

Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 19 (1929)

Artikel: Bilder aus der Rorschacher Hafengeschichte des 19. Jahrhunderts. II. Teil, 1830-50
Autor: Grünberger, Richard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-947135>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

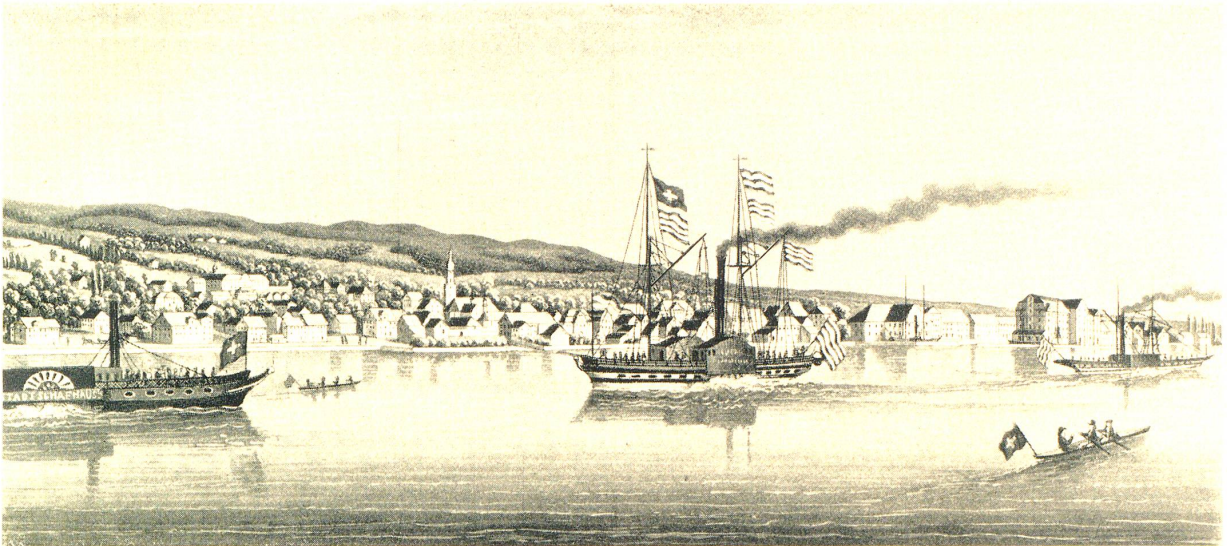
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.10.2024

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



Rorschach um 1850. (Bild im Ratssaal Rorschach.)

Bilder aus der Rorschacher Hafengeschichte des 19. Jahrhunderts

II. Teil: 1830—50 *)

Von Richard Grünberger, Rorschach.

I. Staatliche Verkehrshilfe.

Auf die Pariser Julirevolution des Jahres 1830 folgte in der Schweiz die Regenerationsbewegung. Bis in unsere Heimat war der fortschrittliche Geist zu spüren, der auf Besserung der bestehenden Einrichtungen, vorab auch auf die Hebung der Verkehrsverhältnisse abzielte. Das St. Galler Volk gab sich 1831 eine demokratische Verfassung, unter deren Herrschaft der Kanton einen schönen Aufschwung erlebte. Die Gemeinde Rorschach zählte damals 1527 Einwohner und 513 Gebäude.

Der November 1833 brachte ein Gesetz über die Haupt- und Handelsstrassen. Das neue war, dass der Kanton ein Strassennetz von 60 Stunden Länge übernahm und die Staatsverwaltung von jetzt an den Unterhalt der grossen Strassen besorgte, der früher einzelnen Personen und Gemeinden überbunden war. Hand in Hand damit ging die Zentralisation der Weg- und Brückengelder und der Zölle. Achtzig verschiedene Zölle und Weggelder des Staates, der Gemeinden und Korporationen fielen. Schlagbäume und Zollstationen im Innern des Landes verschwanden.

*) Der I. Teil: Bis 1830 ist im Rorschacher Neujahrsblatt 1927 erschienen.

Die Strassenbauten wurden zu einem wichtigen Programmpunkt der Regierung, als es ihr gelang, den tüchtigen österreichischen Techniker Alois Negrelli für die Stelle eines kantonalen Strassen- und Wasserbau-Inspektors zu gewinnen. Zuerst wurde die «im Zustand des Verfalls befindliche Strasse durch die Alte Landschaft» und dann auch diejenige durch das Rheintal wiederhergestellt.

Vom Kaufmännischen Direktorium in St. Gallen übernahm der Staat jetzt auch das Postwesen. Vier Dampfer befuhren damals den See. Dem Verkehr waren jetzt manche Wege geebnet. Wir deuten die genannten Massnahmen nicht nur als wirtschaftliches Wiedererwachen unserer Heimat, sondern als Zeichen einer neuen Zeit.

II. Erste Hafendarbeiten des Jahrhunderts.

In engem Zusammenhang mit den Strassenbauten stehen die Bauarbeiten am Rorschacher Hafen 1833 bis 1834, — die ersten seit Eröffnung der Dampfschiffahrt.

