Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt

Band: 76 (1986)

Artikel: Rorschach als Schiffahrtsplatz einst und heute : zum 25jährigen Bestehen des Schiffahrtsbetriebes Rorschach

Autor: Hug, Paul

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947457

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

Rorschach als Schiffahrtsplatz einst und heute

Zum 25jährigen Bestehen des Schiffahrtsbetriebes Rorschach

Paul Hug

Im Frühjahr 1985 konnte der Schiffahrtsbetrieb Rorschach sein 25jähriges Bestehen feiern. Es war am 6. April 1960, als die Gemeinden Rorschach und Rheineck den Vertrag über den Ankauf der Motorboote «Rheinlust» und «Seeschwalbe» zum Preis von 63 000 Franken und damit auch die Übernahme des Motorbootbetriebes der Bootsbaufirma Gottlieb Füllemann in Rorschach unterzeichnet hatten. Das ist ein Markstein in der Geschichte der Rorschacher Schiffahrt. Die Lage Rorschachs am südlichsten Punkt des Bodensees, am Schnittpunkt wichtiger Verkehrswege und nahe dem uralten Gallusstift und später der Hauptstadt des nach Gallus benannten Kantons, hatte die Entwicklung seines Hafens und der Schiffahrt schon immer sehr begünstigt.

Unter fürstäbtischer Hoheit

Das St.Galler Stiftsarchiv wie auch die Archive der Bürgergemeinden Rorschach und Rheineck hüten in ihren Beständen viele aufschlussreiche Urkunden über die Schiffahrtsrechte am oberen Bodensee und insbesondere über die Schiffahrt von und nach Rorschach und Rheineck. Es ist das Verdienst der Rorschacher Historiker Franz Willi und Richard Grünberger, diese Schiffahrtsurkunden erforscht und ihre Auswertung in verschiedenen Publikationen anschaulich dargestellt zu haben.

Von altersher war es das Bestreben Schiffahrt treibender Orte, die Transporte nach anderen Uferorten mit eigenen Schiffen durchführen zu können. Doch immer wieder kam es im Zuge widerstreitender Interessen der Schiffahrtsorte zu protektionistischen Massnahmen vor allem in der Form hoher Abfuhrgebühren. Durch den Abschluss von vertraglichen Vereinbarungen wurde versucht, Ordnung in das Schiffahrtswesen zu bringen und von der Einseitigkeit und Ausschliesslichkeit zu Verhältnissen «auf Gegenseitigkeit» zu gelangen.

Konkurrenzdenken im Dreieck Lindau–Rorschach–Rheineck

Im Spätmittelalter hatte die Inselstadt Lindau im Schiffsverkehr grosse Bedeutung für Rorschach. Rorschacher Schiffahrerfamilien unter fürstäbtischer Hoheit bemühten sich sehr um den Ausbau der Schiffahrt von und nach Rorschach. Ihnen standen «auf ihre Schiffahrtsrechte versessene streitbare Rheinecker Schiffsleute» (so ist bei R. Grünberger zu lesen) als Konkurrenten gegenüber. Beide Orte konnten sich auf alte Markt-, Gred- und Zollrechte berufen und waren eifrig bestrebt, ihre Interessen wahrzunehmen. Rheineck hatte damals als Hafenort wesentlich grössere Bedeutung als heute, weil früher der Rhein vom Bodensee bis nach Oberriet mit Segelschiffen befahren werden konnte und Rheineck für diese Schiffe Zollort war. Von der Rheinmündung weg bestand über Rheineck bis zum Monstein ein Treidelweg, von welchem aus Schiffe durch Pferde flussaufwärts gezogen wurden.

Ein Musterbeispiel für das Verhältnis zwischen Rorschach und Lindau im verkehrspolitischen Spannungsfeld der Fracht-Segelschiffahrt auf dem Obersee stellt der Vertrag von 1628 dar, welcher Lindau in beträchtlichem Mass begünstigte. Nach diesem Vertrag hatten die Rorschacher Schiffer das Recht, am Montag Güter ab Lindau nach Rorschach zu fahren, während dies den Lindauern am Dienstag, Mittwoch und Donnerstag im alleinigen Speditionsrecht zustand. Am Freitag und Samstag hingegen durften beide Parteien im Gegenhafen Güter abholen. Erst die vertraglichen Vereinbarungen von 1765 und 1775 brachten für die Rorschacher günstigere Bedingungen, so dass es in der Folge zu keinen ernsthaften Anständen mehr kam.

