischen Zollanlandestellen anlegenden Schiffe eine Gebühr von Fr. 1.50 angerechnet wurde und zwar ohne Rücksicht, ob die betreffenden Schiffe zollpflichtige Waren oder Passagiere mit sich führten oder nicht.

b) Lagerplätze.

Nachdem schon 1833/34, sowie 1840/41 westlich des Kornhauses kleinere Plätze erstellt worden waren, folgte 1847/48 eine westliche Fortsetzung in der Grösse einer Juchart. Im gleichen Winter wurde auch östlich des Kaufhauses ein ziemlich grosser «Holz- und Steinplatz» mit drei Uferstiegen erstellt. Damit war dem dringendsten Mangel an Ablagerungsplätzen abgeholfen.

Ein Teil dieser Plätze wurde versteigert und verpachtet. So betrug das jährliche Gesamt-Pachtgeld für den Platz westlich des Kornhauses ca. 800 Fr. Gegenstände, die gewöhnlich längere Zeit lagerten, waren in erster Linie auf dem Platz westlich vom Kornhause ein- und auszuladen. Dies betraf: Scheiterholz, Floss- und Bauholz, Latten, Bretter, Bruchsteine, Sand, Kies, Quader, Platten, Ziegelsteine, Ziegelplatten, Schieferplatten, Drainröhren, Kalk- und Gipsfässer oder Säcke, Kohlen, Steinkohlen, Rebstickel, Heu und Stroh, Eisen, Maschinenteile und dergleichen. Für Lagerung länger als zwei Tage war dem Hafenmeister das tarifmässige Platzgeld zu bezahlen.

Da der Kanton um die Mitte des Jahrhunderts nur wenige Ablagerungsstellen für Steine längs des Bodensees besass, anderseits der Abbau in den Stein-

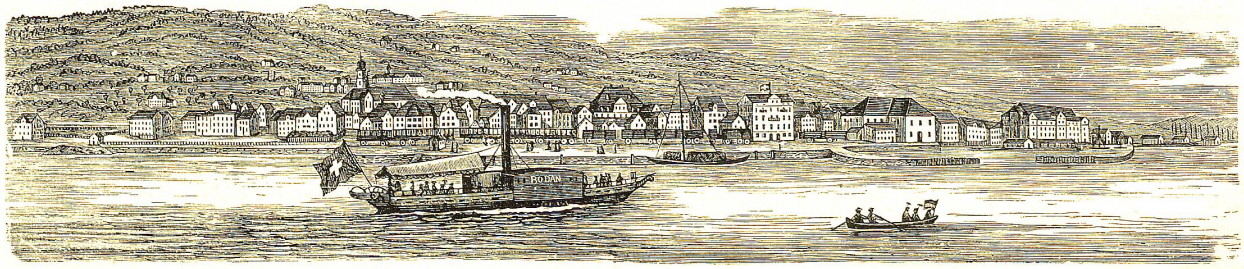

Fig. 5: Rorschach in den Sechzigerjahren.