Einem Gutachten Negrellis an das Domänendepartement entnehmen wir einige Bemerkungen über den schlimmen Zustand, in den die Anlage in den letzten Jahrzehnten geraten war. Der Unterbau des Korn-

und Kaufhauses war vom Wasser stark angegriffen und verfault. Die Dämme bei der Hafeneinfahrt und beim Kaufhaus waren schon seit einiger Zeit derart zerfallen, dass eine östliche Einfahrt bestand. Keine Verpfählung schützte die Gebäude gegen den heftigen Wellenschlag von Osten. Dem Hafen drohte Verschlammung. Grössere Schiffe konnten deshalb beim Kornhaus nur mit Mühe anlegen. Das Einlaufen der Dampfschiffe von Friedrichshafen und Ludwigshafen und der Andrang der Marktschiffe verlangten auch bessere Abladeplätze.

Es wurden daher, neben den Ausbesserungen der Dämme, den Reparaturen an den Staatsgebäuden und den nötigen Baggerungsarbeiten auch kleinere Abladeplätze gewonnen, so hinter dem Kornhaus, bei der Ausfahrt und hinter dem Kaufhaus (vgl. Plan S. 12). Negrelli beantragte eine östliche Ausfahrt; diese kam jedoch erst 1868 zustande. Der Staat bewilligte Fr. 18,000.—, die sich auf die einzelnen Arbeiten folgendermassen verteilten: Maurerarbeit Fr. 14,959.58; Zimmermannsarbeit Fr. 2625.52; Schmiedearbeit Fr. 233.20.

Das damalige Hafengebiet an der Quaimauer war ein Oellicht und zeigte gegen denjenigen Abschnitt des Sees, von dem aus die Einfahrt in den Hafen ungefährdet vor sich gehen konnte, weisses, gegen den andern rotes Licht. Die Nebelglocke war neben der Hafenmauer aufgestellt. Sobald man die Nebelsignale eines Dampfers vernahm, wurde die Glocke mit kurzen Unterbrechungen solange geläutet, bis dieser in Sicht kam. Später, als Fahrpläne mit Angabe der Ankunftszeiten eingeführt wurden, begann man mit dem Läuten gewöhnlich eine Viertelstunde vor dem Einlaufen des Dampfers.

Es sei hier auch erwähnt, dass die Dampfbootverwaltungen damals Anbindelöhne zu entrichten hatten, die in jedem Hafen anders berechnet waren. Aus diesen Geldern wurden eigens bestellte Anbinde bezahlt. So entrichteten die badischen und württembergischen Dampfer in den Jahren 1831—34 für's Anbinden ihrer Schiffe in Rorschach für die Fahrt 48 kr. 1835 wurden die Anbindelöhne in Rorschach auf 36 kr. herabgesetzt.

III. Verkehrsbestrebungen der 30er Jahre.

Im Jahre 1837 — 25 Jahre nach den ersten Versuchen ihres Erfinders, George Stephenson — tauchte die Frage einer Eisenbahn, wohl zum ersten Mal, in unserer Gegend auf. Als es sich um die Korrektur der Strasse von St. Gallen nach Rorschach handelte, beantragte der Kleine Rat in einer von Baumgartner, dem Nachfolger Müller-Friedbergs, verfassten Botschaft vom 7. November dem Grossen Rat, es sei einstweilen eine grössere Aufwendung für diesen Zweck zu unterlassen und dafür mit aller Kraft der Bau einer Eisenbahn vom Bodensee nach St. Gallen zu betreiben. Die Regie-

rung, erfüllt von der grossen Bedeutung, die der Dampfzug für den Völkerverkehr bekommen werde, hätte am liebsten die Vorstudien für noch weitere Strecken im Kantonsgebiet an die Hand genommen.

Der Grosse Rat teilte jedoch den Optimismus der Regierung nicht — zweifelten doch kundige Techniker, ob die Lokomotive so starke Steigungen überwinden könnte — und bewilligte den Kredit für die Strassenerweiterung. Den Bau der Eisenbahn überliess er der folgenden Generation.

Ende der 30er Jahre nimmt der Dampferverkehr grössere Formen an. Ein erster Vertrag über die Beförderung von Brief- und Poststücken auf der Linie Lindau-Rorschach kam zwischen der kgl. bayrischen Generalpost-Administration und der Vereinigten Lindau-Konstanzer Gesellschaft 1838 zustande. Diesem folgte 1839 ein Vertrag der fürstlichen Thurn und Taxis'schen Postverwaltung mit der Friedrichshafener Gesellschaft für die Strecke Friedrichshafen-Rorschach.