Im Verhältnis zwischen Rorschach und Rheineck war Rorschach jahrzehntelang im Vorteil, was immer wieder zu Streitigkeiten um Abfuhrgebühren führte, die in zwei Fällen bis vor die Tagsatzung weitergezogen wurden, worauf Rorschach 1772 zurückstecken musste.

Von der Segel- zur Dampfschiffahrt

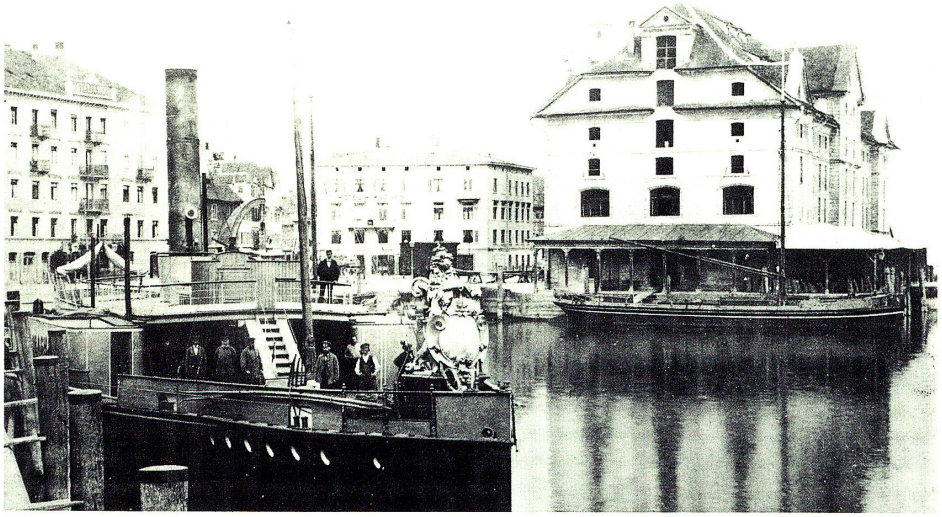
Die Erfindung der Dampfmaschine brachte in doppelter Hinsicht eine Wende in der Entwicklung der Bodenseeschiffahrt, zuerst durch den Einsatz von Dampfschiffen, dann aber auch durch das Aufkommen des durch Dampflokomotiven betriebenen Eisenbahnverkehrs.

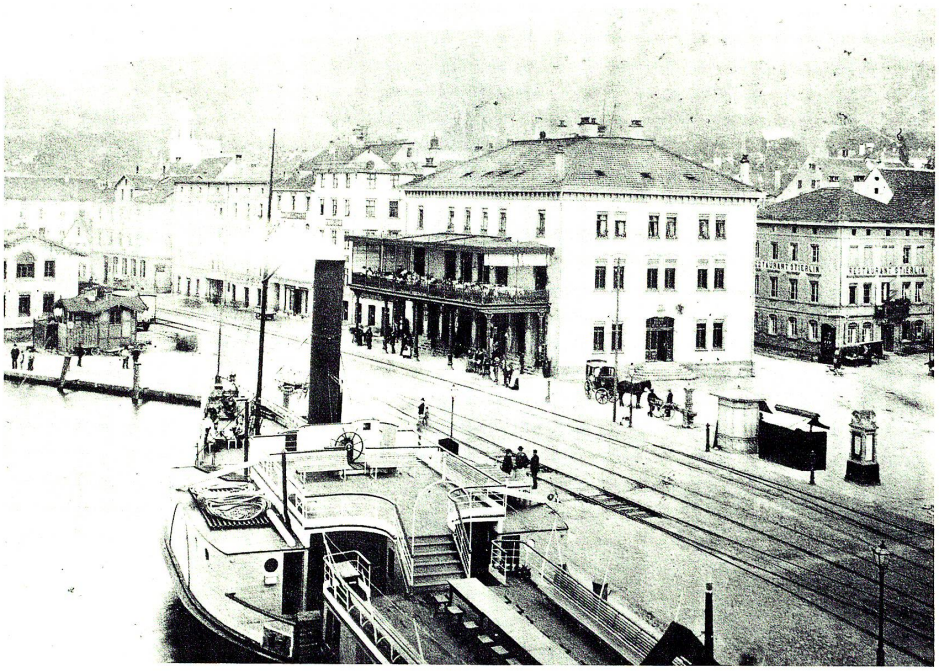
Im Jahre 1819 hatte das erste von Dampfkraft getriebene Schiff den Atlantik von Nordamerika nach England überquert. Vier Jahre danach anerbot sich der amerikanische Konsul Ingenieur Churche, dem württembergischen König Wilhelm I. für den Bodensee ein Dampfschiff zu bauen. Der Vorschlag fand begeisterte Zustimmung. Schon am 17. August 1824 wurde in Friedrichshafen das erste Bodensee-Dampfschiff auf den Namen «Wilhelm» getauft. Am 11. November darauf fuhr dieser Dampfer bei heftigem Südweststurm und schlechter Sicht mit 800 Zentnern Fracht über den See nach Rorschach, wo er mit grossem Jubel empfangen wurde. Die Probe war bestanden, doch hafteten diesem Neuling der Dampfschiffahrt offenbar noch zu viele Kinderkrankheiten an. Nach mehr oder weniger regelmässigen Kursfahrten zwischen Friedrichshafen und Rorschach war die «Wilhelm» bereits 1829 nicht mehr seetüchtig. Nach verschiedenen erfolglosen Sanierungsversuchen musste sie 1848 abgewrackt werden. Inzwischen waren aber bereits ein paar andere Bodensee-Dampfer gebaut worden, welche verschiedene Kurse über den See und längs des Sees besorgten. Ab 1850 gab es regelmässige Dampferkurse ab Bregenz über Rorschach nach Schaffhausen, also noch vor der Eröffnung der ersten Eisenbahnlinien in der äusseren Ostschweiz.