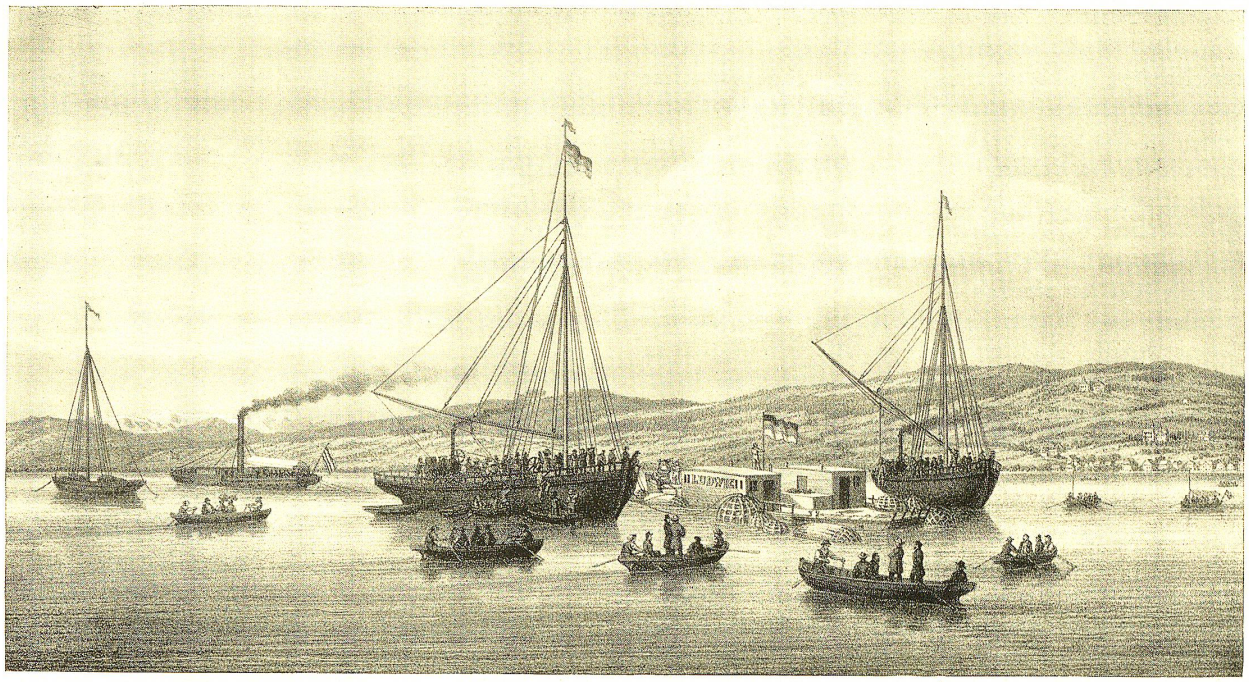

Fig. 6: Die Hebung des Dampfers Ludwig.

brüchen ob Buchen eifrig betrieben wurde, waren diese Plätze meist überfüllt. So auch der Hafenplatz in Rorschach, der manchmal das ganze Jahr hindurch unzugänglich war. Im Jahre 1857 wurden in Rorschach 127 Schiffe mit Steinen geladen. Da der jetzige «Kabisplatz» erst in seinem südlichen Teile bestand, kam für Ablagerung von Marktgemüse ebenfalls der Hafenplatz in beschränktem Masse in Betracht. 1866 wurde der Platzteil vor dem Kornhaus asphaltiert.

c) Bauliches.

Kran und Brückenwaage erwiesen sich als wichtige Hilfsmittel eines Umladeplatzes (Fig. 8).

Die Vereinigten Schweizerbahnen errichteten 1858 einen ersten Kran für 2400 Franken. Er stand auf dem Hafendamm zwischen Korn- und Kaufhaus und diente vor allem dem Steinverlad. Eine Last von 107 Zentnern konnte von 4 Mann leicht aufgetrieben und ins Schiff gelassen werden. Die Kranengebühr (per Doppelzentner 1 Rappen) war dem Kranenaufseher zu bezahlen. Die Kranarbeiter waren vom Schiffsführer zu bezahlen, wenn er zum Ein- und Ausladen nicht eigene Leute zur Verfügung hatte.

Am 1. Januar 1869 wurde, nachdem schon früher eine staatliche Brückenwaage beim Schmalzhaus (Ostflügel des jetzigen Hotel «Anker») existiert hatte, eine solche über der Fahrstrasse (etwas westlich der jetzigen Wettersäule) dem Betrieb übergeben. Dies geschah ungeachtet des Protestes von vier Grundbesitzern, die darauf hinwiesen, dass seit 1551 auf dem Hafenplatz gar nichts verbaut werden dürfe.

VIII. Um die st. gallische Schiffahrtsverordnung 1864.

Der Kanton St. Gallen hatte am 8. Januar 1838 eine Verordnung betr. die Schiffahrt auf dem Boden-, Zürich- und Wallensee erlassen, in der einige fundamentale Sätze lauteten: Alle ausschliesslichen Schiffahrtsrechte und Fahrgerechtigkeiten sind aufgehoben, die bisher von Gemeindekorporationen oder Privaten ausgeübt wurden. Der Regierungsrat erteilt das Schiffahrtspatent. Zwischen Ortschaften des Kantons werden keine Abfuhrgebühren bezogen. Gegen andere Kantone und Staaten geschieht dies nach Grundsätzen des Gegenrechts oder nach besonderen Verträgen.

Der traurige Unfall des «Ludwig» und ein zweiter schwerer Zusammenstoss im dichten Nebel 1864 zwischen den Dampfern «Zürich» und «Jura» (gesunken), der ein Menschenleben kostete, gab den Anstoss zur Revision der genannten st. gallischen Schiffahrtsverordnung vom 13. August 1864.

Artikel 4 enthält eine Anzahl Bestimmungen von allgemeinem Interesse über das Verhalten bei Unglücksfällen, sowie über die Vermeidung derselben.

a. Bei sich ereignenden, das Dampfschiff mit Gefahr bedrohenden Unglücksfällen müssen Führer und Mannschaft vor allem auf Beseitigung der Gefahr dringen, sofern noch die Möglichkeit dafür vorhanden; wo aber diese Möglichkeit nicht mehr vorhanden und die Gefahr dringlich ist, vorerst auf die Ret-

tung der Personen und sodann auf die Bergung der Warenladung die angestrengteste Tätigkeit verwenden. Kapitän und Steuermann dürfen bei persönlicher Verantwortlichkeit erst zuletzt, nach der Rettung aller Personen, das Schiff verlassen und verfallen bei Dawiderhandeln den Bestimmungen der Strafgesetzgebung.

Es sollen die Notsignale durch Schüsse, mittelst Sprachrohrs oder durch Aufhissung der weissen Notflagge, mit schwarzem, schräg gestelltem Kreuz, zeitlich gegeben werden.

