Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 34 (1944)

Artikel: Die alte Segelschiffahrt auf dem Bodensee
Autor: Moser-Gossweiler, F.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947721

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: 12.07.2025

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

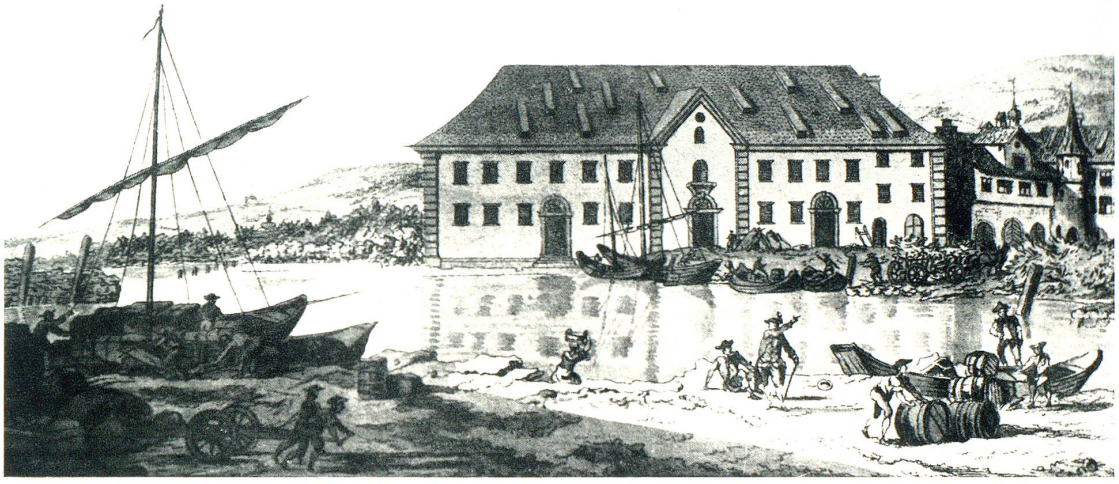
Die alte Segelschiffahrt auf dem Bodensee

VON DR. F. MOSER-GOSSWEILER †, ROMANSHORN

In der Zeit der Römerherrschaft heißt der Bodensee bei Plinius «Brigantinus lacus» und später bei Mela «lacus Venetus», der Untersee aber «lacus Acronus». Brigantium, das heutige Bregenz, war die Stadt der Brigantii («die Erhabenen») und hatte im römischen Straßen- und Schiffsverkehr Bedeutung erlangt. In Bregantia war die von den Römern auf dem Bodensee unterhaltene Barkenflotte stationiert, deren Befehlshaber sich zeitweise in Bregenz, während der übrigen Zeit aber in Confluentes aufhielt, womit wohl das heutige Konstanz gemeint ist. Diese Flotte war dem Militärgouverneur von Rhätien unterstellt. Wir hören aber schon früher von einer römischen Flotte auf dem Bodensee. Als Tiberius die Raeter und ihre Nachbarn, die keltischen Vindeliker, im Jahre 15 n. Chr. unterwarf, ließ er auf einer Insel des Bodensees, vermutlich der Reichenau, wie Strabo berichtet, eine Flotte zimmern, mit der er den Booten der Vindeliker ein für diese vernichtendes Treffen lieferte.

Als die römische Herrschaft der fränkischen gewichen war und die alten Heerstraßen der Römer nach und nach in Zerfall übergingen, blieb der Schiffahrt nach wie vor ihre Wichtigkeit erhalten. In den frühkarolingischen Zeiten war sie ein königliches Regal, und für die Grafen als Verwalter des königlichen Besitzes waren besondere Schiffahrtsregeln aufgestellt. In den Jahren 801 bis 813 bestimmt eine derselben: «Et unus quisque comes... in suo comitatu... habeat pontes bonos, naves bonas.» Die Grafen hatten also für gute Schiffe und gebrauchsfähige Brücken in ihrem Verwaltungsbezirk zu sorgen.