Eine Schiffskatastrophe vor Rorschach

Ein schwarzer Tag in der Geschichte der Dampfschiffahrt auf dem Bodensee war der 11. März 1861. An diesem Tag ist der deutsche Dampfer «Ludwig» nach einem Zusammenstoss mit dem Dampfer «Zürich» bei heftigem Schneesturm zwischen Rorschach und der Rheinmündung gesunken, wobei 13 Personen ertranken.

Nach der 1863 gelungenen Hebung der «Ludwig» kauften die Rorschacher Gebrüder Gehring das Schiff, um es nach seiner Wiederinstandstellung unter dem Namen «Rorschach» noch während einigen Jahren für regelmässige Lustfahrten zwischen Rorschach, Lindau und Friedrichshafen zu benützen. Später wurde es als Güterschiff umgebaut und erlebte als solches gar einen zweiten Untergang, worauf es endgültig abgebrochen werden musste.





Oben:
Der Rorschacher «Mehrzweckhafen» um die letzte Jahrhundertwende. Vor dem Kornhaus liegt ein dem Fruchttransport dienender Frachtsegler. Dem Personen-Ausflugsverkehr dienten die aufkommenden Dampfschiffe wie das links im Bild zu sehende.

Unten:
Ein deutscher Ausflugsdampfer vor dem Hafenbahnhof. Die bereitstehende Kutsche lässt erkennen, dass das Autozeitalter noch nicht angebrochen war.

Im Wettlauf um die Bahnanschlüsse

Der Bau von Eisenbahnlinien um die Mitte des 19. Jahrhunderts brachte neue Spannungselemente in die Entwicklung der Bodenseeschiffahrt. Nach dem Bau des Schienenstranges von Ravensburg nach Friedrichshafen erreichte 1847 die erste Eisenbahn den Bodensee – und 1853 führten auch die Bayrischen Staatsbahnen ihr Netz bei Lindau an den See.

Auf Schweizer Seite war es Landammann Gallus Jakob Baumgartner, der schon 1836 die Grossratsmitglieder von Rorschach und Rheineck zu einer Versammlung in die «Krone» zu Rorschach eingeladen hatte, um mit ihnen den Bau eines Schienenweges von Rorschach nach St.Gallen zu besprechen. In der weiteren Entwicklung forcierte dann aber das Eisenbahndepartement in Bern den Bau der Linie Zürich–Romanshorn, die weniger Steigungen zu überwinden hatte und deshalb schon 1855, ein Jahr vor der Fertigstellung der Linie Winterthur–St.Gallen–Rorschach, eröffnet werden konnte. Inzwischen hatten die deutschen Eisenbahnen und die Nordostbahn den Verkehr auf die Grenzpunkte Friedrichshafen und Romanshorn ausgerichtet, was auch durch den Bau grosszügiger Hafenanlagen durch die beiden Bahnen begünstigt wurde, worauf schliesslich die Eisenbahnen den Bodensee-Schiffahrtsbetrieb ab Romanshorn und Friedrichshafen auch selbständig übernahmen.

