

Romanshorn : ein ostschweizerischer Verkehrsort

Autor(en): **Moser, Fritz C.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst**

Band (Jahr): **25 (1935)**

Heft 33

PDF erstellt am: **23.09.2024**

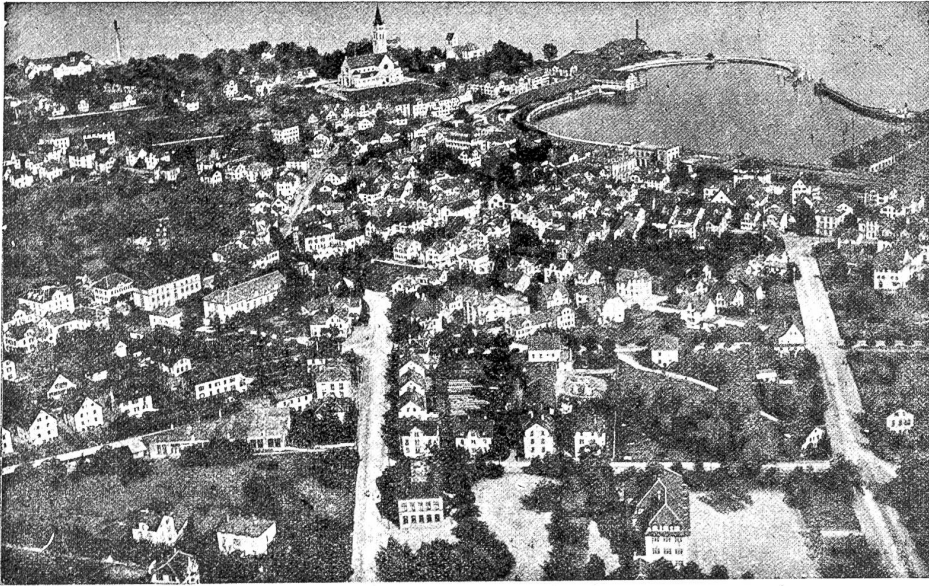
Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-645878>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



↳ Romanshorn: Gesamtansicht. Fliegeraufnahme aus 300 m Höhe.

Romanshorn.

Ein ostschweizerischer Verkehrsort.

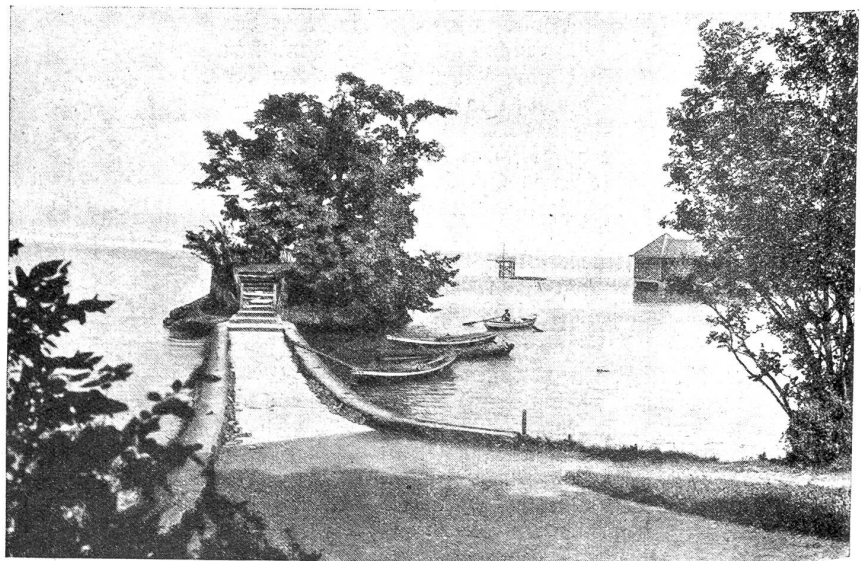
Eine ebenso eigenartige wie bemerkenswerte Entwicklung hat der ostschweizerische Verkehrsort Romanshorn durchgemacht. Von einer alemannischen Hofriedlung auf dem „Horn“ am Bodensee, die uns aus dem Jahre 779 urkundlich bekannt ist, ausgehend, kam man schleppenden Schrittes durch ein Jahrtausend. Am Anfang des vorigen Jahrhunderts war Romanshorn noch immer ein Fischerdorf mit wenigen hundert Einwohnern; aber der Güterverkehr mit Segelschiffen über den See begann doch schon anzuziehen. Im Jahre 1812 ließen sich drei Speditionsgeschäfte im Orte nieder und 1815 wurde das „Grethaus“ am See für die Aufnahme von Gütern erbaut. Eine Fahrstraße nach Amriswil ins Thurtal kam aber erst 1838/39 zur Ausführung, und nun war auch der „Alte Hafen“ in Romanshorn bereits als offizielle Landungsstelle am Bodensee anerkannt. Aber das Dorf hatte immer noch sein bescheidenes Aussehen, es besaß alte, verwitterte Holzhäuser am Seeufer und auf einer Anhöhe darüber die kleine, alte Kirche und das „Schloß“ der bischöflich sanktgallischen Vögte, deren letzter im Jahre 1805 sein Amt hatte niederlegen müssen, als die Bürger Romanshorns in Arbon der thurgauischen Regierung die Treue schworen.