Führer und Mannschaft der in der Nähe befindlichen Schiffe sind zu schleunigen Hilfeleistungen verpflichtet und fallen bei Zuwiderhandeln dem Strafgesetze anheim.

d. Alle Dampfschiffe, welche sich in entgegengesetzter Richtung begegnen, sollen rechts ausweichen und eine Distanz von mindestens einer Schiffslänge einhalten.

In der Quere sich begegnende Dampfboote sollen sich mindestens zwei Schiffslängen ausweichen.

e. Die Dampfboote sind gehalten, den Segelschiffen zunächst auszuweichen, auch stille zu halten, wenn ein in der Querfahrt begriffenes Segelschiff in den Lauf des Dampfbootes kommen sollte.

f. Wäre bei Nebel die Einhaltung dieser Vorschriften nicht mehr möglich, so ist ein Zeichen durch zweimaliges Anschlagen mit der Glocke zu geben, die Maschinen sind sofort abzustellen oder wenigstens ist deren Kraft zu mässigen.

g. Jedes Dampfschiff, welches zur Nachtzeit fährt, hat am Bugspriet eine helleuchtende Laterne aufzuhissen. Diese Verpflichtung erstreckt sich auch auf die den Dampfbooten angehängten Schleppschiffe.

h. Bei Nebel und Schneegestöber ist die Schiffsglocke mit kurzen Unterbrechungen zu läuten oder sind Signale mit der Dampfpfeife zu geben.

l. Wenn zwei oder mehrere Dampfboote zu ein und derselben Zeit in der Ausfahrt aus dem Hafen begriffen sind, so soll dasjenige Boot den Vorrang haben, welches vermöge seiner Aufstellung am schnellsten die Ausfahrt zu bewerkstelligen imstande ist.

m. Ist das vorausgehende Dampfboot rückwärts aus dem Hafen gefahren, so soll bei Nebel das folgende erst dann den Hafen verlassen, nachdem das erstere abgeschwenkt hat, um seinen regelmässigen Kurs zu verfolgen.

n. Wenn bei Nebel, Schneegestöber und bei Nacht ein Dampfboot bis auf zwei bis drei Minuten Fahrzeit sich dem Hafen genähert hat, so soll kein anderes Dampfboot mehr den Hafen verlassen.

Betreffs Freibord wurde bestimmt: Bei grösseren Schiffen soll ein Schiffsbord von wenigstens einem Schweizerfuss bei geladenem Zustande über dem Wasser freibleiben.

Eine Nachtragsverordnung vom 7. Januar 1865 brachte folgende Verbesserungen in Bezug auf das Ausweichen und die Signallaternen:

Das Vorbeifahren an einem Schiff ist nur auf acht Schiffslängen gestattet.

In der Nacht sind auf dem rechten Radkasten eine Laterne mit grünem und auf dem linken eine solche mit rotem Licht anzubringen. Sie sollen so beschaffen sein, dass sie nach vorn und nach der Seite leuchten. Ausserdem ist eine helleuchtende Laterne mit weissem Licht, und zwar vier Fuss höher als die andern an den Radkasten angebrachten Signallaternen am Bugspriet aufzuhissen. — Schlepp- und Segelschiffe müssen ein weisses Signallicht zeigen.

Die schon in den 50er Jahren begonnenen Versuche, eine interstaatliche Regelung der Schiffahrtsfragen zu erzielen, sollten 1867 gelingen. Am 8. September trat eine Konferenz der Bodensee-Uferstaaten in Bregenz zusammen. Sie schuf die Internationale Schiffahrts- und Hafenordnung für den Bodensee. Diese ist am 1. März 1868 in Kraft getreten und wurde 1892 revidiert.

IX. Romanshorner Trajektverkehr 1869 und Rorschacher Getreideimport.

Als Rorschach sich endlich anschickte seine Verkehrsverhältnisse zu verbessern — was in den zwei folgenden Abschnitten gezeigt werden soll — da wartete Romanshorn gleichsam mit einer neuen Ueberraschung auf: Es führte im Februar 1869 den Trajektverkehr mit Lindau und Friedrichshafen ein.

Dabei nahm der bayerisch-schweizerische Trajektverkehr den grösseren Umfang an. Schon im ersten Betriebsjahr wurden 12,220 Eisenbahnwagen auf der Schiffsroute Lindau-Romanshorn in beiden Verkehrsrichtungen trajektiert.

Romanshorn-Friedrichshafen ist die kürzeste Fährverbindung der gesamten deutschen Staatsbahnen mit den Linien des schweizerischen Bahnnetzes. Es ist klar, dass auch grosse Getreidemengen auf dem Wege über Romanshorn in die Schweiz gelangten. Die N. O. B. baute deshalb ausgedehnte Getreidelagerräume, die in den 80er Jahren die Rorschacher Lagergelegenheiten um das fünffache übertrafen.