Im Gebiete des Bodensees war für die Schiffahrt des Frühmittelalters das Kloster St. Gallen mit seinen Besitzungen im Nibelgau, Argengau, Linzgau und in der



Rorschacher Schifflände mit Zollhaus anno 1780 — Stich von Pfenninger

Herrschaft Baar, jenseits des Bodensees, wichtig. Aus den Urkunden dieses Klosters erfahren wir im Jahre 782 erstmals etwas vom Hafen Steinach. Die Abgaben der genannten Besitzungen kamen über den See nach Steinach und wurden von dort mit Wagen nach St. Gallen geführt. Es war hauptsächlich Korn und Salz, was diesen Weg ging. Der «nave Steinacham» (Hafen von Steinach) wird in Ekkehardi casus S. Galli zweimal erwähnt. Im Jahre 891 wird in einer Urkunde das Recht des Klosters St. Gallen genannt, Schiffsholz (navalia ligna) im Kobelwald im Rheintal zu fällen und über den Bodensee zu führen (per lacum asportanda).

Was unterhalb des Hafens Steinach hinsichtlich der Schiffahrt im Frühmittelalter vorging, läßt sich aus den urkundlichen Quellen nicht ermitteln. Bei der Vorliebe des Mittelalters für die Fluß- und Seeschiffahrt können wir aber ohne weiteres annehmen, daß der Bodensee und Untersee und der Rhein bis Schaffhausen von Schiffen befahren wurden. Von der Illermündung im Rheintal bis zum Laufen bei Schaffhausen bestand ja ein ungehinderter Wasserweg. Das Gefälle von der Illermündung bis zum Bodensee beträgt 0,9 Promille, von Konstanz bis Schaffhausen aber nur 0,128 Promille.

Im 13. Jahrh. kam die Leinwandfabrikation zuerst in Konstanz, dann in St. Gallen, im Thurgau und Bodenseegebiet auf. Schon 1283 ordnete der Konstanzer Rat den Handel mit Leinwand. Die «tela de Constanza» ging bis auf die vier Messen der Champagne, wo die Konstanzer Leinwandherren eigene Verkaufshäuser unterhielten. Auch die Schaffhauser betrieben schon im ersten Drittel des 13. Jahrh. Leinenhandel über die Alpen nach Como und Südtirol. Später lief die Stadt St. Gallen mit ihrer feineren und schöneren Leinwand den Konstanzern den Rang ab. Die Leinwand wurde meistens auf dem Landweg befördert. Das Salz von Reichenhall und das Korn aus den deutschen Bodenseehäfen aber wurde zu Schiff bis Schaffhausen und unter Umfahrung des Rheinfalls, wo die Waren auf Wagen befördert werden mußten, auf Flußkähnen bis Eglisau und Laufenburg geführt. Die Bodenseeschiffe beförderten fast ausschließlich Waren. Der Fremdenverkehr war sehr gering. Zwar führte ein Pilgerweg aus Süddeutschland über den Bodensee nach Einsiedeln, der zur Zeit der Engelweihe im September stark besucht war. Das Itinerarium Einsiedlense aus der Wende vom 13. zum 14. Jahrh. sagt diesbezüglich: «Swer will gien ze den ainsiedel, da vnser Fraw rastet, der sol gien ... gen kepptun (Kempten im Allgäu) vnd gen Lindaw (Lindau) vnd sol denn faren vber den sew gen *Roschach*. Von Roschach huntz (nach) sand Gallen.» Hier geschieht des Hafens von Rorschach erstmals Erwähnung. Dieser hatte Arbon und Steinach den Rang abgelaufen, wie derjenige von Lindau Bregenz. Der Hafen von Bregenz lag im Spätmittelalter für den Warentransport von Süddeutschland nach den Alpenpässen und ins schweizerische Mittelland zu ungünstig und verlor seine Bedeutung an die Häfen von Fußach und Rheineck sowie Rorschach. Wer vom Bodensee nach St. Gallen wollte, der benutzte nun nicht mehr den Hafen von Steinach, sondern legte in Rorschach an und stieg von dort hinauf. Seit 1459 gehörte Steinach der Stadt St. Gallen. Sie hatte ein eigenes Gredhaus dort errichtet und eine Urkunde besagt, daß sie seit 1467 eigene Fahrten mit einer Fähre von Nieder-Steinach bis Fußach und Lustenau führte. Aber nach dem Rorschacher Klosterbruch im Jahre 1490 mußte die Stadt St. Gallen Steinach dem Kloster St. Gallen abtreten und dieses ließ nun den Konkurrenzhafen Steinach zugunsten von Rorschach eingehen. Rorschach hatte 1485 ein eigenes Gredhaus erhalten, als Kaiser Friedrich III. dem Abte Ulrich das Recht erteilte, dieses zur Aufbewahrung von Handelsgütern, vor allem von Korn, zu erbauen. Man sieht, die Aebte von St. Gallen wollten den Hafen von Rorschach zu ihrem Kornhafen ausbauen. Schon am 13. Februar 1497 wurde in Rorschach der erste Korn- und Wochenmarkt abgehalten. Regelmäßiger Markttag war damals der Donnerstag, später der Freitag. Da die St. Galler Aebte Handel und Verkehr in Rorschach durch die Einführung der Leinwandindustrie und auf anderem Wege tatkräftig förderten, kamen zum Gredhaus noch andere Kaufhäuser hinzu, das «Salzhaus», «Schmalzhaus», «Garnhaus» und die «Leinwandschaue». Die größte Bedeutung unter allen diesen Kaufhäusern kam dem «Kornhaus» zu. Wann das erste Kornhaus in Rorschach erbaut worden ist, läßt sich nicht genau bestimmen. 1630—1640 ist aber schon die Rede vom Bestehen eines solchen. Mit dem Ansteigen des Verkehrs wurde das alte Kornhaus schließlich zu klein. Abt Cölestin II. (1740—1767) legte dem St. Galler Kloster-Konvent den Plan vor, ein neues, dem Kornmarkt genügendes und großes Kornhaus anstelle des alten Gredhauses zu erbauen und der Konvent stimmte zu. Als Baumeister wurde der damals weltberühmte Comasker Giovanni Gaspare Bagnato aus Alt-Ravensburg berufen, der den für damalige Verhältnisse gewaltigen Bau, der heute noch imposant wirkt und dessen Hauptportal 1943 renoviert worden ist, in den Jahren 1746—1748 fertigstellte. Der Neubau war auf 37050 Gulden und 50 Kreuzer vier Heller (37050 fl. 50 kr. 4 heller) zu stehen gekommen. Wöchentlich fand nun im neuen Kornhaus der Kornmarkt statt, der für das ganze Gebiet der Kantone St. Gallen und Appenzell, sowie für die Stadt St. Gallen von größter Wichtigkeit war. Ein Großhandelsverkehr, wie auf den Kornmärkten

