

Die Steinbrüche bei Buchen und der Staader Hafen in ihrem Zusammenhang

Autor(en): **Grünberger, Richard**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **19 (1929)**

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947137>

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.

Die Steinbrüche bei Buchen und der Staader Hafen in ihrem Zusammenhang

Von Richard Grünberger, Rorschach.

(Phot. vom Verfasser.)

Wer über Wartensee zum Nagelstein und weiterhin nach Steinernen Tisch oder Thal seine Schritte lenkt, der kommt jenseits des herrlich gelegenen Schlosses auf steinigem Pfad durch eine kleine Waldschlucht zu den mächtigen, weitherum bekannten *Steinbrüchen ob Buchen*. Das sind die obern Brüche. Zu den Steinbrüchen von Staad-Buchen zählen aber auch die 200 und 300 Meter seewärts entfernt liegenden untern Brüche und die Seelaffenbrüche bei Blatten. Von den im genannten Abschnitt sich befindlichen Brüchen, deren Material von jeher in Staad auf die Schiffe verfrachtet wurde, sind zu unterscheiden die Brüche bei Wienacht, deren Besitzer die Steine stets nach Rorschach an den See brachten und die seit Eröffnung der Heidenerbahn (1875) ein ideales Transportmittel besitzen. Doch von diesen Brüchen, die der Heidenerbahn gehören, sei hier nicht die Rede. Von der Höhe des erstgenannten grossen Steinbruchs, der einen tiefen und interessanten Einblick in das Innere unseres Rorschacherberges gewährt, sehen wir direkt auf den Staader Hafen, der in 1300 Meter Luftlinie von den Brüchen entfernt gebaut wurde. Brüche und Hafen standen und stehen heute noch in enger Wechselbeziehung.

Alle Brüche haben vorzügliches Material. Sie gehören der marinen Molasse an. Diese graublauen Plattensandsteine finden ihre Hauptverwendung bei Gartenanlagen, für Trockenmauern, Terrassen und Wege. Die meterdicken Schichten werden zu modernen Gartenweg-Platten gespalten. Grosse Schleifsteine für Hammerschmitten von 2,70 m Durchmesser und 25 cm Dicke werden geliefert. In häufiger Verwendung trifft man die Steine auch als Ofenplatten, Treppentritte und Grabsteine (besonders in Oesterreich) und bei Uferschutzbauten. In Rorschach ist der Quai der Seeparkanlage aus solchem Material aufgeführt, ferner das Pestalozzischulhaus und das Restaurant Marienberg, dessen Erker aus einem riesigen Block besteht, der im Rohzustand 300 Zentner wog. Der Sandstein diente auch beim Bau der Bodensee-Toggenburgbahn zur Ausmauerung des Bruggwald-Tunnels. Diese Beispiele aus unserer nächsten Heimat liessen sich leicht vermehren.

Eine besonders harte und widerstandsfähige Abart stellt der körnige Muschelsandstein in den Brüchen bei Blatten dar. Diese sogen. Seelaffe liefert hauptsächlich Marksteine, Strassenvorlagen und Mauerquadern. Die feine Ware kommt nach Bürglen in die dortige Kunststeinfabrik.

Der Abbau der Gesteine geschieht senkrecht zur Streichrichtung der Schichten. Es ist kein leichtes Brot, das der Steinbrecher verdient. Man muss es gewohnt sein, stundenlang im Schatten feuchter Steinwände zu arbeiten. Auf einbeinigem Stuhl sitzend, löst er die Platten mittels «Zweispitz» (Pickel), Hammer, «Weggen» (grosser Keil) und «Bissen» (kleiner Keil). Mit dem Bohrgeschirr wird das minderwertige Material «heruntergeschossen», schlechte Lagen werden gesprengt. Wo hingegen die Wand gut ist, wird ausschliesslich mit Zweispitzen geschrotet. Mancherlei Gefahren drohen dem Steinhauer durch Stein Schlag. Auf den schrägen Schichten kann er ausgleiten und abstürzen. Die Arbeitszeit hat sich der Natur anzupassen und umfasst 9, im Winter 8 Stunden.