Von einer ausgesprochenen Rivalität im Getreideimport der beiden Orte kann hingegen deshalb nicht gesprochen werden, weil Rorschach seit alter Zeit solches Getreide übernahm, das für die Kantone St. Gallen, Appenzell, Glarus, Graubünden, sowie für das Vorarlberg bestimmt war, während Romanshorn mehr Zürich und die innere und westliche Schweiz beschickte.

X. Rorschach-Romanshorn 1869.

Aus der interessanten und langen Vorgeschichte dieser Bahnlinie seien hier kurz die Hauptpunkte erwähnt.

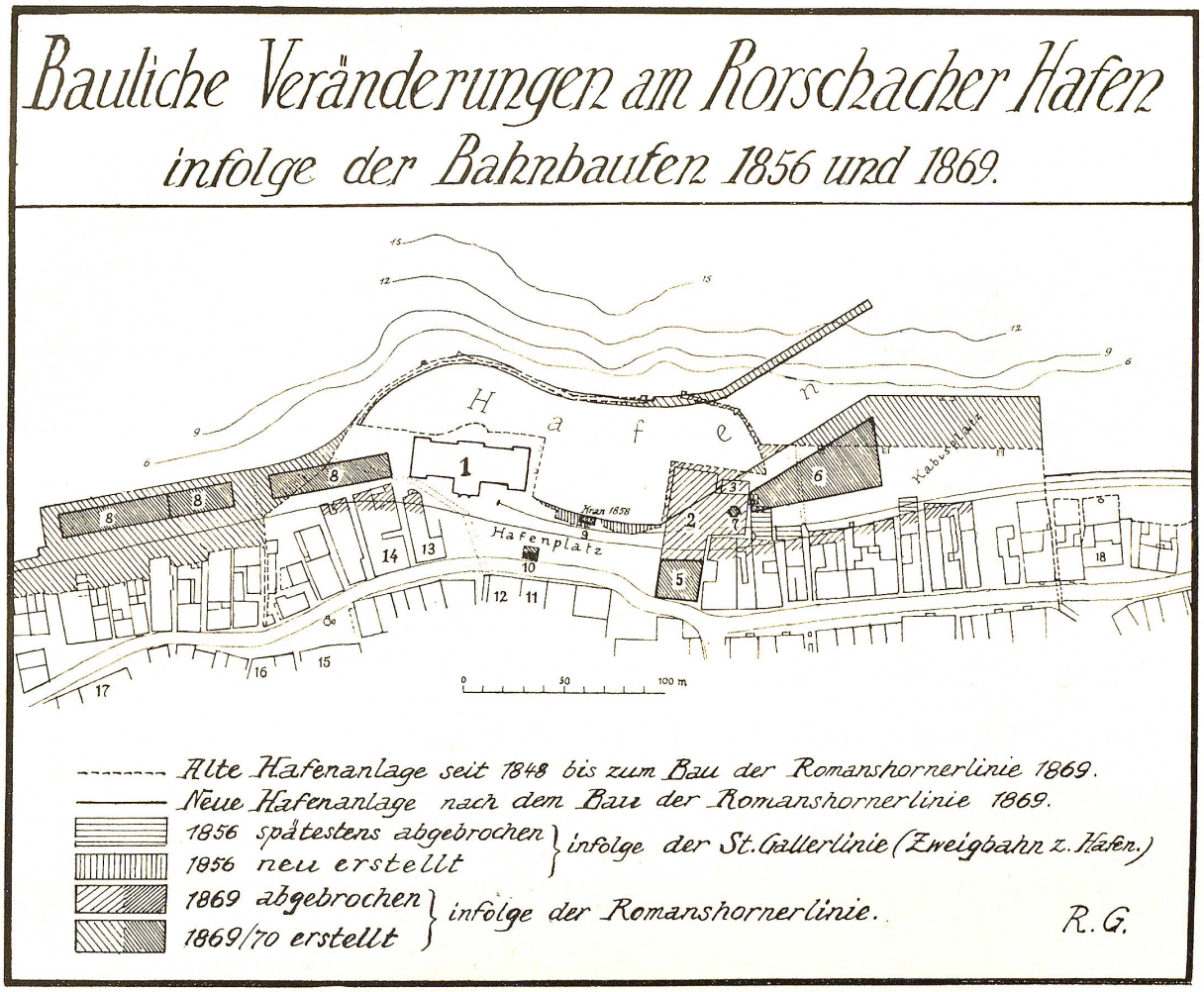

Fig. 7.

1 Kornhaus, 2 Gred- und Kaufhaus (nördl. Teil 1869 abgebrochen), 3 Einnehmerei, 4 alter Abort, 5 Hafenstation (südl. Rest des Kaufhauses), 6 Güterexpedition, 7 neuer Abort, 8 Kornschuppen, 9 Kran (1858 erstellt), 10 Brückenwaage, 11 altes Schmalz- und Waghaus, 12 Anker, 13 Hirschen, 14 Schiff, 15 Krone, 16 Adler, 17 Grüner Baum, 18 Pfarrhof.