Vorfrühling im Altenrhein

Vierfarbenbuchdruck der Buchdruckerei E. Löpfe-Benz, Rorschach. Nach einer Farbenfotografie von M. Haselbach

Clichés der Clichéanstalt Schwitter AG., Basel

von Zürich und Basel, entwickelte sich in Rorschach nicht, aber der Verkehr war seit 1719 doch so umfangreich, daß die Regierung des neugegründeten Kantons St. Gallen anfangs des 19. Jahrh. den Kornmarkt von Rorschach einen der wichtigsten der Schweiz nannte. Gehandelt wurde in Rorschach mit Korn und weniger mit Weizen. Die St. Galler Aebte hatten den Kornmarkt von Rorschach ihren «Kornordnungen» unterstellt, zu denen marktpolizeiliche Verfügungen u. a. m. kamen.

Tätigkeit der Rorschacher Einwohnerschaft bewährte sich der Kornmarkt von Rorschach während Jahrhunderten zum Segen seines Einzugsgebietes.

Doch nun zurück zu den andern alten Gredhäusern des 15. Jahrh. am Bodensee. Lindau hatte 1419 sein Gredhaus bereits erneuert. Weitere Gredhäuser bestanden in Radolfszell, Ueberlingen und Meersburg, und in Langenargen ließ Graf Hugo von Montfort 1450 ein solches erbauen. Der Handel mit Korn und Salz in die