Mit grossen Hebeisen werden die Blöcke aus dem Bruch befördert, um auf die schweren, von zwei Pferden gezogenen Karren geladen zu werden. Tief graben sich die Räder der Fuhre in den Waldweg. Ueber Oberdorf-Buchen-Blatten geht der Transport zur Hälfte nach dem Staader Hafen und per Motorschiff ins ganze Bodenseegebiet, zur andern Hälfte nach der Station, wo der Steinhauer noch manche Arbeit harret.

Wer sich die Mühe nimmt, den zusammenhängenden, gewaltigen obern Brüchen entlang zu gehen, die zum grössten Teil ausser Betrieb sind, aber immer noch vorzügliches Material aufweisen, wer sich nicht scheut, über Stock und Stein, durch Stauden und Sumpf zu klettern, manchmal im Tropfregen hoher, überhängender Wände, die so glatt abgeschrotet sind, als hätte sie die Säge zerschnitten, wer diese Reise zehn Minuten lang fortsetzt und immer noch weitere Brüche trifft, der muss über die Arbeit staunen, die hier der Mensch seit Jahrhunderten geleistet hat.

Einst sahen diese Wände Hochbetrieb. Bis 1890 arbeiteten zeitweise 300 Steinbrecher unter 15 Mei-



Jetzige Arbeitsstelle.

stern. Jeder Meister hatte 2—3 Arbeitsgruppen. 36 Paar Ochsen liefen zwischen Bruch und See hin und her. Jedes Paar brachte es auf 7—8 Fuder pro Tag. — Heute arbeitet hier Steinlieferant Jak. Bärlocher auf Buchberg mit 16 Mann.

Die Entstehung des Staader Hafens hängt eng mit dem Steinverkehr zusammen. Noch 1890 war letzterer der einzige Industriezweig der Staader, der einer grösseren Anzahl Einwohner Arbeit und Verdienst brachte.

Die Entstehungsgeschichte des heute bestehenden Hafens lässt sich auf Grund der Urkunden und Protokolle im Staatsarchiv St. Gallen genau verfolgen.

Da der Kanton um die Mitte des vorigen Jahrhunderts nur wenige Ablagerungsstellen für Steine längs des Bodensees besass, andererseits der Abbau in den Steinbrüchen eifrig betrieben wurde, waren diese Plätze meist überfüllt: so der Hafenplatz in Rorschach, der damals das ganze Jahr hindurch unzugänglich, und die Staatsstrasse bei Staad und Speck, die häufig mit Steinen überlegt war. Sogar beim Altenrhein wurden Steine verladen.

1844 überliess nun ein Herr Schönenberger den ihm gehörenden Platz beim Hörnlibuck (auch Hörlibock, Hürlibug genannt, bei der heutigen Villa Kopp), woselbst ein alter Steinbruch war, dem Staat. Dieser verpachtete den Platz wieder an Private. Die Steinführer, die nun beim Hürlibug ihr Material verfrachteten, ersparten eine halbe Stunde Weges nach Altenrhein.

In Staad-Speck standen, inkl. Hörnlibuck, fünf Landstellen zur Verfügung, die aber sozusagen alle den grossen Mangel aufwiesen, dass sie nur bei günstigem Wasserstand sicheres Verladen gestatteten. Aus diesem Grunde verführten die Staader ihre Steine zeitweise bis Rorschach. Als aber 1852 das Rorschacher Zollamt die Anlande- und Ablagerungsplätze beschränkte, mussten sich die Steinbruchbesitzer nach weiteren Ablagerungsplätzen umsehen. Doch erst seit 1870 tauchen eigentliche Staader Hafenprojekte auf. Es hiess, die herzogliche Familie auf Wartegg betreibe den Bau eines Hafens. Aber das schön ausgearbeitete und im Staatsarchiv liegende

Projekt scheiterte, einmal an der Grossartigkeit und zweitens am Geldmangel.

