

Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt

Band: 39 (1949)

Artikel: Zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Rorschachs

Autor: Grünberger, Richard

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-947658>

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: 17.01.2026

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

Zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Rorschachs

von RICHARD GRÜNBERGER

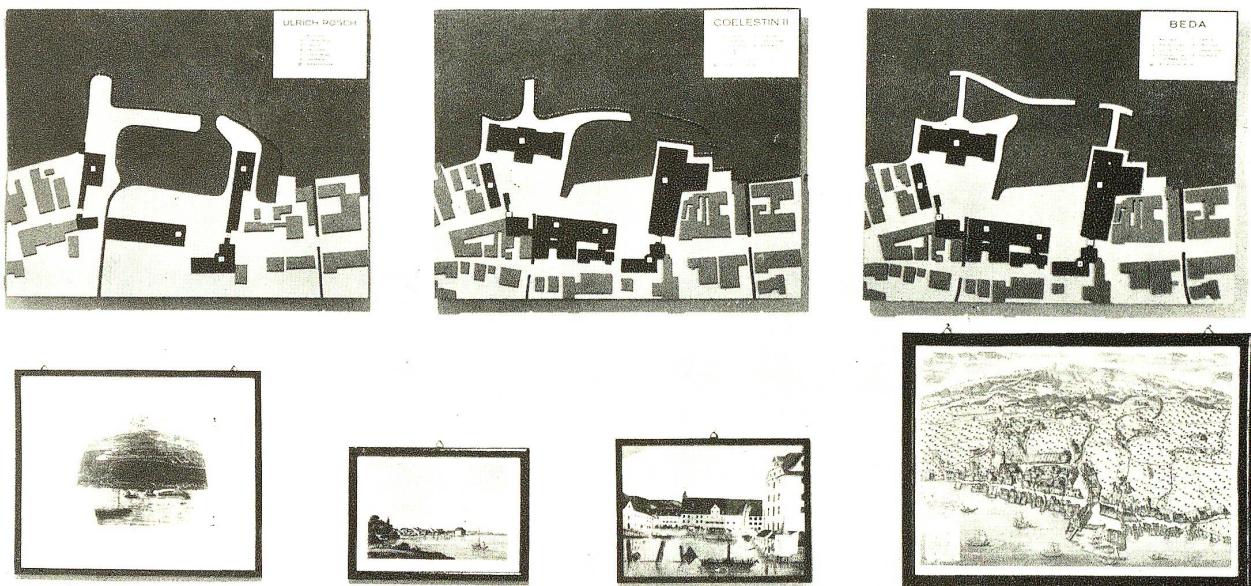


Abb. 1

Einleitung

Der von alemannischen Siedlern wahrscheinlich im 6. Jahrhundert gewählte Platz für Rorschach in der Tiefe der großen südlichen Bucht und am wichtigen Quer- und Sammelpunkt des Obersees wird in seiner Bedeutung unterstrichen durch die *Markt-, Zoll- und Münzrechtsverleihung von 947*. Denn der sächsische König Otto I. wollte gerade an dieser günstigen Stelle, auf der Grundherrschaft des berühmten Gallusklosters, einen Markt- und Stapelplatz errichten, wo der Umlad vom Wasser- zum Landweg, der Übertritt von Alemannien nach Rätien, der Zugang

zum Rheintal und über die Bündnerpässe nach Italien erfolgte. Nicht nur Pilger und Kaufleute, sondern auch Herzöge und Könige benützten im 10. Jahrhundert diesen Südlandweg und den «schwäbischen Paß», den Septimer. Otto I. hat als König und Kaiser die Alpen mit Gefolge sechsmal überschritten.

Schon lange drängte es sich auf, unsren Verkehrspunkt Rorschach in seiner eigenen Entwicklung und Abhängigkeit von den Verkehrs- und Wirtschaftsfragen des Bodenseegebietes und der Ostschweiz im *Heimatmuseum* zur Darstellung zu bringen. Im Hinblick auf die Tausendjahrfeier hat es der Schreibende übernommen, die Pläne für all das zu zeichnen, was

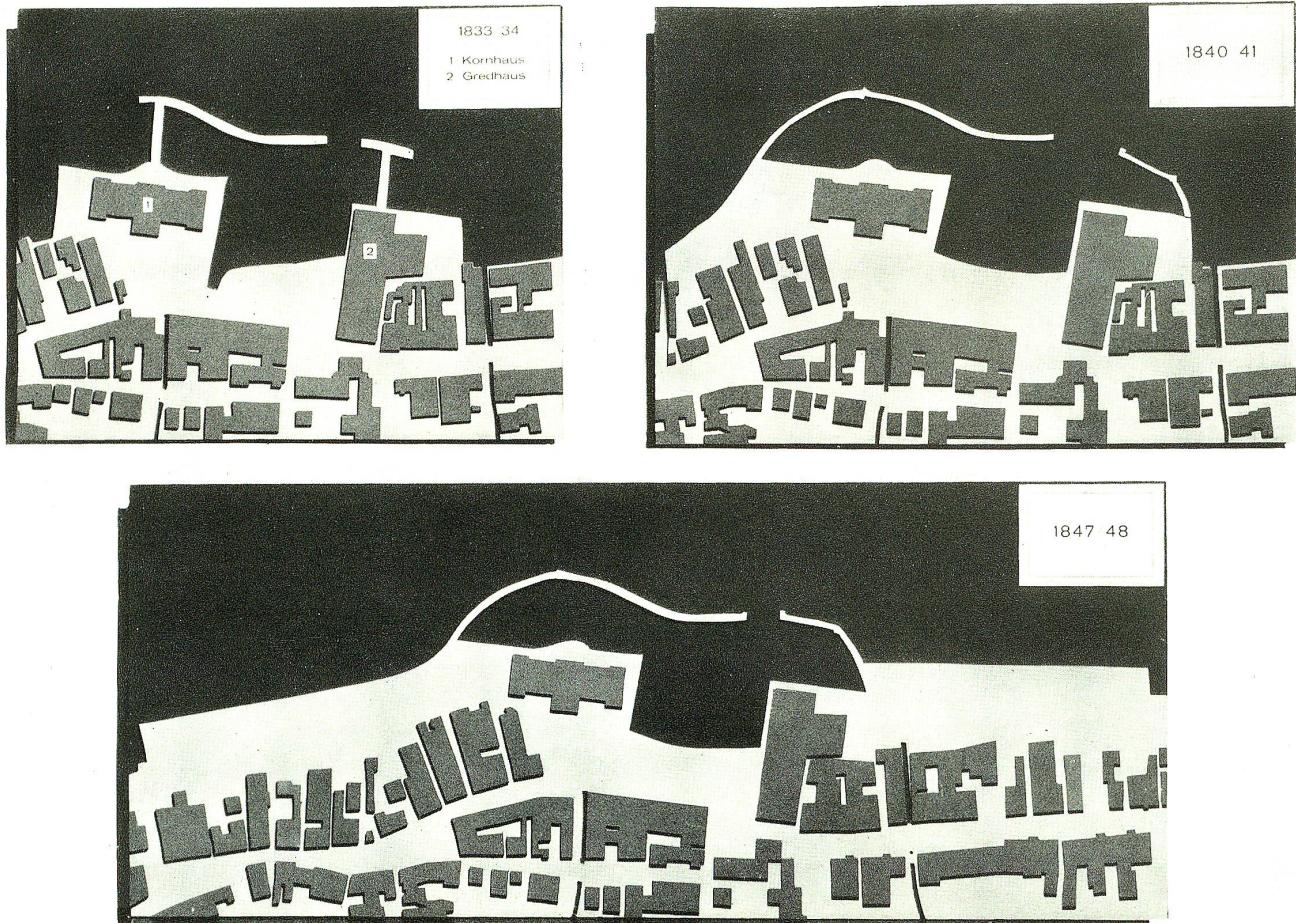


Abb. 2

wirklich veranschaulicht werden konnte. Herr J. Wahrenberger gab diesen Plänen die ausstellungsgerechte Form. Die folgende Darstellung möge den Besuchern des neugeschaffenen *verkehrsgeschichtlichen Raumes* als *Kommentar* dienen.