Im Zuge des aufkommenden motorisierten Strassenverkehrs erlangte die Errichtung eines Fährverkehrs zwischen Romanshorn und Friedrichshafen wachsende Bedeutung. Dieser Bedeutung wurde durch den Bau der beiden Fährschiffe «Romanshorn» und «Rorschach» durch die Schweizerischen Bundesbahnen Rechnung getragen. Die Freude der Rorschacher über die freundliche Geste der Namengebung war jedoch nicht von sehr langer Dauer. Das 1966 in Betrieb genommene Fährschiff «Rorschach» wurde 1983 von den Deutschen Bundesbahnen gechartert und nach einem Ausbau der Fahrgast-Räumlichkeiten in «Friedrichshafen» umbenannt.

Das in «Friedrichshafen» umgetaufte Fährschiff «Rorschach» war jedoch nicht die erste Schiffseinheit der Schweizerischen Bundesbahnen, welche den Namen der st.gallischen Hafenstadt führte. Schon im Jahre 1884 nahm der SBB-Trajekt-Schleppkahn «Rorschach» seinen Dienst zwischen Romanshorn und Friedrichshafen auf. 1930 wurde dieses Schiff modernisiert und neu in Betrieb genommen, den es noch bis 1963 versah, worauf es zum Abbruch verkauft wurde.

Die Ära Füllemann in Rorschach

Kurz vor der Jahrhundertwende gründete der 1872 geborene, einer alten Berlinger Schiffsmannen-Dynastie entstammende Gottlieb Füllemann im nahen Horn einen Bootsbaubetrieb, den er schon 1902 nach Rorschach verlegte. Im Jahre 1903 baute Füllemann hier eines der ersten Motorboote für den Personentransport auf dem Bodensee, das den Namen «Rorschach» erhielt. Dieses Fahrgastschiff war mit einem 8-PS-Petri-Motor aus den Saurerwerken in Arbon ausgerüstet. Im Jahre 1904 übernahm Vater Füllemann auch den Gondelbetrieb von Franz Würth in Rorschach. Das gab ihm Veranlassung, seine Bootsbauwerkstätte zu erweitern und auch den Bau von Gondeln, Ruder- und Motorbooten aller Grössen und Bauarten aufzunehmen. 1907 wurde in der Füllemannschen Werkstätte das Ausflugsboot «Luna» für 30 Personen gebaut, das in der Folge die Kursfahrten zwischen Rorschach und Horn–Arbon und später bald auch nach Altenrhein ausführte, das einerseits wegen Altenrheins Naturschönheiten und des dortigen Strandbades und anderseits weil die hier niedergelassenen aufstrebenden Dornierwerke grosse Anziehungskraft hatten. 1916 folgte der Bau des Motorbootes «Stadt St.Gallen» für den Ausflugsverkehr.

Mittlerweile trat dann bald auch Gottlieb Füllemann Sohn als Mitarbeiter der nächsten Generation in den Familienbetrieb ein. Als Zwanzigjähriger hatte er 1920 bei Inspektor Wiesli in Romanshorn die Schiffahrtsprüfung erfolgreich bestanden. Neben Eigenbauten kam es auch zu Umbauten von anderswo gebauten Schiffen, so der 1918 in der Bodanwerft zu Kressbronn gebauten «Strandfee», eines «Saurer»-Vierzylinder-Dieselmotorschiffes, das bei Füllemanns in Rorschach fertig ausgerüstet wurde.