IV. Rorschach als Schiffswerft.

Alle Uferstaaten begannen Ende der dreissiger Jahre fieberhaft Schiffe zu bauen. Sogar im Rorschacher Hafen liess die neue Württembergische Bodensee-Dampfschiffahrts-Gesellschaft am 13. Februar 1839 mit dem Bau eines neuen Schiffes beginnen. Das Unternehmen von Escher-Wyss & Cie. in Zürich führte sich dabei so glänzend auf dem Bodensee ein, dass seither die Mehrzahl der Bodensee-Dampfschiffe bei dieser Firma bestellt wurden. Die Dampfkessel bezog man noch von Rotterdam. Die innere Ausstattung wurde damals als besonders geschmackvoll angesehen. Am 15. Mai erfolgte der Stapellauf in dem von den Lokalbehörden reich geschmückten Hafen. Zur Begrüssung des neuen Kollegen erschienen der «Wilhelm», die beiden Konstanzer Schiffe «Leopold» und «Helvetia», sowie der «Ludwig» von Lindau. Ein Kind des Dampfschiffverwalters von Friedrichshafen vollzog die Taufe des neuen Schiffes, indem es mit den Worten: «Kronprinz sollst du heissen!» eine Champagnerflasche an dessen Bug zerschellte*).

Gleichzeitig mit dem «Kronprinz» lag auch ein neues bayrisches Schiff auf der Rorschacher Werft. Es wurde so konstruiert, dass es neben dem bisherigen einzigen Rheinschiff, der badischen «Helvetia», die niedrigen Brücken bei Stein und Diessenhofen leicht passieren konnte. Ende Februar 1840 begann es als «Concordia» seine regelmässigen Fahrten.

Damit war aber auch schon die «Aera» der Rorschacher Schiffswerft vorbei.

*) Der „Kronprinz“ wurde 1864 als „König Karl“ neu aufgerüstet, 1890 als „Württemberg“ ein zweites Mal renoviert und diente bis 1904. Vielen Rorschachern wird der „niedrige Kasten“ noch in Erinnerung sein.

V. Missverhältnis zwischen Verkehrsaufschwung und Hafenanlage.

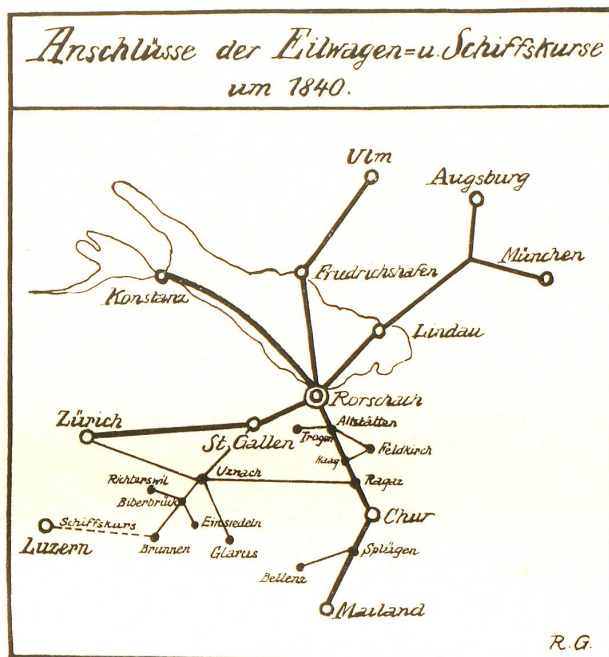
Alle Schiffsbauten jener Zeit wurden eng berührt durch die Hafenverhältnisse Rorschachs, dessen ungenügende Anlage damals weitherum berüchtigt war. Bald klagte der Kaufhausverwalter, bald ein Kapitän, diesmal eine Dampfschiffahrtsgesellschaft allein, ein ander Mal beschwerten sich alle drei zusammen. Die Klagen drehten sich zur Hauptsache immer wieder um die drei alten, seit der Aebtezeit bestehenden Grundübel des Hafens: geringe Tiefe, Schwierigkeit der Erweiterung und Empfindlichkeit gegen Oststurm.

Fand bei Winterwasserstand ein Zusammentreffen von drei Dampfschiffen statt, was 1838 z. B. dreimal in der Woche vorkam, musste eines draussen warten, bis es seine Ladung löschen konnte. Bregenz verschob die Erstellung eines neuen Schiffes, bis es über die Art der Veränderung des Rorschacher Hafens genauen Aufschluss erhielt. Der Friedrichshafener Gesellschaft wurde die Zusicherung auf Abänderung und Verbesserung des Hafens gegeben, als sie beschloss, den mit seinen 41,25 Metern*) damals längsten Dampfer «Kronprinz» auf der Rorschacher Werft zu bauen.