Laut interkantonalem Vertrag zwischen St. Gallen und Thurgau erhielt die N. O. B. das Recht, ihre bereits im Betrieb stehende Strecke Zürich-Winterthur-Romanshorn von Romanshorn nach Rorschach fortzusetzen zum Schienenanschluss an die dort weiterführenden Bahnen. Nach zehn Jahren befragt, ob sie von ihrem Prioritätsrecht auf Erbauung dieser Strecke Gebrauch machen wolle, antwortete die N. O. B. mit dem Plan, die Abzweigung nach Rorschach sei nicht von Romanshorn, sondern von Amriswil aus zu wählen, weil dies im allgemein schweizerischen Interesse liege. Die Absicht der N. O. B. ging dahin, allen Verkehr ab Rorschach westwärts bis Waldshut oder Aarau sich selbst zu sichern. Es bildete sich 1864 ein «Seetalkomitee» und ein «Amriswiler Komitee», die beide die Konzession für sich beanspruchten. Die St. Galler Regierung verweigerte jegliche Konzession für das Amriswiler Projekt mit Beharrlichkeit. Als sich aber auch die Thurgauer Regierung für die Seelinie entschied, musste sich die N. O. B. fügen.

Vor 64 Jahren, im Januar und Februar 1867, beschäftigte ein lebhafter Streit die Bevölkerung zwischen Rorschach und Arbon, als Horn-Tübach und Steinach miteinander um die vorgesehene Station rivalisierten. Die Bahn hat dann zum Leidwesen Steinachs und der St. Galler Regierung das mehr industrielle Horn vorgezogen. Ende 1867 begann der Bahnbau in beiden Kantonen.

Ein sehr temperamentvoller Wortstreit entspann sich dann im nächsten Jahr in Rorschach über die Frage der Einmündung der Romanshorner Linie in den Rorschacher Bahnhof.

Nach dem einen Projekt wäre die sogenannte «obere Linie» vom Rietli her durch das Frohheimgut nach dem Bäumlistorkel, dann zum Aeussern Bahnhof und erst von dort zum Hafen geführt worden. Dieses Projekt fand die Zustimmung

der N. O. B., weil sie die teuren Uferbauten der «untern Linie» scheute. Einige damalige Pressestimmen warnten vor der Abschneidung vom See, und man werde es später bereuen, die untere Variante gewählt zu haben, die nicht zur Ortsverschönerung beitrage. Die Mehrheit der Rorschacher begrüsste hingegen den Bau der «untern Linie» (wie wäre es wohl heute?) über den neuen Quai, den Korn- und Kaufhausplatz zum Bahnhof der V. S. B. bei Scholastika.

Nach festlicher Eröffnung der «untern Linie» am 12. Oktober 1869 wurde sie am 15. Oktober dem Verkehr übergeben.

XI. Der Hafenumbau 1869/70 infolge der Eisenbahnen.

Eines war jetzt klar: das alte Kaufhaus in Rorschach musste abgebrochen werden. In seinen ältesten Teilen aus der Zeit Abt Ulrich Rösch, ca. 1490 datierend, hatte es als Gred- und Kaufhaus seine Aufgabe redlich erfüllt. Während 440 Jahren hatte es den Kaufmannsgütern aller Art ein Obdach gewährt. Jetzt musste es dem Ansturm der neuen Zeit weichen.

Am 10. November 1868 wurde zwischen dem Eidg. Handels- und Zolldepartement ein Vertrag über dessen sukzessive Räumung abgeschlossen, da dessen Räume bis anhin zu einem grossen Teil von der Zollverwaltung mietweise benützt worden waren. Der südlichste Teil des grossen Kaufhauses wurde zur Hafenstation ausgebaut, während seine nördlichen Zweidrittel den Schienensträngen zum Opfer fielen.

Da die von den V. S. B. bei der Hafenstation herzustellenden Gebäude, bestehend aus einem gemeinsamen Aufnahmegebäude und einem gemeinsamen Güterschuppen nebst Passagierabort zur Zeit der Eröffnung der Bahn auf die Winterfahrplan-Periode 1869/70 noch nicht in Angriff genommen waren, mussten dort für die Besorgung des Dienstes vorläufige Räumlichkeiten teils gemietet, teils neu errichtet werden.

Selbstverständlich musste nun auch der Hafen den neuen Verhältnissen angepasst werden. Der 27. November 1868 war ein Freudentag für die Rorschacher. Sie sandten ein Telegramm «an das Präsidium des Grossen Rates des Kantons St. Gallen: Rorschach hat den gestrigen Beschluss des Grossen Rates über die Verwendung der von seiner Kommission beantragten Fr. 132,000 für Erweiterung des Hafens mit Jubel begrüsst». Böllerschüsse übermittelten die Kunde auch den umliegenden Ortschaften.

Vor 30 Jahren schon hatte man von einer Verlegung der Hafeneinfahrt nach Osten gesprochen. Die Stellung des Kaufhauses wurde indessen für diese Aenderung ungünstig befunden. Jetzt, nach dessen Verschwinden, konnte, ähnlich dem Plan A des damaligen «Rorschacher Komitees» die nördliche Hafenlucke geschlossen (1870) und die Hafenmauer gegen Osten verlängert werden. (Vergleiche Plan.)