Wir beginnen unsren Gang an der Südwand, wo in acht Bildern

Die bauliche Entwicklung von Hafen und Marktplatz

dargestellt ist. Drei der reliefartigen Darstellungen entfallen auf die Äbtezeit¹, fünf auf die kantonale Periode² ab 1803. Wir beginnen links.

Abt Ulrich VIII. Rösch (Hafenbaute 1484-1489)

Sehr wahrscheinlich hat schon zur Zeit der Markt-urkunde von 947 eine Schifflände in der Nähe der Baustelle Abt Ulrichs (Abb. 1 links) bestanden. Denn es ist doch anzunehmen, daß dieser Abt den Hafen nicht willkürlich gewählt hat. Er wird einen auf die Anfänge des Fischerdorfes zurückreichenden, durch den Gebrauch erhärteten Ort der Landestelle berücksichtigt haben.

Abt Ulrich (1463-1491) stellte, nach einer Periode der Güterschleuderung, den alten Besitzstand des Klosters wieder her und damit auch dessen frühere Rechte zu Rorschach. Mit der Gewinnung der hohen Vogtei gelangte die Landeshoheit des Stiftes in Rorschach zum Abschluß³. Es wurde Hauptort des sogenannten Rorschacher Amtes. Der weltliche Obervogt des Fürstabts residierte im Schloß zu Rorschach⁴, der geistliche Statthalter im Flecken⁵. Als der Abt 1468 das Toggenburg ankaufte, bot sich Rorschach eine neue Entwicklungsmöglichkeit. Nach dem staatswirtschaftlichen Begriff der Zeit hatten die Obrigkeiten überall Sorge zu tragen, daß die Untergebenen in Zeiten der Teuerung mit genügend Brot versorgt werden konnten. Daraus ergab sich die Notwendigkeit der Anlage von Fruchtspeichern und der Aufrechterhaltung der Sperren. Wo bot sich ein günstigerer Kornstapelplatz für die getreidearmen Stiftslande als in Rorschach? Zu diesem Vorhaben gesellte sich des Abtes Wunsch nach einer Klosterverlegung, um dem ewigen Unfrieden mit der Stadt St. Gallen zu entgehen. Die Nähe der Märkte von Lindau und St. Gallen, die Möglichkeit des leichten Verkehrs mit den Gotteshausleuten über dem See,

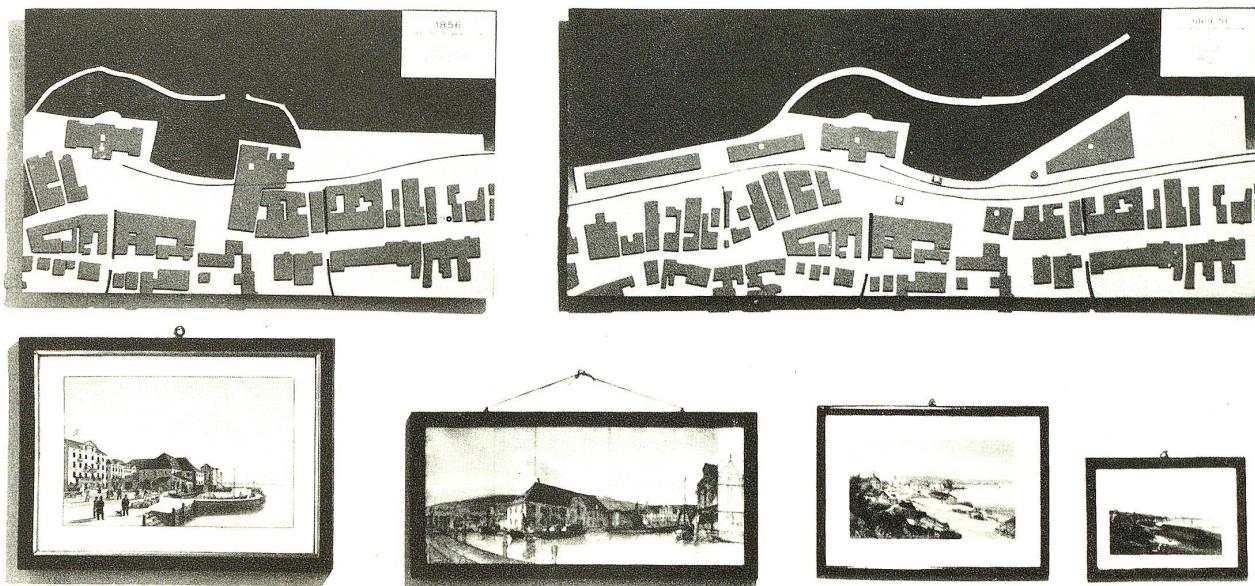


Abb. 3

sowie die herrliche Lage eines Klosters auf der Höhe von Mariaberg bewogen den Abt zu seiner Wahl⁶.

So kaufte er an der gelegensten Stelle am See einen Komplex von zehn alten Häusern, ließ sie niederreißen und an ihrer Stelle eine Schiffslände, ein Gredhaus⁷, eine Taferne «zum guldin Löwen»⁸ und ein Badhaus⁹ errichten und alles durch zwei Tore¹⁰ beschließen (Abb. 1 links).

Wenn wir uns im Folgenden mit dieser Hafenanlage noch etwas genauer befassen, geschieht es deshalb, weil Abt Ulrich gleichsam die *Grundsteinlegung des noch heute bestehenden Verkehrszentrums der Ortschaft, des Hafenareals* vollzogen hat. Die Wahl des rechteckigen Hafenplatzes, die Errichtung der hauptsächlichsten Gebäude, die Schaffung eines kleinen Hafens sind sein Werk. Der Klostersturm von 1489 suchte auch den Hafenbezirk heim. Vor seinem baldigen Tode traf der Abt Anordnungen, alle zerstörten Gebäude wieder aufzurichten, eine Aufgabe, die sein Nachfolger Abt Gotthard Giel von Glattburg (1491-1504) durchführte.

Zur eigentlichen Dorfsiedlung gehörte ursprünglich nur die südliche Häuserreihe der Hauptstraße. Da diese Häuser, genau wie der ganze Hafenkomplex, Eigentum des Klosters waren, wurden sie gegen Hofstattenzins verliehen. Aller Baugrund nördlich der Hauptstraße ist erst im Laufe der Zeit dem See abgewonnen und dann überbaut worden. In einer Klageschrift von 20 Artikeln, welche die Rorschacher

1525 an den Abt richteten, heißt einer: «Der Abt fordert neuerdings auch von den unmittelbar am Seeufer gelegenen und deshalb ständig gefährdeten Häusern den Hofstattpfennig, von dem sie früher frei gewesen waren.»

Diese erste Hafeneinfassung, von der wir Kunde haben, wurde einfach durch Aufschüttung an die Uferlinie gewonnen. Die Auffüllung ging innerhalb der Grenzen des sog. überschwemmten Strandes verhältnismäßig leicht vor sich. Der Übergang zur Seehalde liegt erst weiter seewärts, ungefähr bei der heutigen Hafenmauer. Das Gredhaus wurde, in kluger Voraussicht seiner Bedeutung, etwas in den See hinausgebaut, so daß die Schiffe auf drei Seiten Zufahrt hatten. Überhaupt bot die Anlage bei günstigem Wetter überall auch außerhalb Platz zum Anlanden, und der seewärts vorstößende, vielleicht erst später hinzugekommene Teil an der Nordwestecke verfolgte offenbar den gleichen Zweck, noch weitern Booten Zutritt und Schutz vor den die Anfahrt hindernden Ost- und Westwinden zu gewähren, wenn einmal das Hafenbassin selbst besetzt war. Dieses hatte Rechteckform, ungefähr 90 Meter Länge, 45 Meter Breite und eine Lucke (Hafeneinfahrt) von über 10 Metern. Aus der Kleinheit ihres Hafens erklärt sich die Bevorzugung des mittleren Schiffs- typs (s. Tafel links), der Halben Lädine¹¹ durch die Rorschacher Schiffmeister.