Einem gemeinsamen Schreiben der drei Dampfschiffahrtsgesellschaften entnehmen wir: Der Hafen befindet sich in einem so mangelhaften Zustand, dass der Aufenthalt darin bei stürmischer Witterung höchst gefahrvoll ist. Der Innenraum ist so klein, dass Boote von 130—150 Fuss, die in nächster Zeit erstellt werden sollen, nicht sicher einlaufen können, weil der Bugspriet schon am Ende des Hafens steht, während das Steuerruder noch nicht den Eingang verlassen hat! Die Einfahrt ist zu schmal. Wegen der Brandung sollte die nördliche Einfahrt geschlossen und nach Osten verlegt werden. Die Mauern sind zu niedrig und sollten sich wenigstens 5 Fuss aus dem Wasser heben. Der Landungsplatz ist im Sommer 2—2½ Fuss unter Wasser, sodass die Passagiere der Dampfschiffe ihren Weg entweder durch das mit Gütern gefüllte Kaufhaus oder über eine, gewöhnlich in einem erbärmlichen Zustand befindliche Notbrücke nehmen müssen und somit jedenfalls auf eine sehr unangenehme Weise belästigt werden. Die abgefaulten Pfähle vor dem Kaufhaus sollten erneuert werden, weil die Schiffe durch das Anschlagen schon wiederholt beschädigt wurden. Wenn schon ein Schiff beim Kaufhaus liegt, wird die Einfahrt erschwert, wenn nicht verunmöglicht. Bedürfnis ist ferner ein zweiter Kran an der Nordseite des Kaufhauses, sowie eine zweckmässige Hafenbeleuchtung. Zum Schluss heisst es: «Der Platz Rorschach ist nach und nach der Zentralspunkt der Dampfschiffahrt auf

*) Das längste Bodenseeschiff ist die „Stadt Bregenz“ mit 57,55 Metern.

dem Bodensee geworden. Durch die frequente Befahrung desselben hat sich Handel und Verkehr gehoben, und es sind den dortigen Gemeindeangehörigen dadurch ganz neue Erwerbsquellen eröffnet worden, die einzig und allein dem gemeinnützigen Unternehmen unserer Anstalten zugeschrieben werden müssen. Für den ganzen Kanton ist die Dampfschiffahrt von Vorteil begleitet, indem von den sämtlichen Gesellschaften gegenwärtig schon einige tausend Gulden jährlich nur an Zöllen in die Kantonskasse fliessen, welcher Betrag sich in Zukunft noch höher stellen wird.»



Die damalige Bedeutung Rorschachs im Schiffsverkehr mag noch mit einigen Angaben von 1839 belegt werden. Auf der Route Lindau-Rorschach wurden wöchentlich 1100 km gefahren, während die Fahrtleistung der Dampfer auf dem Ueberlingersee 250, auf dem Untersee 180 und auf Schiffsrouten des nördlichen Bodenseeufer gar nur 81 km betrug. — Die Zeiten haben sich gründlich geändert; heute ist das deutsche Ufer das frequentierteste.

In den folgenden Jahren stieg die Bedeutung der Märkte Rorschach und Ueberlingen derart, dass eine direkte Schiffsverbindung zwischen den beiden Ortschaften hergestellt wurde.

Die um 1840 zur Verfügung stehenden sieben Dampfer konnten sich dadurch in den Dienst des Fernverkehrs stellen, dass sie die Anschlüsse an die deutschen und schweizerischen Eilwagen besorgten. (Vgl. die Skizze.) Der St. Gallen-Churer Tag-eilwagen hatte während der Sommermonate folgende Kursordnung:

St. Gallen . . . ab 7.30 Uhr	Chur ab 5.00 Uhr
Rorschach . . . ab 8.30 „	Ragaz ab 7.30 „
Altstätten . . . an 11.30 „	Altstätten . . . an 12.30 „
„ ab 13.15 „	„ ab 13.15 „
Ragaz an 18.45 „	Rorschach . . . an 16.00 „
Chur an 21.00 „	St. Gallen . . . an 17.45 „

Die Eilpost brauchte für die Strecke Rorschach-Chur (inkl. Mittagshalt in Altstätten) 10 $\frac{1}{2}$ bis 11 Stunden, die der Engadinexpress heute in 1 Stunde 40 Minuten durchfährt.

Deutlich tritt Rorschach als Brennpunkt des Bodenseeverkehrs hervor (vgl. Neujahrsblatt 1925, Seite 17). Zum erstenmal wieder seit den Fürstäten blüht der Seeverkehr auf, nach jahrzehntelangem Tiefstand infolge unglücklicher Zeitereignisse. Das Dampfschiff und die Gunst der Lage waren es, die vereint — trotz des schlechten Hafens! — unsere Ortschaft wirtschaftlich hoben. Ist es wohl ein Zufall, dass man gerade damals daran ging, die Landungsstellen von Horn und Steinach besser zu stellen, dass 1842 der Kanton Thurgau den Hafenverhältnissen in Romanshorn die erste Aufmerksamkeit schenkte?

Es ist nicht abzusehen, was aus der st. gallischen Hafenstadt in wirtschaftlicher Hinsicht (vergleiche den Aufschwung Romanshorns, das um die Jahrhundertmitte noch ein Fischerdorf war) hätte werden können, wenn der Staat damals in vorausschauender Weise eine Lösung gefunden hätte, die den bestehenden Uebelständen, vor allem dem Platzmangel, einmal gründlich abgeholfen hätte! Unter diesem Eindruck steht man so recht bei den folgenden Kapiteln über den Umbau 1840/41, der wieder nur Palliativmassnahmen brachte, und deshalb neuen Klagen rief.