Rorschach von Osten um 1790 Stich von Perignon

Der Rorschacher Kornmarkt wurde vornehmlich aus den gegenüberliegenden deutschen Häfen mit Korn versorgt. Wohl brachten auch die Thurgauer den Ueberschuß ihres Getreides auf Schiffen nach Rorschach, das war aber nur ein kleiner Teil des gesamten Umsatzes. In Kriegs- und Notzeiten führten die Aebte auch oberitalienisches Getreide in den Hafen von Rorschach ein, um die Bevölkerung von Appenzell und Toggenburg, die dann, wenn das Korn von Rorschach fehlte, kaum Pferde- und Katzenfleisch zu essen hatte, zu versorgen. 1770 brachte die Abtei zugunsten der armen Bevölkerung ein Opfer von 95512 Gulden durch das Geschenk von Getreide und Brot. Dem Kornmarkt von Rorschach half die Abtei, um die bischöfliche Konkurrenz in Arbon und Horn auszuschalten, indem sie in den Jahren 1774—1776 eine Fahrstraße von Rorschach bis nach Goßau bauen ließ. Dank der umsichtigen Wirksamkeit der St. Galler Aebte und der strebsamen

Eidgenossenschaft und nach Graubünden hatte ein immer größeres Ausmaß angenommen und in den Gredhäusern am Bodensee wurde zeitweise sehr viel Korn für den Handel nach der Schweiz aufgelagert. Konstanz hatte sein Kaufhaus 1388 für den Handel mit Oberitalien erbaut. Dieses kam aber durch die Konkurrenz der St. Galler Leinwand ins Hintertreffen, so daß die Kaufleute es zu Ende des 15. Jahrh. umfuhren. Man sagte damals, das Konstanzer Kaufhaus habe nicht einmal ordentliche Gewichte. — Arbon war im Hochmittelalter bischöflich-konstanzischer Hafen geworden, und in Rheineck, das ebenfalls dem Bischof von Konstanz gehörte und nur im 13. Jahrh. auf kurze Zeit freie Reichsstadt war, wurden die Waren, die von Graubündens Bergpässen herabkamen oder nach dorthin gingen, verzollt.

Für die Bodenseeschiffahrt wichtig war besonders Lindau als Stapelplatz für das hallische Salz, das über

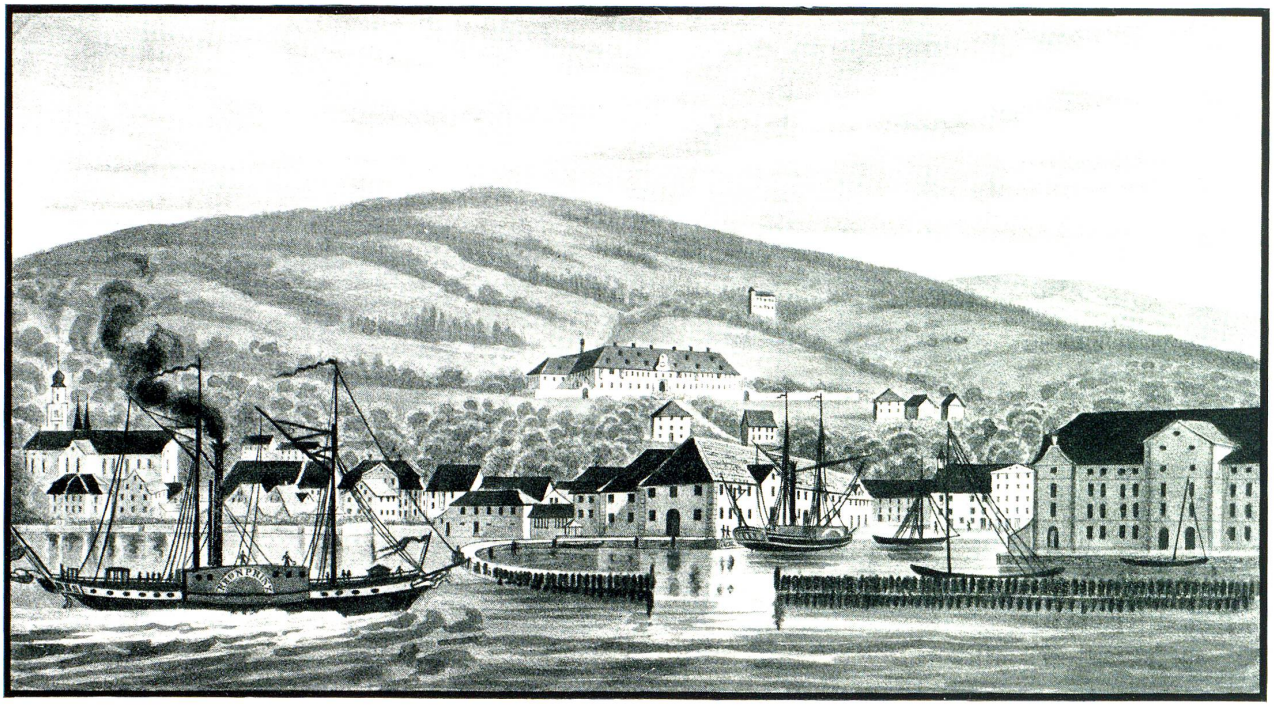
Kempten im Allgäu auf Wagen und Saumpferden dorthin kam und dann mit den Segelschiffen in die Häfen am Schweizerufer transportiert wurde.