Die damals ebenfalls diskutierte Ausfahrt im Westen wurde nach einstimmigem Urteil der Seeleute abgelehnt, da bei einer solchen Kanalanlage des Spielraumes wegen der Durchpass sehr breit hätte gemacht werden müssen, was ja bei dem bekannten Raummangel nicht möglich war.

Zum Plan noch folgende Erläuterungen.

Ein grösseres dreieckiges Terrain, auf dem das Kaufhaus gestanden hatte, sowie ein kleineres Dreieckstück des 1847/48 aufgeschütteten Lagerplatzes samt der aus ihm entspringenden östlichen Hafeneinfassung mussten abgetragen werden. Das weggeführte Material wurde wahrscheinlich zur Auffüllung hinter den neuen Dämmen verwendet: es entsteht der Hafenquai nach Osten und — durch weitere bedeutende Auffüllungen — der «Kabisplatz» in heutiger Form.

Einige der unregelmässig nach Norden vorstehenden Häuserfassaden mussten weichen und zwar als Folge der Romanshornerlinie. Sie machte zwischen Hafenstation und Bahnhof neben dem schon bestehenden ein 2. und 3. Geleise nötig. Die Tracéverbreiterung verlangte die Abtragung der Nordfronten einiger weniger Häuser westlich vom Kornhaus («Hirschen» etc.) und einer ganzen Reihe Häuser östlich von der Hafenstation. Durch Vergleich alter Pläne kann errechnet werden, dass die Zurücknahme der Seefronten der betroffenen Häuser zwischen 6 und 14 Metern schwankt. So entstand anstelle der vor 1848 noch unregelmässig in den See vorstossenden Hofstätten mit Vorgärtchen, lauschigen Seewinkeln, Privathäfen, Schlipfen, Mauerstiegen, Pfahlreihen und Badehäuschen der jetzige Bahnplatz mit seiner genau der Schienenkrümmung folgenden gestutzten Front.

Oestlich des Hafengebietes wurde die Bahn auf z. T. deichartigem Seedamm geführt. Nordwestlich vom Kornhaus hatte man dem See zuvor ca. 3000 Quadratmeter Quaigelände abgenommen (bis Dr. Henggeler). Der Andrang des ungarischen Weizens in jenen Jahren verlangte 1869 auf diesem neuen Terrain zwei umfangreiche Schuppenbauten. Drei Häuserbesitzer prozessierten wegen Schädigung ihrer Liegenschaften durch diesen Quaibau und erreichten vom Staat einen Schadenersatz von Fr. 5750.

Für die gesamte Hafenerweiterung, deren Bauten sich bis 1872 hinzogen, verausgabte der Staat 268,903 Franken.

XII. Einfluss der Bahnen auf den Schiffsverkehr.

Der Trajektverkehr wurde im Abschnitt IX gesondert behandelt.

Der durch die Bahnen an den See gebrachte ver-

mehrte Verkehr kam auch den Schiffsrouten zugut. Dies zeigt am besten ein Vergleich der Streckenkilometer dreier Jahre unmittelbar nach dem Aufkommen der Bahnen (1856 erreichen dieselben bei Romanshorn und Rorschach das Seeufer).

Schiffsrouten:	1857 km	1862 km	1867 km
Lindau-Rorschach und Lindau-Romanshorn	1995	2075	2384
Friedrichshafen - Rorschach und Friedrichshafen - Romanshorn	1736	1736	1736
Südliches Ufer	2058	1260	1715
Nördliches Ufer	1306	1728	2168
Ueberlingersee	953	1030	1932
Untersee	644	686	—

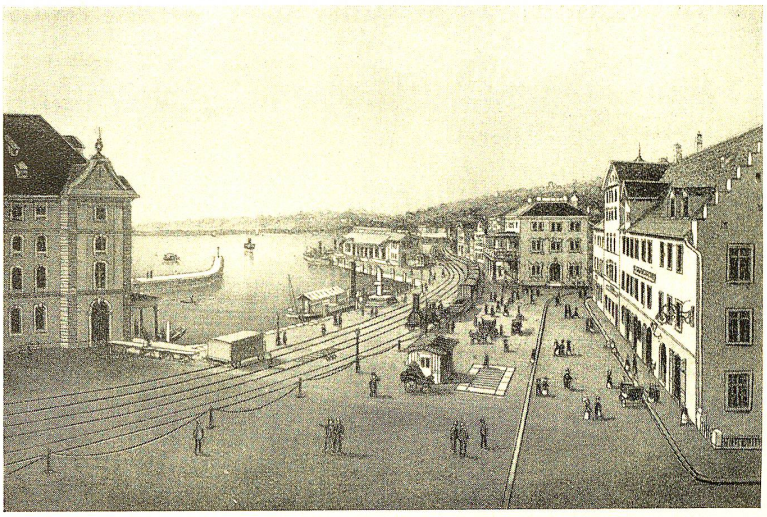

Fig. 8: Hafenplatz und neue Hafenanlage, 1869-72 erstellt.
Man beachte den Kran (1858 erstellt) und das Waaghäuschen (1869 erstellt). Bild im Ratssaal Rorschach.