Nicht nur bis zur Jahrhundertmitte, nein, durchs ganze Jahrhundert hindurch lässt sich dieses Verlangen nach Platz, nach Ausdehnungsmöglichkeit der mittelalterlichen Hafenanlage verfolgen. Dass eine endgültige Abhilfe bei dem damaligen Stand der Technik oder bei der damaligen finanziellen Lage des Staates und den seiner sonst noch harrenden Aufgaben eine recht schwierige Sache war, wollen wir Rorschacher von heute uns nicht verhehlen, die wir ja selbst für jahrzehntelang diskutierte ältere und neuere Verkehrsfragen eine gute Lösung erhoffen.

VI. Hafenumbau 1840/41.

In den Jahren 1839—43 wurde die Rorschach durchziehende Staatsstrasse von St. Gallen ins Rheintal — das am stärksten benützte Verbindungsmittel der Ostschweiz — mit einem Aufwand von 422,000 Franken korrigiert. Man beseitigte die bisherigen starken Steigungen und legte die Strasse von St. Gallen bis St. Gallen sozusagen neu an.

Damit im Zusammenhang (und um den dringendsten Mängeln, sowie den obgenannten Klagen abzu helfen) wurde 1840/41 ein Umbau des Hafens vorgenommen.

Das Hafenbassin wurde einwärts gegen den Marktplatz erweitert (bis zur heutigen Stelle) und mittelst einer Maschine aus Konstanz ausgebaggert. Das bei den Bauten benötigte Flachschiiff lieferte Bodman. Die Quais am Kaufhaus und Kornhaus wurden erhöht, die Dämme demoliert und durch neue, mehr seitwärts liegende ersetzt. So ergab sich eine Erweiterung nach drei Seiten, nach Süden, Westen und Osten. Dieser Umbau ist das Mittelding zwischen dem Hafen Abt Bedas und der heutigen Anlage (vergleiche den Plan auf S. 12).

Sowohl längs der Hafenmauern, sowie an den beiden Hafenköpfen wurden Schutzpfähle angeordnet, um sie vor dem allfälligen Anprall einfahrender Dampfer zu schützen. Zum gleichen Zwecke wurden im Innern des Hafens längs der Quaimauern auf 6—8 Meter Entfernung voneinander Pfähle gerammt.

VII. Klagen der 40er Jahre.

Aber die beschriebenen Massnahmen genügten nicht. Die Klagen hörten — namentlich von Lindau her — bis 1848 nie auf, trotzdem der Kanton für bauliche Verbesserungen in den zehn Jahren von 1839—49 38,400 fl in den Hafen steckte. Der Verkehr hatte sich eben in kurzer Zeit verdreifacht.

Trotz des Umbaus war der Hafen für den Winterwasserstand nicht genügend vertieft worden.

Da der Kanton in den 40er Jahren nur wenige Ablagerungsplätze für Steine längs des Bodensees besass, war der Hafenplatz durch Sandsteine von Wienacht-Lutzenberg, die über Rorschach per Segelschiff exportiert 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 wieder über 4 Wochen noch dort lag, musste mit 1 kr vom Gulden Wert bezahlt werden. Von allen Seiten wurde nun die Wegräumung der hinderlichen Steinmassen verlangt.

Ein weiteres Hindernis bildeten die unter Wasser liegenden Pfähle beim Kornhaus.

Beredete Klagen wurden geführt über den Hafenbetrieb. Es wird eine Hafenzolizei gefordert, die unparteiisch und ohne Willkür bestimme, wie sich die Boote beim gleichzeitigen Eintreffen in Rorschach zu plazieren hätten. Es wird jene im Hafenplan durch Pfeile angedeutete Ordnung empfohlen. «Der Damm sollte bei der Landung und vor der Abfahrt nicht durch müssige Zuschauer oder gar durch Karren oder Waren Colli beengt sein, damit der Passagier ruhig und ohne Drängen aussteigen kann, ohne Gefahr, vom Damm zu stürzen.» Segelschiffe, welche sich an Landungsstellen befinden, wo ein kommendes Dampfboot anlegen muss, haben sich davon zu entfernen. Bei Nebelwetter soll die Nebelglocke fleissig geläutet und damit nicht zugewartet werden, bis

man das erwartete Boot in der Nähe des Hafens vermutet. Im Winter soll der Hafen vom Eise gereinigt sein. —

Was das Kaufhaus anbetrifft, beklagen sich die Gesellschaften über die Aus- und Einladerlöhne, die sie in Rorschach für dort angestellte Leute bezahlen müssten, während sie doch dafür eigene Schiffsmannschaft besäßen. Sie wünschen «Beseitigung solcher Monopole, welche die Freiheit und selbständige Bewegung hindern.» Auf Anfrage über herrenloses oder aus Irrtum über Rorschach verführtes

diesen Jahren der allgemeinen Verkehrsentwicklung bedeutsame Schwankungen. Trotz neuer Regelung der Verhältnisse für Kornhaus und Kornmarkt im Jahre 1833 ging der Kornverkehr unaufhaltsam zurück, bis zu Ende des Jahres 1840 die schönen «Schütten» des Kornhauses leer standen. Und 1846 auf 47 kam ein neuer Rückschlag durch ein Missjahr mit folgender Teuerung. Der Kanton St. Gallen musste sich nochmals, wie vor 30 Jahren, mit dem Fruchthandel befassen, um dem Lande das nötige Brot zu sichern.