1878 schien ein «Sicherheitshafen» beim Hörnlibuck verwirklicht zu werden. Die Stelle hatte den Vorteil, dass sie mit verhältnismässig geringen Kosten ausgebaut werden konnte, aber den Nachteil, dass sie etwas weit von Staad entfernt war. Als die Gemeinde Rorschacherberg sich sträubte, die Kosten mitzutragen, fiel das Projekt dahin.

1887 häufen sich die Klagen, sowohl der «überseeischen» als herwärtigen Schiffer, und — der Staader Hafenmeister übermittelte sie getreulich dem Gemeinderat von Thal. — Merkwürdig übrigens die Existenz eines obrigkeitlich gewählten Staader Hafenmeisters, ohne dass derselbe über irgend eine öffentliche Landestelle zu befehlen gehabt hätte. Alle fünf Stellen waren in privater Hand. — Aus den Klagen ist Folgendes ersichtlich: Die Staader Landstellen boten so wenig Schutz, dass die Schiffe bei drohendem Gewitter oder Sturm, ob halb oder ganz beladen, in den Hafen von Rorschach flüchten mussten. Wenn dann der Sturm gar nicht kam oder vorüber war, konnte man wieder herauf fahren und die Beladung fortsetzen. Bei niedrigem Seestand konnten die Schiffe die Landungsstellen gar nicht erreichen.

Jetzt legte sich der Bodensee-Segelschiffer-Verband ins Mittel. 1888 umfasste dieser Verband, dessen Rechtsdomizil Arbon war, 24 Mitglieder mit 21 Segelschiffen. Die Versicherungssumme betrug 50,000 Franken, die gesamte Tragkraft der Schiffe 1075 t. Der Verband nahm in seinen Hauptversammlungen jedesmal Stellung zu der Staader Hafenfrage, erinnerte auch an zwei wegen der schlechten Anlande-verhältnisse 1885/86 versunkene Schiffe und stufte wiederholt die Thaler Gemeindebehörde. Der Verband brachte es dazu, dass im Winter 1888/89 zum



Die Arbeit mit dem „Zweispitz“.



Mittels „Weggen“ und „Bissen“ gelöste Platten.

erstermal detaillierte Seetiefenmessungen bei Staad vorgenommen wurden, die aufs neue die sehr ungünstigen Verhältnisse bei Niederwasser offenbarten. Es wurden umfassende Massnahmen, vor allem Dammbau und Baggerung empfohlen.

Als wieder nichts in der Angelegenheit geschah, beschloss der Segelschiffverband in seiner Generalversammlung 1890 «in Staad keine Steine mehr abzuholen, bis dort eine sichere Schiffflände erstellt sei.» Also der Boykott in aller Form.

Jetzt kam die Hafenfrage ins Rollen. Die Staader Steinlieferanten fühlten sich schwer geschädigt durch diesen Beschluss. Sie fürchteten, die «überseeischen» Bauleute würden die Steine von Wienacht-Lutzenberg beziehen, oder sie selbst würden gezwungen, ihre Steine ebenfalls über Rorschach zu verfrachten, wo nämlich gerade damals die Anlandebedingungen für die Segelschiffe verbessert worden waren. Zum Ueberfluss kamen noch Klagen vom badischen Ministerium des Innern über das Sinken dreier ihrer Schiffe vor Staad (sie konnten allerdings wieder gehoben werden).