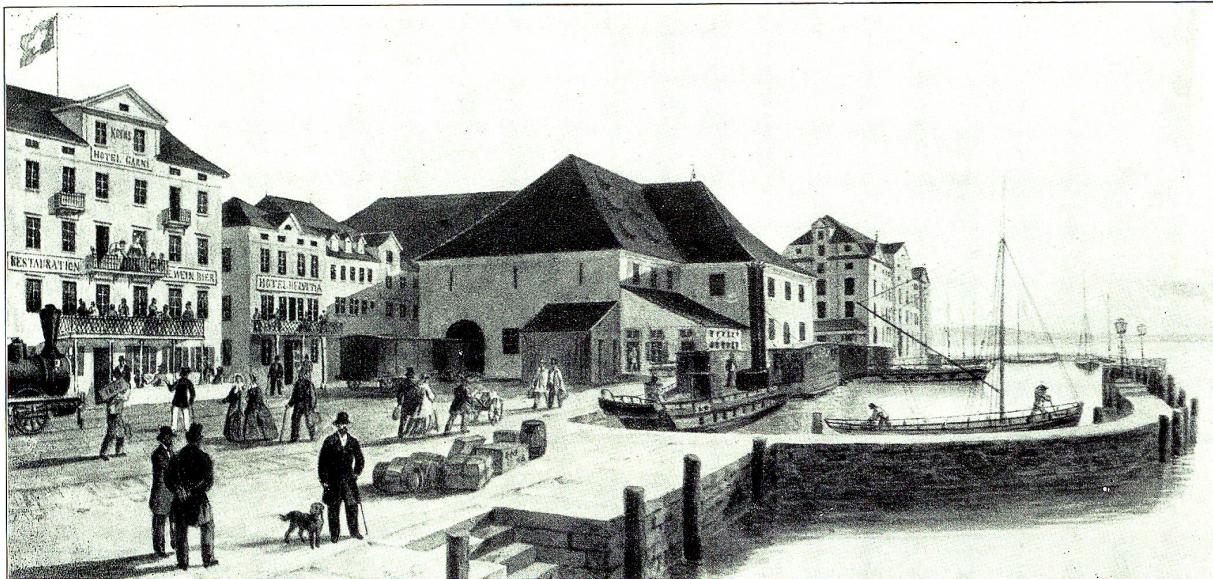


Abb. 4

Abt Cölestin II. (Hafenbaute um 1749)

(Abb. 1 Mitte)

Für den Rorschacher Kornmarkt hat kein Abt besser gesorgt als Cölestin II. Gugger (1740-1767). Die Räume des einzigen, bereits erweiterten¹² Kornhauses reichten längst nicht mehr aus. Auch das für Kaufmannsgüter bestimmte Gredhaus mußte teilweise als Kornstapel in Beschlag genommen werden¹³. Um dem drückenden Raumangst abzuhelfen, ließ dieser Abt, gut zweieinhalb Jahrhunderte nach Ulrich Rösch, durch den Comeser Baumeister Caspare Bagnato das *Kornhaus* errichten (Bauzeit 1746/47), das somit 200 Jahre alt ist. Um für den mächtigen Pfahlrost den nötigen Platz zu gewinnen, mußte westlich und östlich des alten Kornhauses der See aufgefüllt und der Baderbach (Anker-, Feldmühle-, Riet- oder Koblenbach), der früher in den Hafen mündete und zu dessen Verschlammung¹⁴ beitrug, nach Westen abgeleitet und überdeckt werden. Der mächtige Fortsatz östlich des Kornhauses aus Abt Ulrichs Zeiten ist noch als schmale Mole vorhanden (vgl. Abb. 1 links). Das Hafenbecken erscheint gegenüber demjenigen Abt Ulrichs verkleinert. Durch das auf der östlichen Hafeneinfassung, dem Kornhaus gegenüber erstellte *neue Gredhaus*¹⁵ (später Kaufhaus genannt) blieb das Becken eingeengt.

Schon zur Zeit der Belebung des Leinwandhandels durch Abt Bernhard II. Müller (1594-1630) hatte man im Gredhaus zwei Räume als *Leinwandschau*¹⁶ und *Bank* hergerichtet. Das neue größere Gredhaus wird diese übernommen haben. Der *Leinwandladen* und das *Leinwandmagazin* hingegen waren in den

Gewölben der äbtischen Taferne (Haus Federer) untergebracht, während der *Garnmarkt* im *Schmalzhaus* (Hotel Anker) abgewickelt wurde.

Abt Beda (Hafenbau 1792-1796)

(Abb. 1 rechts)

Die Hafenanlage Cölestins II. mit ihrer Verengung rief einem Ausbau, der unter dem Erbauer der Fürstenlandstraße, Abt Beda Angehrn (1767-1796) erfolgte. Er schuf eine westliche und östliche Mole. Die westliche folgte teilweise der Seehalde. Über einen Teil ihres Standortes verläuft die heutige Hafenmauer (alte Pfahlreste seewärts!). Die nach Osten streichende, vom Kornhaus ausgehende Mole Abt Cölestins wurde beseitigt. Damit war mehr Innenraum gewonnen. An Gebäuden ließ Abt Beda 1774 das *Waaghäus*¹⁷ mit *Briickenwaage* (beim Hotel Anker) und 1791 den *Salzstadl*¹⁸ (beim untern Bogen) errichten.

Bevor wir das Bild dieses letzten äbtischen Hafens verlassen, sei kurz die *Ankunft eines Segelschiffes* beschrieben. Es fuhr zuerst zum südlichen Quai, um dort die Reisenden an Land zu bringen. Dann wurde es mit langen Stangen zur Kaufhausmauer geschaltet, wo man alle Güter bis aufs Korn auslud. Schließlich ging's zum Kornhaus hinüber, wo die Säcke durch Träger unter Dach und Fach gebracht wurden. Seinen letzten Aufenthalt machte das Schiff möglichst nahe der Stelle, an der es die Waren für die Rückfahrt nach Süddeutschland abzuführen hatte: meist an einer der Anlandestellen des Kaufhauses, bei großem Andrang auch außerhalb des Hafens. - Das



Abb. 5

war auch der Turnus der ersten kleinen Dampfschiffe vor der Hafenerweiterung.

*Übergang von der reinen Segelschiffahrt
zur Dampfschiffahrt,
vom äbtischen zum kantonalen Hafen*

Wer würde beim Anblick des heutigen Industrieortes daran denken, daß der kleine Hafen samt Marktplatz einst der *Kern* war, der allgemeine Segenspender, um den sich die ersten Siedler und allmählich der ganze Flecken, der obere, der untere und der Hengart (untere Mariabergstraße) konzentrisch anwachsend scharten? Fischfang-Schiffahrt-Markt (mit Münze und Zoll) - Handwerk - Gewerbe sind die *Entwicklungsstufen des äbtischen Rorschach*, die vom Hafen ausgingen, von ihm befruchtet wurden und von denen jede, selbst fortdauernd, die folgende hervorrief. Daneben lief von Anbeginn der Handel einher.

Immer griffen die genannten Äbte fördernd ein durch eine Reihe auf der Höhe ihrer Zeit stehender Maßnahmen, oft wohl in Überschätzung der jeweiligen Bedeutung der Ortschaft. Sie haben der langsamem Entwicklung ihres Hafenortes, dem sie ihr landesväterliches Planen und ihre Gunst zuwenden wollten, nicht selten *vorgegriffen*.

Doch die spätere bauliche Entwicklung, die mit der Dampfschiffahrt ab 1824 einsetzte, fand den Weg versperrt. Dem alten Hafen war - besonders durch Korn- und Kaufhaus - fast jede Ausdehnungsmöglichkeit genommen. Dazu gesellten sich geringe Tiefe und Empfindlichkeit gegen Oststurm.