Rorschach mit Rheintaler-Eilwagen und Dampfboot.
(Bild im Ratssaal Rorschach.)

Gut habe die Kaufhausverwaltung oft ungenügenden Aufschluss geben können. Man fordert eine alljährliche Veröffentlichung solchen Gutes.

Im Kornhaus wünschen sie Aufhebung des Ausruferlohnes (6 kr pro Ladung), sowie der sogenannten Stellgebühr (15 kr per 100 Sack Getreide), deren Zweck sie nur in der Belastung der Fruchtführer sehen. Sie fordern schnelleres Ausladen, Aufhören bei Einbruch der Dunkelheit und Weiterfahren erst andern Tags, dringende Fälle und Winterszeit ausgenommen.

VIII. Vom Getreideverkehr.

Der Getreideverkehr Rorschachs, das bis zur Jahrhundertmitte eine ausgesprochene Kornmarktsstätte blieb, während sein Konkurrenzplatz Lindau mehr als Weizenmarkt in Betracht kam, erlebte in

Die Zufuhrrou ten waren via: Rhein-Mannheim — (Venedig)-Verona-Brenner-Arlberg — Marseille-Rhone-Basel und Strassburg — Genua-Gott hard-(Splügen) — Ungarn-Regensburg-Friedrichshafen. —

Amerika lag damals für die Rorschacher Zwecke zu fern.

Wer eine Ahnung davon bekommen will, was es braucht, bis der Laib Brot auf unserem Tische ist, der muss die Berichte über die Fruchtbeschaffung des Staates nachlesen. Da ging nicht immer alles nach Wunsch. Missernten und Sperren, ausserordentliche Verhandlungen, Verschleppung, Zollschikanen, politische Störungen, Spekulation, Spedition zur Uebergangszeit (Wasserschäden, frühzeitiger Winter, Schneefälle auf den Paßstrassen) konnten das Risiko ins Unglaubliche steigern.

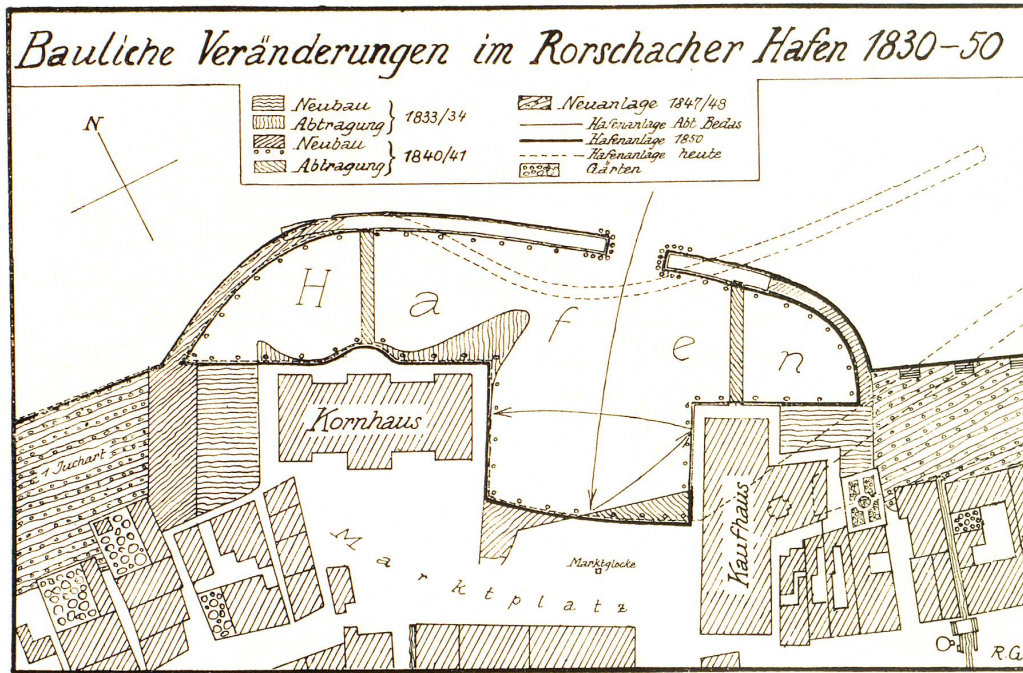
Den Eisenbahnen blieb es vorbehalten, dieses Risiko zu verringern oder durch Heranführen der Bezüge aus günstiger gestellten Gegenden allmählich fast ganz zu beheben.

IX. Erste Bodensee-Eisenbahn und St. Galler Verkehrspläne.

Nachdem alle bisherigen Versuche an der Hartnäckigkeit einzelner Uferstädte gescheitert waren,

den Verträge zwischen den genannten Kantonen und der sardinischen Regierung abgeschlossen, als wichtigere Ereignisse die Sache in den Hintergrund schoben.