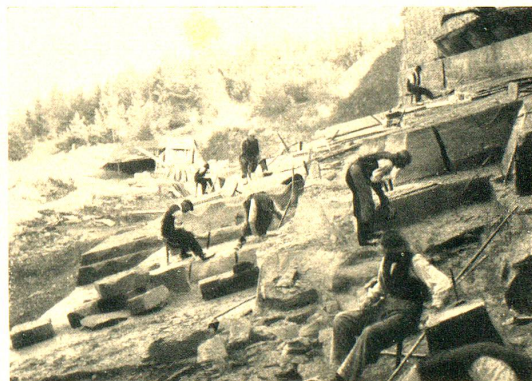
Der Segelschiffverband verlegte seine Generalversammlung 1891 nach Staad und lud dazu das st. gallische Baudepartement, sowie die Steinbruchbesitzer ein. Die Konferenz vom 6. Februar einigte sich im Prinzip auf den Landeplatz nördlich des Schmitter'schen Lagerplatzes (beim Wäldchen zwischen Anker und Häusergruppe am See). Der Damm sollte erweitert und durch Baggerung ein Tiefgang von zwei Metern ermöglicht werden. Es wurde dabei betont, dass im Winter gelegentlich schon 6 Schiffe, im Sommer sogar 10 zugleich beisammen waren.

Aber drei, fünf, — — neun Jahre verstrichen, das Jahrhundert ging zu Ende — und noch nichts war getan. Die Hafenfrage schien wieder einzuschlafen. Staad selbst, obwohl es ein eigenes Interesse hatte, tat nicht viel in der Sache, und der Standpunkt des Gemeindeammanns von Thal war: Die Erstellung und Unterhaltung von Hafenanlagen jeder Art in Staad sei ausschliesslich Sache des Staates, nicht der politischen Gemeinde. Man war auch der Meinung, der

Steinexport ab Thal werde abnehmen, infolge der in absehbarer Zeit eintretenden Erschöpfung der Steinlager. Aber der Kantonsingenieur verneinte dies. Sogar der ehem. Kapitän und damals k. k. Oberinspektor Krumholz in Bregenz interessierte sich für Staad, schlug Abänderungen vor und verfertigte fünf Pläne.

Tatsächlich musste der Staat helfen! Er hatte auch internationalen Verpflichtungen nachzukommen, die in Bezug auf Instandhaltung der Häfen und Landestellen gegenüber andern Bodensee-Uferstaaten eingegangen worden waren. Nach langjährigen Verhandlungen, die sich namentlich wegen der auseinandergehenden Ansichten über die Verpflichtungen zu Bau und Kostentragung schwierig gestalteten, genehmigte und subventionierte der Kanton 1900 das Projekt des heute bestehenden Segelschiffhafens nördlich des «Löwen», wo schon früher eine Landestelle für Dampfschiffe gewesen sein soll. Die Gemeinde Thal, als Erbauerin des Hafens, erhielt an die Kosten des zu 96,000 Franken veranschlagten Baues (Hafenanlage, Zufahrtsstrasse und Bodenerwerbungen) einen Staatsbeitrag von 30 % oder im Maximum 28,800 Fr. So konnte der Hafen in den Jahren 1901/02 gebaut werden. Er erhielt einen eingemauerten und genügend Lagerraum bietenden Einladedamm, der sich im Bedarfsfall noch erweitern liess. Thal übernahm auch den spätern Unterhalt der Anlage.

Zusammenfassend können wir aus diesem heimatkundlichen Werdegang feststellen: Die Ausbeutung der Steinbrüche bei Buchen und die Staader Hafenfrage gehören zusammen. Die alten Landestellen in Staad-Speck waren zu wenig tief und boten keinen Schutz gegen West- und Nordwind. Als der Hauptinitiant für den Hafenbau muss der Bodensee-Segelschiffer-Verband angesehen werden. Ist auch der Steinverkehr gegenüber früher zurückgegangen und hat sich selbst die Konkurrenz, der Kunststein in Staad eingestellt, — der Staader Hafen wird seiner ersten Bestimmung als Exportplatz für Sandsteine auch fernerhin treu bleiben, infolge der Ergiebigkeit alter und neuer Brüche.



Arbeiter im Bruch.