Seit 1803 bemühte sich die *Kantonsregierung* um die Verbesserung der Rorschacher Hafenverhältnisse. Die alten Übelstände mußten sich mit zunehmender Größe, Geschwindigkeit und Empfindlichkeit der

Dampfboote und mit dem Vervielfachen des Verkehrs verschlimmern und grossen Ausgaben rufen, die indessen doch nur den dringendsten Bedürfnissen entgegenkommen konnten. Es gilt nun gerade das Umgekehrte wie zur Zeit der Äbte: der Hafen *hinkt der Verkehrsentwicklung nach*. Den *Kampf um mehr Innenraum und vermehrte Ablagerungsplätze* zeigen die drei nächsten Darstellungen¹⁹.

1833/34

(Abb. 2 links oben)

wird der östlich des Kornhauses verbliebene Gelände rest auf die heutige Form beschränkt. Westlich des Kornhauses und östlich des Kaufhauses gewinnt man durch Aufschüttung kleine Plätze.

1840/41

(Abb. 2 rechts oben)

verzeichnet man einen neuen Landgewinn westlich des Kornhauses. Von dort aus wurde ein Verbindungs damm zur westlichen Mole des Abtes Beda geschaffen: der heutige Beginn der Hafenmauer. Auch östlich des Kaufhauses wurde ein Verbindungsstück erstellt und nach Abtragung der beiden seewärts von Korn- und Kaufhaus vorstoßenden alten Dämme Abt Bedas ein ziemlich großer Innenraum gewonnen.

Da der Kanton in den Vierzigerjahren nur wenige Ablagerungsplätze für Steine längs des Bodensees besaß, war der Rorschacher Hafenplatz durch Sandsteine von Wienacht-Lutzenberg, die über Rorschach auf Segelschiffen ausgeführt wurden, das ganze Jahr hindurch unzugänglich. Holz, Steine und Sand durften nämlich damals 7 Tage lang unentgeltlich abgelagert werden. Was über 7 Tage und dann über 4 Wochen noch dort lag, musste mit 1 Kreuzer vom Gulden Wert bezahlt werden. Von allen Seiten wurde die Wegräumung dieser hinderlichen Steinmassen verlangt²⁰.

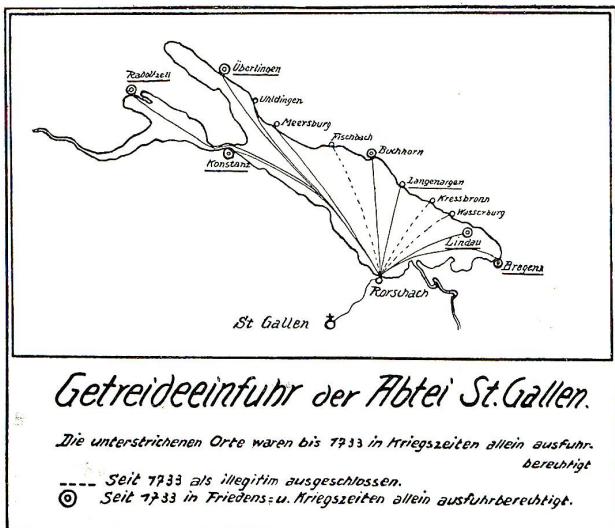


Abb. 6

1847/48

(Abb. 2, unten)

wird östlich des Kaufhauses ein Platz (etwa die südliche Hälfte des «Kabisplatzes») aufgeschüttet, der mit drei Mauertreppen versehen wurde. Von diesem Neuland aus wurde eine Ausfahrt nach der Hauptstraße durch Ankauf und Niederlegung eines Häuschens gewonnen.

Die beschriebenen drei Darstellungen umfassen alle baulichen Veränderungen infolge der Dampfschiffahrt; die zwei letzten Umgestaltungen veranlaßte die Einführung der Bahnlinie.

Die Einführung der St. Gallerlinie, 1856

(Abb. 3, links)

zum Hafen²¹ erfolgte durch eine Zweigbahn von Rorschach-Bahnhof nach Rorschach-Hafen. Sie führte über den dem Staate gehörenden Straßen- und Strandboden zum Quai östlich des Kaufhauses, an dessen Nordseite die Einnehmerei (Billettsbezug) angebracht war. 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 strebten, eine unangenehme Sache.

Im Hafen mußten die Züge östlich des Kaufhauses anhalten. Damit die Vorteile des Schienenweges auch dem Kornhaus zugute kamen, durchbrach man das Kaufhaus und legte durch es hindurch bis zum Kornhaus ein Geleise, auf dem man die Wagen von Hand hin- und herschob.

Dieser «Tunnel» (Abb. 4) gab Anlaß zu einem unvermeidlichen Schildbürgerstücklein, das mir einst Herr Alt-Inspektor Strub mitgeteilt hat. Als mit der Zeit höher gebaute Wagen mit Frucht für das Kornhaus eintrafen, stellte es sich heraus, daß sie leer nicht mehr durch das Kaufhaus zurückgeschoben

werden konnten. Weil die starken Eichenbalken des oberen Stockwerkes nicht durch weitere Einkerbungen geschwächt werden durften, blieb nichts anderes übrig, als den Wagen wieder voll zu beladen, damit er sich so weit senkte, daß er das Kaufhaus wieder passieren konnte. Auf der Ostseite entladen, mußte die Frucht dann per Handwagen ins Kornhaus zurückgebracht werden.

Die Anlage dieser Zweiglinie verlangte bauliche Veränderungen: *Abtragung der östlichen seewärtigen Häuserfronten, Durchbruch des Kaufhauses und Erstellung eines Krans am südlichen Hafenquai (1858).*

Die Einführung der Romanshornerlinie 1869/70²²

(Abb. 3, rechts)

brachte die letzten Veränderungen.

Nicht in erster Linie die kommende Bahnstrecke, deren Linienführung damals noch in der Schwebelag, sondern der *Mangel an Platz für das ungarische Getreide* führte 1866 zur Gewinnung von zirka 33 000 Quadratfuß *Quaigelände westlich des Kornhauses*²³ (der heutige Kornhausquai), auf dem Ende der Sechzigerjahre *zwei umfangreiche Schuppenbauten* erstellt wurden²⁴.

Der Bau immer neuer Bahnlinien im Ausland bewirkte in der zweiten Jahrhunderthälfte, daß ungarische Lieferungen anstelle der württembergischen und bayrischen traten. 1866 wurde mit der Beschickung von 497 028 Doppelzentnern zum Rekordjahr des Rorschacher Kornhauses. Auch 1867 war der Andrang des ungarischen Weizens außergewöhnlich. Bald nachher gelangte auch russisches, rumänisches und amerikanisches Getreide in solcher Menge nach Rorschach, daß der Staat neue Lagerschuppen, diesmal beim äußern Bahnhof, bauen mußte. Leider verließen die mit der VSB 1881 angebahnten Unterhandlungen wegen Erweiterungen ergebnislos, so daß man sich genötigt sah, die das Kornhaus verunstaltenden Schleppdächer anzubringen²⁵.

Das altehrwürdige *Kaufhaus*, der bauliche Angel-punkt der alten Anlage, mit seinen ältesten Teilen aus der Zeit Abt Ulrich Rösch' etwa 1490 stammend, hatte während 380 Jahren seine Aufgabe als Gredhaus redlich erfüllt. Nun mußte es dem Ansturm einer neuen Zeit weichen. Einzig das südliche Drittel des großen Gebäudes wurde zur Hafenstation der Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) ausgebaut. Selbstverständlich mußte nun auch das Hafenbecken den neuen Verhältnissen angepaßt werden.