Seit dem letzten Viertel des 14. Jahrh. war die große Ravensburger Handelsgesellschaft immer einflußreicher geworden. Sie hatte Niederlagen und Agenturen außer in Ravensburg in St. Gallen, Memmingen, Konstanz, Venedig, Mailand, Como, Genua, Bern, Genf, Lyon, Avignon, Bourg-en-Bresse, Bouc bei Marseille, Perpignan, Toulouse, Barcelona, Saragossa, Valencia, Tortosa, Alicante, Bilbao, Brügge, Antwerpen, Köln, Nürnberg, Wien und Pest, und befruchtete mit ihrem ausgedehnten Handel auch den Schiffsverkehr auf dem Bodensee.

Auch das Kloster Allerheiligen in Schaffhausen betätigte Schiffstransporte auf dem Bodensee und Rhein. Aus einer Urkunde vom Jahre 1150 geht hervor, daß die Rebleute des Klosters Allerheiligen in Maienfeld in Graubünden verpflichtet waren, die Weinfuhren bis zum Bodensee zu führen: «Ille vinitur debet dare unum plaustrum cum omni jure usque ad lacum Bodimsee.»

Natürlich beeinflußte auch der Handelsverkehr auf der rechts- und linksrheinischen Straße im Rheintal die Bodensee-Schiffahrt. Die Innsbrucker Kopialbücher vom Jahre 1548 sagen, daß damals beim Zoll von Feldkirch jährlich 1500—1600 Saumlasten nach Mailand hinein und 600—700 Saumlasten wieder herausgeführt wurden. So ging das Getreide, das in den Bodenseestädten gekauft wurde, diesen Weg und die oberitalienischen Waren gingen über den Bodensee und Rhein nach Schaffhausen und weiter hinab.

Daß auch die Holzflöße der Bündner schon damals den Rhein herabkamen und von Rheineck aus im Schlepptau der Segelschiffe nach Stein a. Rh. und Schaffhausen geführt und dort billig verkauft wurden, braucht nicht bezweifelt zu werden.



Der Rorschacher Hafen um 1840

A. Härry in seinem Buche «Historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege» sagt, ohne aber eine Quelle anzugeben: «Oft schwammen Flotten von mehr als 32 Schiffen auf dem Rhein, um die Bedürfnisse des Marktes von Feldkirch zu decken.» Jedenfalls wurde aber der Schiffsverkehr des Spätmittelalters von der Illermündung bis Rheineck betrieben und von dort waren ja keine Hindernisse mehr bis Schaffhausen hinab.

Mit dem 16.—18. Jahrh. treten dann die Verhältnisse der Schiffahrt auf dem Bodensee und Rhein in Scheibenrissen und Schilderungen in alten Büchern klarer hervor. Mit dem ansteigenden Verkehr hatte die Zahl der Bodenseehäfen und die Größe der benutzten Segel-

schiffe immer mehr zugenommen. Im 18. Jahrh. benützte man drei Schiffstypen auf dem Bodensee:

Die Lädinen waren die größten Segelschiffe. Sie hatten einen 25 m hohen Mast, waren 33 m lang und 4,2 m breit und konnten mit 2500 Zentnern Waren beladen werden. Ihr Tiefgang war, weil sie auch den untiefen Untersee und den Rhein befahren mußten, nicht größer als 1,2 bis 1,5 m. Zur Bedienung eines so großen Schiffes waren 7 bis 8 Schiffsknechte notwendig. Ein solches Schiff kostete im 18. Jahrh. 6000 Gulden.