Als die Nordostbahn-Gesellschaft um die Mitte des 19. Jahrhunderts den Bau der Bahnlinie Zürich-Frauenfeld-Romanshorn-Norschach in Angriff nahm, entschied sich nach anfänglich hartem Kampfe das Schicksal Romanshorns. Es wurde aus der unbedeutenden Fischeriedlung mit einem Schläge das Einfallstor für die Transporte über den Bodensee in die Schweiz. Im Jahre 1855 fuhren die ersten Züge von Frauenfeld her in Romanshorn ein, das damals nur provisorische Baracken anstelle eines Bahnhofgebäudes besaß. Im Jahre 1869 wurde die Strecke Norschach-Arbon-Romanshorn dem Betrieb übergeben und 1871 die Weiter-

führung dieser Bahnstrecke von Romanshorn nach Konstanz. 1910 wurde die Bodensee-Toggenburg-Bahn von Romanshorn über St. Gallen nach Wattwil erbaut. Während dieser Zeit hat der Bahnhof Romanshorn eine beispiellose Entwicklung durchgemacht. Er verfügt heute über eine benutzbare Geleislänge von 36 Kilometern und hat sich zweimal, 1891/92 und 1910 bei Eröffnung der Bodensee-Toggenburg-Bahn den veränderten Verhältnissen mit Erweiterungsbauten anpassen müssen. —

Diese Entwicklung wäre ohne den Bodensee-Schiffs- und Trajektverkehr nicht möglich gewesen. Hatte man schon bei der Bahnhofsanlage 1859 in sehr weitläufiger Weise auf die Forderungen der Zukunft Rücksicht genommen, indem man sehr großzügige Bauten erstellte, so hat man auch bei An-

lage des neuen Hafens sein Allermöglichstes getan. Derselbe hat damals den respektablen Flächeninhalt von 74,140 Quadratmetern erhalten und ist heute noch der größte Hafen am Bodensee. 1861 hatte man, als die großen ungarischen Getreidetransporte über den See nach Romanshorn kamen, in aller Eile provisorische Lagerschuppen in beträchtlichen Ausmaßen erstellen müssen, die heute noch in Benützung stehen. In diesem Jahre wurde auch die erste Schiffswerft in Romanshorn erstellt. Die Nordostbahn verfügte seit 1857 über sechs Dampfschiffe und zwei Schleppfähne. Als 1869 der Dampf-Trajektbetrieb für Güter von Romanshorn nach Friedrichshafen und Romanshorn nach Lindau eingeführt wurde, steigerte sich der Güterumsatz sehr bedeutend. Die Gesamtleistung des Trajektendienstes betrug in den Jahren 1869—1900 in der Richtung Lindau-Romanshorn 445,800 beladene und 48,286 leere Güterwagen, sowie in der Richtung Romanshorn-Lindau 131,629 beladene und 358,121 leere Wagen, zusammen also 577,429 beladene und 406,407 leere, gesamtlast 983,836 Güterwagen mit einem Gesamtgewicht von 4,581,700 Tonnen. Seit Erbauung der Ar-



Romanshorn. Inseli.

bergbahn 1884 war der Güterverkehr München-Lindau-Romanshorn allerdings ganz bedeutend zurückgegangen. Der Transit-Güterverkehr mit Trajekt, das ist die Beförderung der Wagenladungsgüter über den See ohne Umlad, in Güterwagen auf großen Rähnen, hat aber seine große Bedeutung nach wie vor behalten. In Romanshorn werden jährlich über 50,000 Eisenbahnwagen ein- und ausgeschifft, wofür die Bundesbahn drei Motortrajektfähne und einen Anhängerfahn auf den Linien Romanshorn-Lindau und Romanshorn-Friedrichshafen in Betrieb gesetzt hat. Daneben führt sie drei Personendampfer und zwei außerordentlich schöne und hochkomfortabel eingerichtete neue Motorschiffe „Thurgau“ und „Zürich“, welche in den Jahren 1932 und 1933 mit einem Kostenaufwand von je über einer halben Million Franken auf der Werft in Krefeld (Deutschland) gebaut, wurden, über den Bodensee. Die große Autofähre „Schussen“ der Deutschen Reichsbahn, die neben 10 beladenen Güterwagen Autos und Personen nach Friedrichshafen führt, sei auch noch erwähnt.