Ein größeres dreieckiges Bodenstück, auf dem ein Teil des Kaufhauses gestanden hatte, sowie ein kleineres Dreieckstück des 1847/48 aufgeschütteten Lagerplatzes samt der aus ihm entspringenden östlichen Hafeneinfassung wurde abgetragen. Das weggeführte Material wurde wahrscheinlich zur Auffüllung hinter den neuen Dämmen verwendet: es entstand der *Hafenquai nach Osten* und, durch weitere

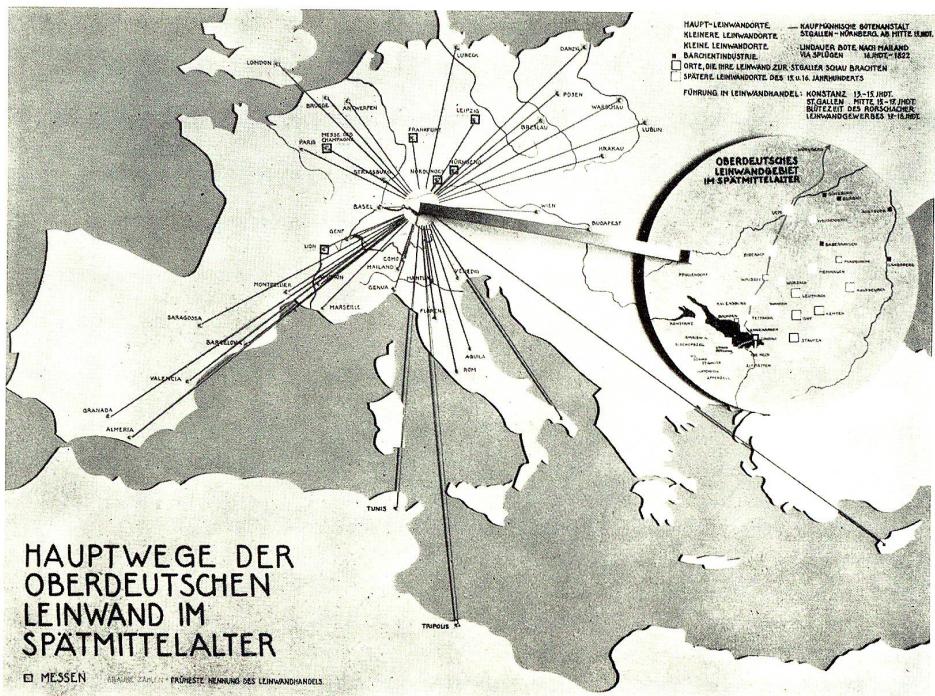


Abb. 7

bedeutende Auffüllungen, der «*Kabisplatz*» in heutiger Gestalt. Die nördliche Hafenlücke wurde geschlossen und die Hafenmauer gegen Osten längs der Seehalde verlängert.

Dem neuen Schienenstrang mußten einige der unregelmäßig vorspringenden Häuserfassaden westlich des Kornhauses weichen. Die Romanshornerlinie verlangte neben dem schon bestehenden ein zweites und drittes Geleise zwischen Hafenstation und Bahnhof. Dies bedingte die *Abtragung einiger Nordfronten von Häusern auch östlich 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 an Stelle der vor 1848 noch unregelmäßig in den See vorstoßenden Hofstätten mit Vorgärtchen, lauschigen Seewinkeln, Privathäfen, Schlipfen, Mauerstiegen, Pfahlreihen und Badehäuschen (man vergleiche das im Heimatmuseum befindliche *Modell des Hofetters!*) der *jetzige Bahnplatz* mit seiner genau der Schienenkrümmung folgenden gestutzten Front. Gegenüber dem Hotel Anker wurde 1869 ein *Waaghäuschen mit Brückennaage* errichtet (Abb. 5).

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

Zeitgenössische Bilder veranschaulichen alle acht Darstellungen.

Über ihnen erblicken wir ein sich erst sanft dahinziehendes, dann plötzlich auf- und absteigendes und gegen das Ende jäh emporschnellendes rotes Band:

Die Linie der tausendjährigen wirtschaftlichen Entwicklung Rorschachs

Auffällig ist es, wie erst mit Abt Ulrich Rösch die Linie sich hebt. Durch die Bedeutung älterer Orte wie Konstanz, Arbon, Steinach, Rheineck und später auch St. Gallen gehemmt, blieb dem Markttort jahrhundertelang der Aufstieg versagt. Mit dem genannten Reorganisator des Klosters beginnt neues Leben in Rorschach. Der begleitende Text, bald in heller Schrift (Fortschritt), bald in dunkler (Hemmung), läßt das Auf und Nieder im Wandel der Jahrhunderte leicht erkennen. Besonders tief senkt sich die Linie an der Wende vom 16. zum 17. (Abhängigkeit der Leinenweber) und vom 18. zum 19. Jahrhundert (Truppendurchzüge, Verarmung Rorschachs) und dann wieder bei der Stickereikrise während des ersten Weltkrieges.

Die Getreideeinfuhr der Abtei St. Gallen

gleich links vom Hafenplan Ulrich Röschs, zeigt Rorschachs Bedeutung als *Kornmarkt* (Abb. 6).

Der Schiffahrtsbund der bedeutendsten süddeutschen Uferplätze (Lindau, Konstanz, Überlingen, Radolfzell und Buchhorn) von 1362, der älteste Schiffahrtsvertrag der Bodenseegegend überhaupt, wurde im 16. Jahrhundert auch auf die schweizerischen Uferorte ausgedehnt²⁶. Ihr Hauptgeschäft war die Getreideeinfuhr aus Süddeutschland. Die Ausfuhr-

menge war von den Kornpreisen in Schwaben abhängig. Sie verteilte sich auf die verschiedenen Exportplätze nach einem bestimmten Verhältnis. Durften z. B. wöchentlich 1200 Malter nach der Schweiz ausgeführt werden, entfielen auf Lindau, Überlingen und Radolfzell je 205, auf Meersburg 106, auf Buchhorn (das heutige Friedrichshafen) 103, auf Langenargen, Uhldingen und Bregenz je 102 und auf Konstanz 70 Malter.

Vom Jahre 1733 an wurden mit kaiserlicher Be- willigung nicht nur eine Reihe Orte, die unerlaubter- weise am Export teilzunehmen suchten, wie Wasserburg, Kreßbronn, Fischbach, Sernatingen, ausdrück- lich davon ausgeschlossen, - er wurde, wie überhaupt der ganze Wasserverkehr nach der Schweiz, geradezu auf die Städte *Überlingen, Buchhorn, Lindau, Bregenz, Konstanz und Radolfzell* beschränkt. Mit dieser Herabsetzung der Ausfuhrorte nach der Schweiz hatte man eine Handhabe für eine leichtere Kontrolle der Getreidesperre, des Schmuggels und der Zoll- defraudation. In Kriegszeiten oder beim Steigen der Getreidepreise in Schwaben wurde vom schwäbischen Kreis den schweizerischen Schiffleuten aufs schärfste verboten, mit eigenen Schiffen Getreide oder andere Lebensmittel aus oder nach der Schweiz zu führen. Der schwäbische Kreis hielt deshalb einen eigenen Polizeidienst aufrecht²⁷.

Trotz der 1869 erfolgten Einführung des Romans- horner Trajektverkehrs mit Lindau und Friedrichshafen und der dortigen großen Lagerhäuser - die in den Achtzigerjahren die Rorschacher Lagergelegen- heiten um das Fünffache übertrafen - konnte nie von

einer eigentlichen Rivalität der beiden Orte im Getreideimport die Rede sein. Denn Rorschach übernahm seit alter Zeit Getreide, 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.