Gleich ging es einem Aufruf des Kaufmännischen Direktoriums vom Jahre 1846 zur Gründung einer Gesellschaft, die eine Bahn Rorschach-St. Gallen-Wil-Winterthur plante. Ja man schwärmte bereits für eine Weiterführung bis Genf, als die innerpolitischen Ereignisse jener Jahre vorerst alle solchen Bestrebungen lahmlegten.



kam im Winter 1846 der erste gemeinsame Fahrplan sämtlicher Schiffsverwaltungen zustande und machte endlich der die Reisenden missleitenden, skandalösen Wegschnapperei ein Ende.

Ein Jahr darauf berührte — fast gleichzeitig mit der Vollendung der ersten Schweizerstrecke von Zürich nach Baden — die erste Eisenbahn das Bodenseeufer mit der Linie Ravensburg-Friedrichshafen.

Angesichts dieser Rührigkeit über dem See schmiedeten auch die St. Galler wieder Eisenbahnpläne. 1846/47 projektierte der Kanton, zusammen mit Graubünden und Tessin, nach dem Plan des Bündner Ingenieurs Lanicca, eine Bahn vom Bodensee über den Lukmanier bis an den Langensee und weiter bis Genua. Schon waren die entscheidenden

X. Hafenbauten 1847/48.

Die Kantonsregierung hatte in Rorschach noch Dringenderes zu tun. Es galt, den lästigen Platzmangel zu beseitigen.

In die Jahre 1847/48 fallen Auffüllungsarbeiten zur Gewinnung eines neuen Quais östlich vom Kaufhaus, der mit drei Mauerstiegen versehen wurde. Von diesem Platz aus wurde eine Ausfahrt nach der Landstrasse gewonnen durch Ankauf und Niederlegung eines Häuschens. 1848 wurde mit einem Kostenaufwand von 15,000 fl westlich des Kornhauses ein Ablagerungsplatz von einer Juchart Inhalt erbaut. Diese Ablagerungsplätze (vgl. obigen Plan) wurden dann versteigert und verpachtet.

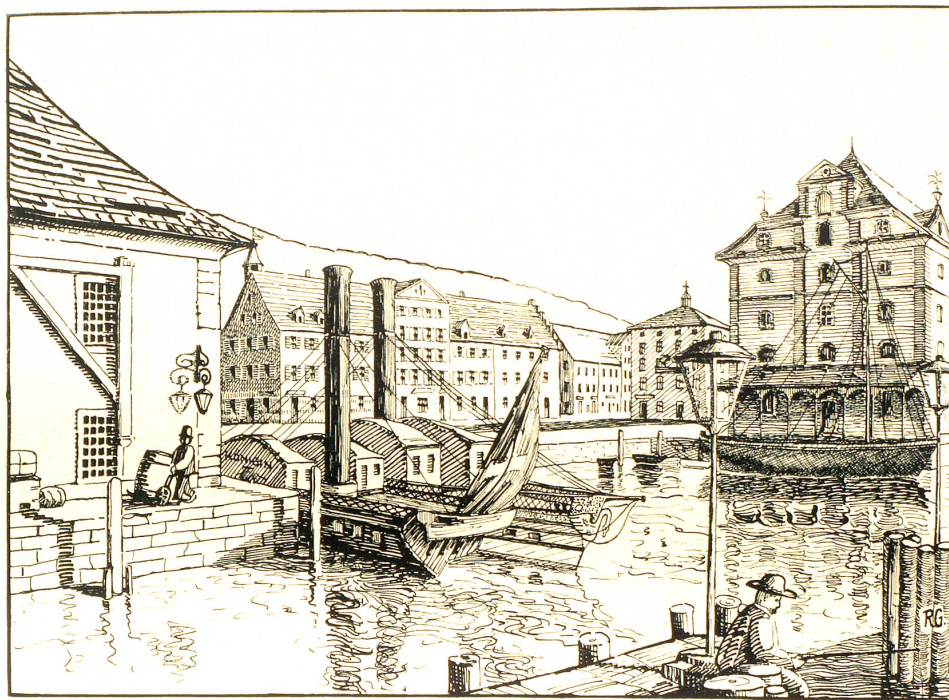
Leider haben die Stürme vom 9./10. November 1848 diesen Anlagen stark mitgespielt.

Wir entnehmen einem Bericht: «Der ausserordentlich grosse Schaden dehnt sich über alle Bauobjekte am Hafen von Rorschach aus. Die Anwohner bezeugen, nicht nur nicht ein ähnliches Ereignis erlebt zu haben, sondern auch keine Ahnung gehabt zu haben, dass in solcher Heftigkeit je der Bodensee aufgeregt werden könne. Nach Augenzeugen überschlugen sich die Wellen des Sees am neuen Quai hinter dem Kaufhaus so hoch, dass sie 20 und 30 Schritt hinter der Mauer herabfielen und dass Arbeiter, welche sich

windung des Bruderzwistes, zum starken B u n d e s - s t a a t.