Ein Vergleich der drei Jahre ergibt bereits in dem kurzen Zeitraum von zehn Jahren das Bild, das sich seit dem Erscheinen der Bahnen im Grossen und Ganzen bis heute gleich geblieben ist.

Die Kursfahrten zwischen dem deutschen und schweizerischen Ufer nehmen naturgemäss den grössten Umfang an und behaupten sich.

Der konkurrenzierende Einfluss der südlichen Bodensee-Uferbahn macht sich sofort fühlbar, indem seit 1869 die Befahrung des südlichen Seeufers gewaltig abnimmt. Im Sommer 1869 wurde wegen Eröffnung der Strecke Romanshorn-Rorschach die Befahrung der Station Arbon weggelassen, im Winterdienst 1869/70 die Bedienung des südlichen Bodenseeufers auf die wöchentlich achtmalige Befahrung der Schiffsroute Romanshorn-Rorschach herabgesetzt. Im Sommerdienste 1871 befuhren sowohl bayerische wie schweizerische Dampfer zum letztenmal fahrplanmässig unser Ufer. Im Sommer 1873 berührten die badischen Dampfer Rorschach über Romanshorn nur noch am Donnerstag (Markttag). Damit hatte die Bedienung des südlichen Bodenseeufers durch die Dampferbetriebe für lange Jahre hinaus ein Ende!

Bedeutend besser stand es von jeher am nördlichen Ufer und im Ueberlingersee. Bis heute weist das gesamte Seegestade von Bregenz bis Ueberlingen, mit seiner Kette sehenswerter Städtchen und Dörfer, besonders während der Reisesaison eine geradezu glänzende Befahrung auf. — Vom ganzen Seebecken kamen und kommen unser heimatliches Südufer, sowie der Untersee am stiefmütterlichsten weg. — Der Einfluss der Bahnen auf den Schiffsverkehr kann allgemein etwa so gefasst werden: Für den Personenverkehr in erster Linie brachten die Bahnen neue Reiserouten, deren Wirkung — wie wir aus dem Beispiel unserer Bodenseeheimat ersehen — darin bestand, dass sie einerseits der Bodenseedampfschiffahrt Reisende zuführten, anderseits aber auch dem Wasserverkehr die frühere Bedeutung nahmen oder aber die Reisenden von den bisher benützten Schiffsrouten ablenkten.

XIII. Rückblick und Ausblick.

Unsere Hafengeschichte ist in baulicher Hinsicht zum Abschluss gelangt; denn seither ist in wesentlichen Dingen alles beim alten geblieben. Der Hafen befindet sich 1870 am gleichen Orte, wo er schon immer war. Er steht heute noch dort, wo Abt Ulrich VIII. den Grundstein legte. Das deutet auf Beharrungsvermögen, auf Tradition. Von unserem heutigen Gesichtswinkel aus, der den modernen Verkehrsansichten und Aussichten entspricht, lässt sich dagegen nicht viel einwenden, angesichts des oft bewiesenen Verbesserungsstrebens der alten Zeit. Gegen die Macht der Verhältnisse liess sich in der alten Zeit nicht besser anrennen wie heute.

Die 1851er Initiative des Rorschacher Komitees sah sich, wenn auch spät, vom Erfolg gekrönt. Jene Männer um Gorini haben vorgearbeitet. Es musste das neue welterobernde Verkehrsmittel, die Eisenbahn kommen, um die althergebrachten Schranken einigermassen niederzubrechen. Das altehrwürdige Kaufhaus, der bauliche Angelpunkt der alten Anlage aus der Aebtezeit musste fallen, als die Lokomotive sich den Durchpass erzwang.

Die Bahnen, die im Mittelpunkt unserer diesmaligen Betrachtung stehen, eröffneten für unsere Ortschaft eine Periode des Wachstums. Die Einwohnerzahl wuchs von 1527 im Jahre 1837 auf 2597 im

Jahre 1860 (erste eidgen. Volkszählung) und 3493 im Jahre 1870. Die Errichtung der Maschinenwerkstätte, in der 150 Arbeiter beschäftigt wurden, gab das Signal für die Niederlassung weiterer technischer Unternehmungen. Es mussten neue Wohnstätten gebaut werden, und an den alten Rorschacher Häuserkern, vor allem an das Ober- und Unterdorf, schlossen sich die ersten neuen Quartiere.