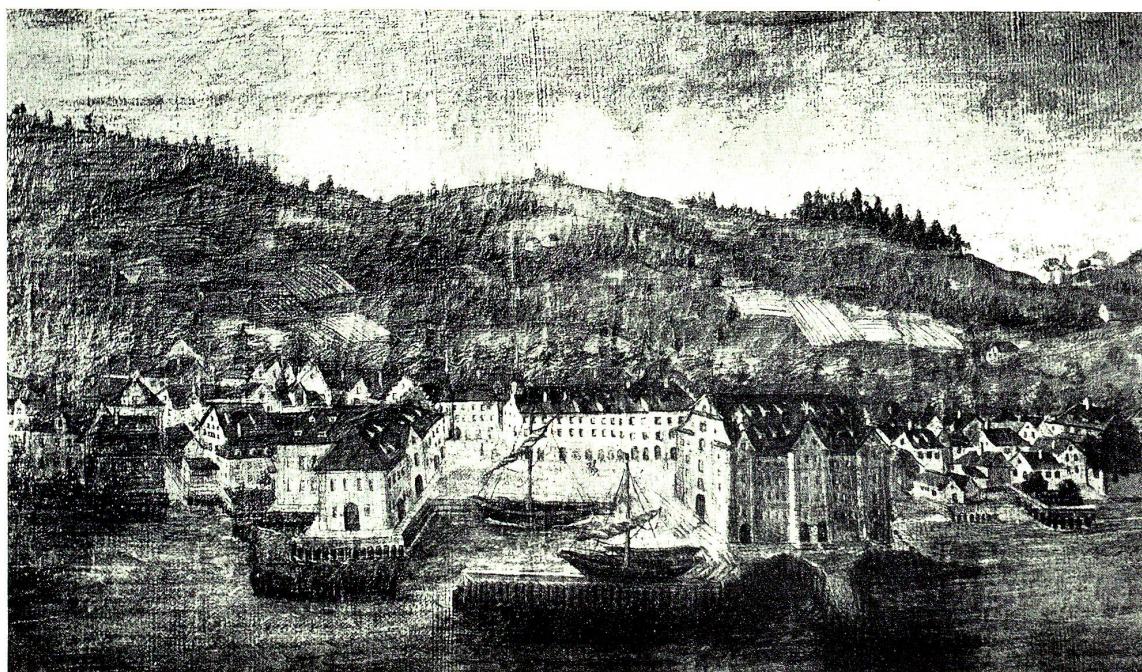
Neben der für Rorschach besonders *wichtigen alten Zufuhrroute* Ungarn (Rumänien)-Regensburg-Friedrichshafen, hatte unser Land *noch andere*: Rhein-Mannheim, (Venedig) - Verona - Brenner - Arlberg, Marseille-Rhone-Straßburg und Basel, Genua - Gott- hard (Splügen).

Die Rorschacher Einfuhr des Jahres 1890 mit 680 380 Doppelzentnern wäre ohne Bahnen nie mög- lich gewesen. Dann erfolgte ein Abklingen. «Bayern und Württemberg hörten mehr und mehr auf die Kornkammer für die Ostschweiz zu bilden. Wohl traten eine Zeitlang Ungarn und Rumänien an ihre Stelle, bis dann die Weizentransporte Rumäniens und Rußlands sich des Seeweges über Genua bedienten und die Einfuhren aus Nordamerika und Argentinien ganz andere Zufahrtslinien benötigten²⁸. » Am 19. November 1907 beschloß der Große Rat des Kantons St. Gallen, die staatliche Kornhausverwaltung in Ror- schach aufzuheben. Ein Jahr darauf kaufte die Ge- meinde Rorschach das Kornhaus für 100 000 Franken.

Das oberdeutsche Leinwandgebiet

dargestellt an der Westwand (Abb. 7), wird umgrenzt von Donau, Lech und Bodensee und umfaßt darüber

Abb. 8



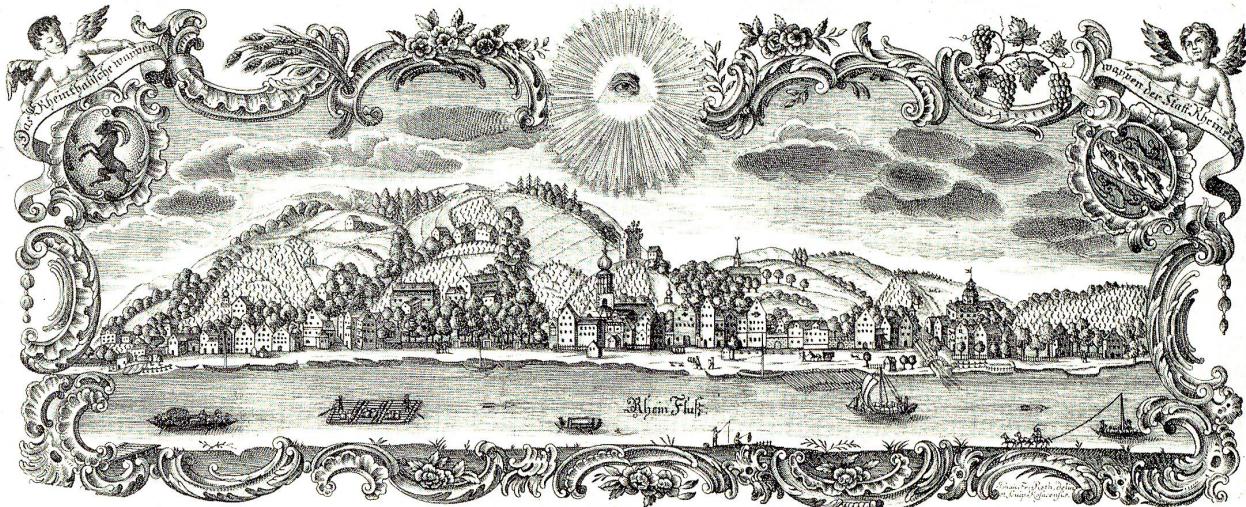


Abb. 9

hinaus Gebiete der heutigen Kantone Thurgau, Sankt Gallen und Appenzell²⁹.

Rorschach gehörte im Spätmittelalter zu den kleineren Leinwandorten. Zuerst war Konstanz (13.-15. Jahrhundert), dann St. Gallen (Mitte 15.-17. Jahrhundert) führend. Seine Leinwand war so begehrt, daß Orte wie Lindau und Buchhorn und die großen Leinwandzentren Isny, Kempten und Staufen ihre Tücher auf die St. Galler Schau brachten, damit sie, mit dem St. Galler Zeichen versehen, in alle Welt segeln konnten. Die Blüte oder besser *Nachblüte des Rorschacher Leinwandgewerbes* erfolgte durch die Verselbständigungsbemühungen Abt Bernhards II. (1594-1630) am Anfang des 17. und zog sich auch noch durch das ganze 18. Jahrhundert. Die Familiennamen der Hoffmann, Bayer, de Alberti, Zardetti u. a. sind mit dem Rorschacher Großhandel verknüpft.

Die Europakarte veranschaulicht das Verbreitungsgebiet der oberdeutschen Leinwand: von Granada bis Warschau und Lublin, und von London und Lübeck bis Tripolis und Cypern³⁰. Die größten damaligen Messen und einige erste urkundliche Erwähnungen von Geschäftsbeziehungen sind ebenfalls verzeichnet.

Im großen Netz internationaler Handelsbeziehungen, die nicht nur Leinwand, sondern alle möglichen Gebrauchsgüter beschlugen, seien zwei Botendienste (Post- und Warentransporte) erwähnt: der *Nürnberger Bote der Stadt St. Gallen*³¹ und der *Mailänder Bote der Stadt Lindau*³². Ihre Wege sind eingezzeichnet. Der St. Galler Bote bediente sich bei günstigem Wetter der Segelschiffe von Rorschach bis Lindau. Die Italienpost übergab er dort dem Lindauer Boten,

der von seiner Heimatstadt bis Fußbach den Wasserweg benützte.

Abb. 8, ein Ölbild aus Privatbesitz (Hafen Abt Cölestins) zeigt die obere Bleiche.

Transitwege des Rheintals im Anschluss an die Bodensee- und Rheinschiffahrt

Daß auch *Segelschiffahrt auf dem Rhein oberhalb des Bodensees* bis über den Diepoldsauer Bogen hinaus durch Treideln betrieben wurde, dürfte nicht allgemein bekannt sein.