Als Zeichen der Zeit, welche sich am Rorschacher Hafen auswirkten, mögen folgende genannt sein:

Am 13. November 1848 wurde eine neue Hafenordnung aufgestellt. Die Instruktionen für den Hafenmeister lauteten: Vollziehung der Hafenordnung, Ueberwachung der Anlande- und Abladeplätze und des Strandbodens, polizeiliche Aufsicht über den Hafen, Ueberwachung des Gebrauchs des



Rorschach 1850.

(Nach einem unvollständigen Aquarell von F. J. Rothfuchs bearb. - Original im Ratssaal Rorschach.)

in die Nähe der Mauer begeben wollten, an Seile angebunden werden mussten! Und dies bei ziemlich kleinem Wasserstande des Sees.»

Eine Quaimauer wurde «serpentinartig bearbeitet» und unterwühlt, so dass sie überhängend wurde. Die Randmauern östlich und westlich waren aus den Fugen. Wegen dieses Schadens, der auf über 2000 Franken geschätzt wurde, reichte Ingenieur Faller 1849 eine Nachforderung ein.

XI. Zum Abschluss der Jahrhunderthälfte.

Das Näherrücken des neuen Verkehrsmittels verschaffte dem Rorschacher Hafen — ähnlich den Zeiten eines Ulrich Rösch — ein vermehrtes Interesse. Auch politische Ereignisse bereiteten sich vor. 1848 wandelte sich die Schweiz, nach glücklicher Ueber-

Luckenschiffs. Die Hafenmeisterstelle wurde dem Gredmeister übertragen.

Schon am 13. Oktober forderte der neue Hafenmeister, gestupft durch erneute Wünsche der Kapitäne, in einer Eingabe an das Baudepartement, eine vorteilhaftere Hafenbeleuchtung in Form von Pechkränzen und Verlegung der Nebelglocke an die Nordseite des Kaufhauses, da bei ihrem jetzigen Standort auf der Hafenmauer der Schall oft in eine entgegengesetzte Richtung getragen werde.

Eine Verordnung der st. gallischen Kantonsregierung, welche wegen der Revolutionswirren in Deutschland 1848/49 den badischen Staatsangehörigen den Eintritt in den Kanton untersagte, war schuld, dass der früher stark frequentierte Kurs Konstanz-Rorschach fast einging.

Das Bundesgesetz über das schweizerische Zollwesen vom 30. Juni 1849 räumte mit sämtlichen noch bestehenden Binnenzöllen auf.

Als letztes für unsern Hafen zu buchendes Ereignis der ersten Jahrhunderthälfte sei genannt: die Gründung der Schweiz. Dampfboot-A.-G. für den Rhein und Bodensee in Schaffhausen (1850). Die Gesellschaft begann im Herbst ihre Fahrten zwischen Lindau - Rorschach - Schaffhausen mit dem Dampfer «Schaffhausen». Mit der neu eingeführten Dampfsirene als Nebel- und Warnsignal, mit seinen 45,45 Metern Länge und 19,5 km pro Stunde war er das damals best eingerichtete, längste und schnellste Bodenseeschiff.

Die Bodensee-Dampferflotille der 4 Gesellschaften zählte um die Mitte des Jahrhunderts 10 Schiffe (ohne die 4 ältesten Dampfer, die abgebrochen werden mussten), von denen das zuletzt genannte erstmals die Schweizerflagge auf dem See einführte.

Damit schliessen wir unsere Betrachtung.

Mit seinen 1751 Einwohnern spielte unser Hafenort um die Jahrhundertmitte eine noch unbedeutende, fast bescheidene Rolle, gemessen an dem Mass der Gegenwart und verglichen mit weit begünstigteren Plätzen. Immerhin war er aus dem Dornröschenschlaf der fürststädtischen Epoche erwacht. Seine ausgesprochene Verkehrslage am Binnensee, alte Traditionen des Kornmarkts und eine wachsame, auf Fortschritt bedachte Bürgerschaft sollten sich als

starke Kräfte in der wirtschaftlichen Entwicklung erweisen. So stand Rorschach noch im Mittelpunkt und stets unter dem bestimmenden Eindruck der Dampfschiffahrt.

Die zweite Jahrhunderthälfte aber wird beherrscht von den Eisenbahnen.

Literaturverzeichnis.

A. Quellen.

- Staatsarchiv St. Gallen: Rubr. 166 Schiffahrt, 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; c) Landungsplätze ausserhalb des Hafens von Rorschach;
No. 5: Dampfschiffahrt.

B. Bearbeitungen.

- Eberhard Graf Zeppelin: Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee 1824—84.
Kaltenbach Ernst: Beiträge zur Anthropogeographie des Bodenseegebiets, Basel 1922.
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, bes. Jubiläumsschrift 1. Januar 1920.
Regierung des Kantons St. Gallen: Der Kanton St. Gallen 1803 bis 1903, Denkschrift 1903.
St. Gallische Jahrbücher.
Wartmann Dr. Herm.: Industrie und Handel des Kantons St. Gallen auf Ende 1866, St. Gallen 1855.