Es ist klar, daß bei einer solchen Verkehrsentwicklung — Romanshorn ist neben St. Gallen der bedeutendste Verkehrsort in der Ostschweiz — auch die Ortschaft selber erstaunlich aufblühte. Vor einem Vierteljahrhundert wurden zwei neue, große Kirchen mit einem Kostenaufwand von je einer halben Million Franken erbaut. Ein Gaswerk, das heute der Gemeinde gehört, entstand im Werte von 600,000 Franken. Stattliche Schulhäuser, zwei Badanstalten und ausgedehnte Wohnquartiere wurden gebaut. Die Baugenossenschaft des Verkehrspersonals besitzt allein 47 Häuser mit 98 Wohnungen. Die Anlage des ganzen Ortes ist frei, die Bauart offen und der Geist der Bevölkerung, die 6500 Seelen zählt, fortschrittlich. Die Industrie ist nicht sehr bedeutend, was eine starke Verproletarisierung wie in Arbon verhindert hat. Seit dem Weltkrieg und den Krisen Jahren ist allerdings ein Stillstand in der Verkehrsentwicklung



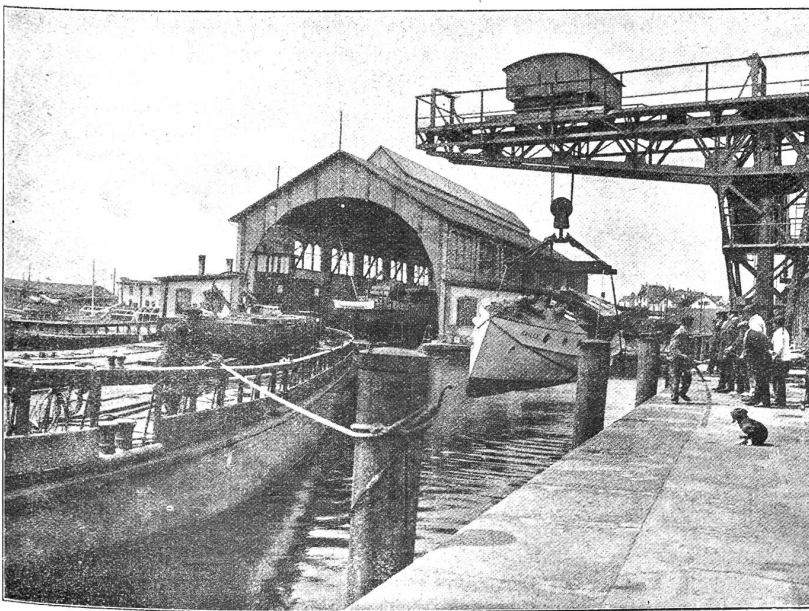
Hafenansicht mit Lagerhäuser der S. B. B.

eingetreten. Aber in den letzten Jahren ist eine ziemlich Bautätigkeit festzustellen gewesen, und die Gemeinde hat durch Auffüllung eines Seereals den wunderschönen Seepark angelegt, der mit seinen Anlagen eine eigentliche Zierde des schönen Ortes ist.

Dem Besucher von Romanshorn bietet sich nicht nur bedeutende Vorzüge am Orte selbst. Ist schon die Nähe des gewaltigen Bodensees mit seiner freien, weiten Offenheit von beruhigendem Einfluß auf das menschliche Gemüt, so ist es weit mehr noch eine Fahrt mit den schönen Motorschiffen und Dampfern auf dem See. Nach allen Richtungen stehen die Reiseziele offen. Aber auch die Bahnen entführen einen jeden nach den vier Richtungen hin ins Mittelland und auf die Berge.

Dr. Fritz C. Moser.

Ein Dörflein von 450 Einwohnern baut ein neues Schulhaus.



Schiffswerfte mit elektrischem Krahn.

Wenn eine große Ortschaft ein neues Schulhaus baut, dann ist weiter nichts dabei, es war eben notwendig und wurde gemacht. Wenn aber ein kleines Dörflein mit vorwiegend landwirtschaftlicher Bevölkerung und Arbeiterschaft ein solches erstellt und fast die ganze Bauumme vorgespart hat, dann ist das schon allerhand, und kommt selten in Krisenzeiten, wie der heutigen, zustande. Das Dörflein heißt Wiler bei Ugenstorf, liegt am Süden der ehemaligen Kornkammer von Bern, an der untern Emme und träumt seit Jahrhunderten in seinem Wald von Obstbäumen ein beschauliches Dasein. Nicht daß die Bewohner von Wiler etwa rückständig wären, bewahre, sie sind im Gegenteil sehr aufgeschlossen für alles, was in der Welt vorgeht und haben ein großes Verständnis für praktische und kulturelle Neuerungen. Aber sie haben ihren eigenen Charakter, wissen, was sie wollen, stehen mit beiden Füßen fest in der Wirklichkeit und haben darum auch so beharrlich ihr Geld für ein neues Schulhaus zusammengelegt.