Auf *rechtsrheinischer Seite* führten Schiffe die Güter von Lindau bis Fußbach (auch der Lindauer Bote benützte sie), unter Beiseitelassung von Bregenz; dann ging's mit Wagen bis Höchst, von da mit Schiffen auf dem Rhein bis Bauern, hierauf auf dem Landwege nach Feldkirch und weiter über den Arlberg oder die Bündnerpässe. Alle Orte an dieser Linie, selbst Lustenau, zogen Vorteile aus diesem Transit.

Auf der *Schweizer Seite* führte die Segelschiffahrt nur bis *Monstein*. Die fünf oberrheintalischen Gemeinden Berneck, Balgach, Marbach, Altstätten und Oberriet zogen Gewinn aus dem Landtransport, der dann über den Schollberg bei Trübbach nach Bünden geleitet wurde. Deshalb wird diese Linie «Schollberger Fahrt» genannt.

Häufig erreichten auch feste Flöße aus Bünden - von Rhäzüns und unterhalb abgehend - den Bodensee.

Diese Holztransporte trugen auf ihrem Rücken Bündner Fracht, z. B. Veltlinerwein, oft auch Reisende. Sie gingen in Monstein, St. Margrethen, Höchst oder auch erst in Rheineck oder Gaißau an Land und wurden aufgelöst und verkauft. Besonders *Rheineck* war bedeutender *Floßhafen*³³.

In Abb. 9, die den Kopf des Rheinecker Gesellenbriefes darstellt, sind sowohl Treidel- wie Floßverkehr zu sehen.

Das Bodensee-Verkehrsgebiet

Wenn wir uns der Nordseite zuwenden, stehen wir vor dem *Kabinettstück* des Raumes, dessen Mechanismus die Herren Ing. F. Widmer und J. Wahrenberger geschaffen haben. Wir drücken auf einen elektrischen Knopf, und schon beginnt die Karte selbst sich zu erklären. In der Reihenfolge ihrer Entstehung leuchten *weiß sämtliche Schiffslinien* und dann *rot die Eisenbahnlinien des Bodenseegebiets* auf:

1847	Ulm-Ravensburg-Friedrichshafen
1853	München-Lindau
1855	Winterthur-Romanshorn (NOB)
1856	Winterthur-St. Gallen-Rorschach (Bahnhof und Hafen)
1857	Rorschach-Chur
1857	Winterthur-Schaffhausen (NOB)
1863	Konstanz-Schaffhausen (über Singen)
1869	Rorschach-Romanshorn
1871	Romanshorn-Konstanz
1872	St. Margrethen-Bregenz (Lindau)-Feldkirch-Arlberg
1875	Singen und Konstanz-Etzwilen-Winterthur
1895	Etzwilen-Schaffhausen
1896	Radolfzell-Überlingen
1899	Friedrichshafen-Lindau
1901	Überlingen-Friedrichshafen
1910	Romanshorn-St. Gallen-Wattwil (BTB)

Andere weniger wichtige Strecken sind eingezeichnet. Diese *Chronologie des Verkehrs* begegnet, in ihrer unmittelbaren Anschaulichkeit, großem Interesse.

Durchgangsverkehr der Eilfuhren Italien-Deutschland

Es ist bemerkenswert, wie nach der Einführung der Bodenseedampfschiffahrt ab 1. Januar 1825 der Durchgangsverkehr von Süden nach Norden auf die *Schiffsstrecke Rorschach-Friedrichshafen* abgestimmt wurde³⁴. Die Transporte ab Mailand-Bergamo via Splügenpaß benötigten bis Friedrichshafen nur noch

fünf, bis Frankfurt am Main neun, bis Leipzig zehn, bis Frankfurt a. d. Oder oder London vierzehn Tage. Immer mehr trat die erwähnte Strecke anstelle der früheren über das Veltlin-Stilfserjoch-Reschen/Scheideck-Landegg-Fernpaß-Füßen-Ulm, die das Bodenseegebiet links liegen ließ, in Erscheinung. Als aber die Gotthardroute nach 1830 neuerstellt wurde, vermochte sie besonders für Westdeutschland bestimmte Güter von der über unsern Ort führenden Linie abzuziehen.

Die Anschlüsse der Eilwagen- und Schiffskurse um 1840

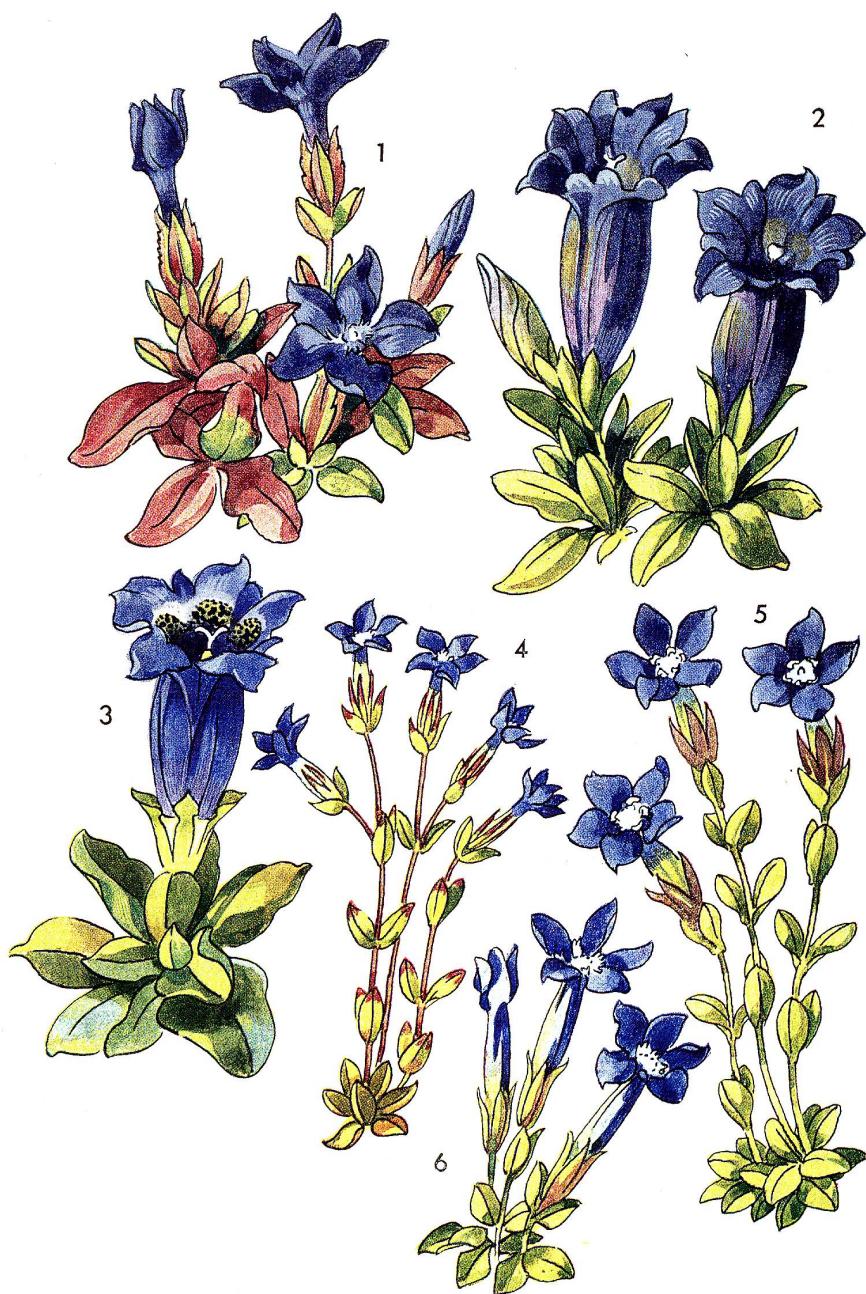
zeigen, wie der Dampfschiffskurs Rorschach-Friedrichshafen sich in die Reiseroute Mailand-Ulm einschob³⁵. Weil damals aber bereits 8 Dampfer eingesetzt waren, konnten auch die Schiffskurse nach Konstanz und Lindau in Rorschach Anschluß an die Postkutschen gewinnen.