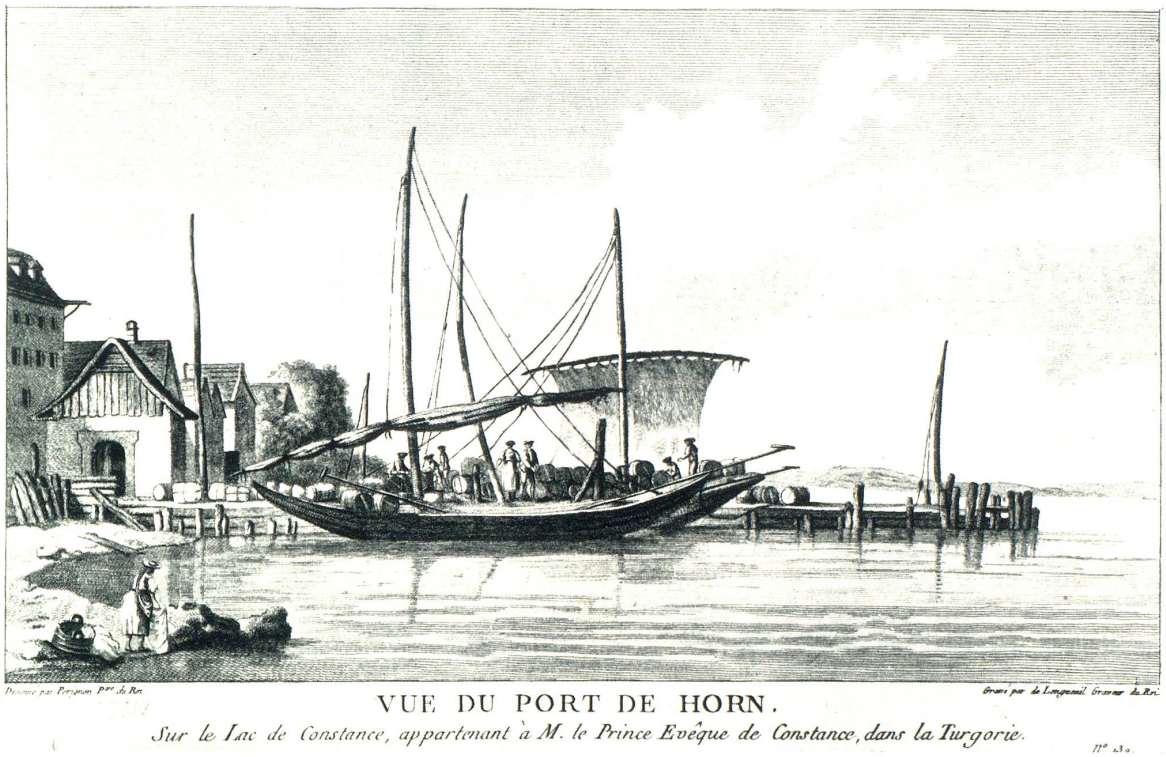
Die Halblädinen waren etwas kleiner. Sie waren bis nach Mitte des 18. Jahrh. in Gebrauch, wurden dann aber nicht mehr verwendet.

Die kleinsten Schiffe waren die Segner, die nur 5 bis 6 Schiffsknechte zu ihrer Bedienung benötigten. Sie konnten mit 200 Malter Korn oder mit 100 Salzfässern beladen werden. Im Vergleich dazu konnte man die großen Lädinen mit 400 Salzfässern und vielen andern Waren beladen. Alle diese drei Schiffsarten verfügten außer den Segeln über Hilfsruder. Das Steuerruder war bei ihnen seitwärts angebracht.

Die Bedienung der Segner war verhältnismäßig einfach. Am 4. August 1775 steuerte der Uttwiler Schiffsmann Johann Ulrich Uhler einen Segner ganz allein in drei Stunden den 25 km langen Seeweg von Uttwil bis Lindau. Sonst benötigte man für diesen Weg neun Stunden.

Ueber den Verkehr auf dem Bodensee vernehmen wir, daß im 18. Jahrh. aus den neun deutschen und österreichischen Bodenseehäfen nebst vielen anderen Handelswaren wöchentlich über 1200 Malter Korn in die Schweiz eingeführt wurden. Rorschach hatte noch immer seinen wöchentlichen Kornmarkt. Horn, Steinach und Uttwil waren Kornhäfen. Die Uhler von Uttwil führten seit dem Jahre 1600 Korn über den Bodensee.