Der Hafen von 1870 leitete gleichsam die Aera des städtischen Rorschach ein. Dieser Hafen wird wahrscheinlich das Ende einer Jahrhunderte alten Entwicklung bedeuten. Seine verschiedenen Mängel sind offenbar. Wie man aus den Rorschacher Strassen einst Brunnen und Tore entfernte, um freie Bahn für den Verkehr zu bekommen, so ist vielleicht unser, in seinen neueren Teilen 60jähriger Hafen einmal im Wege und muss neuen Ansprüchen, event. einer Neuanlage weichen. Ob — wenn einmal die Rorschacher Bahnhoffrage einer gründlichen Lösung entgegengeführt wird — unser Hafen verlegt werden muss und ob sich die Rorschacher Geschäftsleute dagegen wehren werden wie anno 1851, das ist eine offene Frage.

Die Bahnbauten der Nordostschweiz und die Bodensee-Dampfschiffahrts-Gesellschaften

in chronologischer Reihenfolge.

Eröffnung:		Strecke:	Gesellschaft:
1847		Friedrichshafen-Ravensburg	
1847	(9. Aug.)	Zürich-Baden	
1853		Lindau-München	Bayrische Staatsbahnen
1855		Winterthur-Oerlikon	Nordostbahn
1856	(25. März)	St. Gallen-Winterthur	St. Gall.-App. Eisenbahnges.
1856	(16. Mai)	Romanshorn-Frauenfeld-Winterthur	Nordostbahn
1856	(26. Juni)	Oerlikon-Zürich	Nordostbahn
1856	(22. Okt.)	Rorschach-St. Gallen	St. Gall.-App. Eisenbahnges.
1857	(25. Aug.)	Rorschach-Rheineck	Südostbahn
1858	(1. Juli)	Rheineck-Chur	Südostbahn
1858		Baden-Aarau	
1863		Konstanz-Singen-Schaffhausen	Badische Staatsbahnen
1869	(Okt.)	Rorschach-Romanshorn	Nordostbahn
1870		Wil-Wattwil	Toggenburgerbahn
1871	(1. Juli)	Romanshorn-Konstanz	Nordostbahn
1872		St. Margrethen-Bregenz-Feldkirch	Arlbergbahn
1872		Bregenz-Lindau	Arlbergbahn/Bayr.Staatsbahn
1875	(5. Juli)	Sulgen-Bischofszell-Gossau	
1875		Rorschach-Heiden	
1875		Winkeln-Herisau	
1875		Konstanz-Etzwilen	Nationalbahn
1882		(Gotthard)	
1884		(Arlberg)	
1886		Herisau-Appenzell	Appenzellerbahn
1887		Frauenfeld-Wil	
1889		St. Gallen-Gais	
1895		Etzwilen-Schaffhausen	
1896		Radolfzell-Ueberlingen	Badische Staatsbahnen
1899		Friedrichshafen-Lindau	Württbg./Bayr. Staatsbahnen
1901		Friedrichshafen-Überlingen	Württbg./Bad. Staatsbahnen

1. 1824 Friedrichshafener Dampfbootgesellschaft gegründet, seit 1839 Württembergische Dampfschiff-Gesellschaft, 1854 verstaatlicht, Sitz Friedrichshafen. (Erster Betrieb, auch als erster verstaatlicht!)
2. 1830 Dampfschiffahrts-Gesellschaft für Bodensee und Rhein, 1863 verstaatlicht, Sitz Konstanz.
3. 1835 Dampfboot-Aktiengesellschaft in Lindau, 1862 verstaatlicht.
4. 1850 Schweizerische Dampfboot-A.-G. für den Rhein und Bodensee, Sitz Schaffhausen. — 1857 Auflösung, und Uebernahme des Materials durch die Nordostbahn in ihren eigenen Betrieb, seit 1855 Sitz Romanshorn, verstaatlicht S. B. B. 1902.
5. 1864 Schweizerische Dampfbootgesellschaft für den Untersee und Rhein, Sitz Schaffhausen.
6. 1884 Oesterreichische Bodensee-Dampfschiffahrtsgesellschaft, Sitz Bregenz.

Literaturverzeichnis.

A. Quellen.

Staatsarchiv St. Gallen: Rubr. 166, Fasc. 2 Bodensee,
No. 1: Allgemeine Verhältnisse;
No. 2: Schiffahrts- und Hafenordnung;
No. 3: Hafen- und Landungsplätze: a) Hafen- und Quaibau in Rorschach. b) Ablagerungsplätze am Hafen von Rorschach.

B. Bearbeitungen.

Jugendbibliothek, bearbeitet von Schweizer. Jugendfreunden, 2. Abt. 7. Bändchen, Der Bodensee, Zürich, Friedrich Schulthess 1865.

Keller Jakob: Kornhaus und Kornmarkt in Rorschach im staatlich kantonalen Jahrhundert, Frauenfeld 1926.

Krummholz E.: Die Geschichte des Dampfschiffahrtsbetriebes auf dem Bodensee (bis 1905).

Ostschweizerisches Tagblatt: Zeitungsartikel, besonders Jubiläumsbeilage vom 1. Januar 1920 und Illustrierte Beilage vom 15. Mai 1927.

Regierung des Kantons St. Gallen: Der Kanton St. Gallen 1803 bis 1903, Denkschrift 1903.
St. Gallische Jahrbücher.