Beim Übergang des Postwesens an den Bund im Jahre 1849 berührten Rorschach folgende *Diligencekurse*: Schaffhausen-Steckborn-Konstanz-Rorschach; Arbon-Rorschach; Amriswil-Neukirch-Rorschach; St. Gallen-Rorschach; St. Gallen-Rorschach-Rheineck-Chur (Tag- und Nachtkurse). Im Posthalterievertrag vom 18. Oktober 1847 (ebenfalls ein Jubiläum!) zwischen der Postverwaltung des Kantons St. Gallen und Herrn I. B. Ernst zur Krone in Rorschach, wo die Posthalterei und Haltestelle war, wurden genaue Abmachungen über die Befahrung der Strecke Sankt Gallen-Rheineck und zurück getroffen. Sieben Jahre später kam die Bahn.

Mit dem Bau der Nordostbahnstrecke Winterthur-Frauenfeld-Romanshorn, der *ersten schweizerischen Bahnstrecke*, welche den Bodensee berührte - und zwar gerade fünf Monate vor der Strecke Winterthur-St. Gallen-Rorschach - erwuchs in Romanshorn ein erfolgreicher ostschweizerischer Konkurrent. Mit dem groß angelegten Hafen, der Übernahme des Trajektverkehrs mit Deutschland 1869, der eigenen Getreidelagerung und mit der 1910 eröffneten Bodensee-Toggenburgbahn überflügelte es bald den Rorschacher Transitverkehr.

Drei Dampfschiffstypen - zum Vergleich

Gerade rechts anschließend bietet sich ein Vergleich dreier Schiffsgrößen zwischen dem kleinsten Schiff der Bodenseeflotte, dem «Max Joseph» (Lebensdauer 1824-1830), einem zweimastigen Dampfer 100 Jahre später und einem Doppelschrauben-Dieselmotor-Passagierschiff, wie es die 1932/33 erbauten Schwesterschiffe «Thurgau» und «Zürich» darstel-



Illustrationsprobe

aus dem Werk «Alpenblumen» von Prof. W. Schneebeli †
Fünffarben-Buchdruck der Buchdruckerei E. Löpfe-Benz, Rorschach

len. Wir sehen, daß die neuesten Schiffe wieder kürzer geworden sind und daß die Breite im Vergleich zur Länge zugenommen hat, eine Folge der Stromliniengestaltung.

Zum Bahnjubiläum 1847-1947

Von der Leistungsfähigkeit unserer Bahnen, die 1947 hundert Jahre Geschichte hinter sich hatten

(Eröffnung der ersten schweizerischen Eisenbahn Zürich—Baden am 9. August 1847), mögen uns zum Schluß folgende Zahlen einen Begriff geben: 1945 wurden von der SBB 205 Millionen Reisende befördert. Das macht durchschnittlich im Tag 561 000 oder 13 % der Bevölkerung. Die Zahl der gefahrenen Zugskilometer betrug im gleichen Jahr 49 140 777. Das macht im Tag 134 632 Kilometer oder etwas mehr als dreimal den Erdumfang³⁶.



A N M E R K U N G E N

¹ Vgl. Rorschacher Neujahrsblatt (R.N.) 1923, S. 5-27.

² Vgl. R.N. 1927 S. 7-18, 1929 S. 7-14 und 1931 S. 5-18.

³ Gmür, Rechtsquellen S. 5 u. 7.

⁴ Erst Ende des 15. Jh. im neuen Amtshaus (Kanzlei), heute «Schiffände» und alte Post.

⁵ Erst im 18. Jh. auf Mariaberg.

⁶ Vgl. Joachim v. Watt: Chronik der Äbte und Prof. Dr. Plac. Büttler: der Rorschacher Klosterbruch und die Beteiligung der Gemeinden Rorschach und Goldach am nachfolgenden St. Gallerkrieg (Ostschweizerisches Wochenblatt, Rorschach 1901, Nr. 12-13, 16-18 und 22).

⁷ Nördlich der heutigen Hafenstation.

⁸ Wirtshaus, in dem der Wein des Abtes ausgeschenkt wurde, heute Federer & Co.

⁹ An der nördlichen Ecke des damaligen Kornhauses.

¹⁰ Oberer Bogen zwischen dem nun verschwundenen «Spirig» und der Hafenstation, unterer Bogen zwischen Oskar Weber und Schweiz. Bankgesellschaft.

¹¹ Das geht aus No. 15 der Lindauer Ordnung für Lädin und Halblädin Schiffleute hervor vom Jahre 1751 (Staatsarchiv, Rubr. 166, Fasc. 2, Schiffahrts- und Hafenordnungen), wo von Halblädin- oder Rorschacher Schiffleuten die Rede ist.

¹² Tagebuch des Abtes Pius I, 831; vgl. Baurechnung Stiftsarchiv St. Gallen, Rubr. LXVI, Fasc. 15.

¹³ Das geht aus folgender Stelle der Kornmarktordnung von 1729 hervor (Gmür, Rechtsquellen S. 62): «lestlichen solle in dem Kornhaus sich jeder Kornführer nur eines standes begnügen lassen und mehr als nicht, dan zwey des gredhauses und zwey seiner aignen ständen gebrauchen».

¹⁴ «... und weilen der Bach under der Gröd gar vil Sand und Kiß einfürth, und dan das gewell solches in die stelli hat mögen werffen, und also flach machen» (Stiftsarchiv St. Gallen, Rubr. LXVI, Fasc. 15).

¹⁵ Abt Cölestins II. Tagebuch III, 468.

¹⁶ Vgl. auch Dr. Jos. Müller: Das Kornhaus von Rorschach, R.N. 1947 S. 63.

¹⁷ Nach Henne-Amryhn, Geschichte des Kantons St. Gallen von seiner Entstehung bis zur Gegenwart, St. Gallen 1863.

¹⁸ Abt Bedas Tagebuch III, 71.

¹⁹ Vgl. R.N. 1929 S. 7-14.

²⁰ Staatsarchiv St. Gallen, Rubr. 166 Schiffahrt, Fasc. 2 Bodensee, Nr. 3 Hafen und Landungsplätze, b) Ablagerungsplätze am Hafen von Rorschach.

²¹ Vgl. R.N. 1931, S. 9 und 10. .

²² Vgl. R.N. 1931, S. 14-16.

²³ Staatsarchiv St. Gallen, Amtsbericht für 1866 S. 46.

²⁴ Staatsarchiv St. Gallen, Amtsbericht für 1868 S. 80, und 1869 S. 134 f.

²⁵ Jakob Keller, Kornhaus und Kornmarkt in Rorschach im staatlich-kantonalen Jahrhundert, Beilage zum Bericht der thurgauischen Kantonsschule, Schuljahr 1925/26, Huber & Co., Frauenfeld 1926, S. 41 f.

²⁶ Eberhard Graf Zeppelin, Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1824-1884, S. 43, 14. Heft der Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung.

²⁷ A. O. Aepli, Historische Darstellung der Hoheitsrechte der Schweiz. Eidgenossenschaft auf dem Bodensee, S. 175 f., Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte, Heft XII.

²⁸ Vgl. R.N. 1947, S. 68.

²⁹ Dr. Hektor Ammann, Die wirtschaftliche Stellung St. Gallens im Mittelalter, St. Gallen 1928.

³⁰ Alfred Schelling, Die kaufmännische Botenanstalt St. Gallen-Nürnberg, St. Gallen 1928, Bd. 36 der Mitteilungen des Historischen Vereins St. Gallen.

³¹ Dr. K. Wolfart, Geschichte der Stadt Lindau, Lindau 1909, 3 Bände.

³² Vgl. vom Verfasser, Rheinschiffahrt und Flößerei Bünden-Bodensee und der Transithafen Rheineck, R.N. 1933.

³³ Eberhard Graf Zeppelin, Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1824-84 und E. Krumholz, Die Geschichte des Dampfschiffahrtsbetriebes auf dem Bodensee (bis 1905).

³⁴ Zusammenstellungen 1947, überreicht von der SBB.