Auch die Fischer von Romanshorn und Salmsach waren im Kornhandel tätig. Am 21. Mai 1760 versank auf der Höhe von Langenargen ein mit 153 Kornsäcken beladenes Schiff mit zehn Schiffsleuten von Romanshorn und Salmsach während eines Sturmes im Bodensee. Das Schiff war von Buchhorn (Friedrichshafen) nachts 10 Uhr abgefahren und hatte zuerst nach Romanshorn und dann auf den Kornmarkt nach Rorschach fahren wollen. Den Trauergottesdiensten für die versunkenen Schiffsleute in den Kirchen von Romanshorn und Salmsach am 1. Juni 1760 wohnten über 1000 Personen bei.



Die Horner Schifflände um 1790 — Stich von Perignon

Seegfrörne. Im Rorschacher Hafen anno 1830 Isenring

Aber nicht nur Korn und Salz wurde über den Bodensee befördert, auch Bücher in Fässern, Obst, Wein, Fische, Stahl, Eisen, Oefen, z. B. die berühmten Pfauöfen von Winterthur, Wetzsteine, Metallfabrikate, Textilprodukte und Spezereien, ferner in Kriegszeiten Waffen, Munition, Schuhe, Mehl, Fleisch, Butter und Salz.

Für den Personentransport waren die Schiffe, die kein Verdeck hatten, nach heutigen Begriffen nicht besonders gut geeignet. Ueberdies mußten die Passagiere, wenn starker Wind und Sturm aufkam, rudern helfen.

Zu Anfang des 19. Jahrh. verfügte die Segelschiffahrt auf dem Bodensee dann über 60—70 große Segelschiffe und etwa 20 große Ruderboote. Sie war straff organisiert, hatte ihre alten Gewohnheitsrechte und verfügte hinsichtlich des Verkehrs von Ufer zu Ufer über genau umschriebene Rechte und Pflichten. Der Verkehr war beträchtlich angewachsen. Allein vom Kornhafen Langenargen wurden jährlich durchschnittlich 100000 Hektoliter Getreide und Hülsenfrüchte nach der Schweiz und nach Oesterreich gebracht. Was von Friedrichshafen über den See geführt wurde, hatte, nach heutiger Währung gerechnet, den Wert von 42½ Millionen Franken jährlich. Die Segelschiffahrt auf dem Bodensee stellte also damals eine beachtliche Macht dar, mit der der neu aufkommende Dampferverkehr zu rechnen hatte. Am 1. Dezember 1824 nahm der erste Dampfer auf dem Bodensee, der aus Holz gebaute «Wilhelm», seine regelmäßigen Kursfahrten auf, nachdem er am 10. November 1824 die erste Probefahrt glänzend bestanden hatte. Von Schaffhausen rheinaufwärts konnten diese ersten Dampfer nur Personen befördern, auf dem Bodensee aber schleppten sie, beladen mit 600 Zentner Gütern, weitere 1500 auf einem Schleppschiff. Schon im Mai 1825 wurde die Strecke Schaffhausen-Rorschach-Lindau von dem badischen Dampfer «Max Joseph» erfolgreich befahren. Die Segelschiffe aber führten ihre Fahrten mit Handelsgütern und Personen noch bis Ende des 19. Jahrh. aus. Zwar waren ihre auf jahrhunderte altem Weg der Tradition erworbenen Rechte der Segelschiffer schon 1869 aufgehoben und damit der Dampfschiffahrt die Wege geöffnet worden. Was den Dampfern den großen Vorzug gegenüber den Segelschiffen gab, war, daß sie auch bei Sturm ungehindert ihre Fahrten ausführen konnten, während die Segelschiffe dann manchmal tage- und wochenlang stilliegen mußten. Das hat neben anderen Gründen schließlich dem Dampferverkehr den Vorrang gegenüber der alten Segelschifffahrt gegeben, die heute zum bloßen Kiestransport- und Sportfahrzeug herabgesunken ist, nachdem sie während Jahrhunderten führend gewesen war und sich noch Jahrzehnte lang gegen die siegreiche Dampfschiffahrt zu behaupten gesucht hatte. Sic transit gloria navigationis!