1929 bauten Füllemann Vater und Sohn mit der «Rheinlust» das bis 1944 grösste der im Rorschacher Hafen beheimateten Personen-Motorschiffe. Es wurde nach Plänen des Basler Schiffsbau-Ingenieurs Rynicker zum grössten Teil in Rorschach erbaut, war 21 Meter lang, 5,5 Meter breit und mit einem «Sulzer»-Dieselmotor von 125 PS ausgerüstet. Diese erste «Rheinlust» konnte bis zu 180 Personen aufnehmen. Sie hatte eine grosse Zeit in den Jahren 1929 bis 1939. Nach dem Ausbruch des Zweiten Weltkrieges wurde der Betrieb dieses gefälligen Passagierschiffes unrentabel, so dass die Firma Füllemann und Sohn es 1944 an die Bürgenstock-Gesellschaft verkaufte, welche es in der Folge für Kursfahrten auf dem Vierwaldstättersee einsetzte.

Nach dem Kriege führte die Firma Füllemann den Bootsbetrieb mit den Schiffen «Seeschwalbe» und «Rheinlust II» weiter. Das Ausflugsboot «Seeschwalbe» stammte aus Ostfriesland, wo es 1920 als Schiff aus Mahagoniholz gebaut worden war. In der Füllemannschen Werkstätte wurde es 1952 für die Bedürfnisse des

So warb der Bootsbetrieb Füllemann vor sechzig Jahren für seine Kursfahrten nach Altenrhein.

Motorboot-Fahrten

Strandbad Altenrhein und Staad-Jägerhaus (Flugplatz Altenrhein)

Sonn- und Werktags bei schönem Wetter regelmässiger Verkehr 1924

Kurse:

Sonntags:

Rorschach, Hafen	ab 9^{15} und 11^{00}
Rorschach, äuss. Bahnhof	ab 9^{22} und 11^{10}
Staad, Hafen	ab 9^{37} und 11^{25}

Werktags:

Rorschach, Hafen	ab 2^{00} und 4^{00}
Rorschach, äuss. Bahnhof	ab 2^{10} und 4^{05}
Staad Hafen	ab 2^{25} und 4^{20}
Abfahrt v. Altenrhein-Strandbad	3^{15} u. 5^{45}

Obige Kurse sind **Rorschach-Staad-Jägerhaus-Strandbad**
Sonntag nachmittags ist der Kurs **Rorschach-Hafen-Strandbad direkt**
Kurs **Staad-Jägerhaus** ohne Verbindung Strandbad

Fahrpreise:

Rorschach – Strandbad (einfach)	Fr. —.90
Rorschach – Strandbad (retour)	Fr. 1.50
Rorschach – Staad oder umgekehrt	Fr. — .40
Staad – Jägerhaus oder umgekehrt	Fr. —.30
Rorschach – Jägerhaus (einfach)	Fr. —.60
Rorschach – Jägerhaus (retour)	Fr. 1.—

Wir empfehlen ferner unsere Motorboote für Fahrten für Vereine und Gesellschaften

Telephon 4.42 Mit höflicher Empfehlung **G. Füllemann und Sohn.**

E. Löpfe-Benz, Rorschach

Rorschacher Motorbootbetriebes umgerüstet, dem es noch bis 1970 diente. Die «Rheinlust II» ist ein Motorschiff, das in der Bootswerft Kressbronn aus einer ausgebombten Bootsschale entwickelt und zuerst für Fahrten zwischen Lindau und Rheineck eingesetzt wurde, bis es von der Firma Füllemann erworben und für die Bedürfnisse ihres Bootsbetriebes eingerichtet wurde. Diese beiden recht robusten Schiffe waren die Vorläufer des späteren Schiffahrtsbetriebes Rorschach, dem sie ja auch nach 1960 teils noch bis 1982 gute Dienste leisteten.

Übergang zum Schiffahrtsbetrieb Rorschach

Im Jahre 1960 stellte sich die Frage, ob und wie die sehr beliebte Schiffahrtsverbindung zwischen Rorschach und Altenrhein–Rheineck auf die Dauer weitergeführt werden konnte, da sich G. Füllemann mit der Zeit von diesem anspruchsvollen Geschäft zurückzuziehen gedachte. Für die Rorschacher Stadtbehörden schien es vorerst nicht allzu verlockend, in dieses Geschäft einzusteigen. Doch nach eingehender Prüfung der Situation entschieden sich die Gemeinden Rorschach und Rheineck zur käuflichen Übernahme der beiden Boote «Rheinlust II» und «Seeschwalbe» und damit auch zur Übernahme des Bootsbetriebes der Firma G. Füllemann, den sie in der Folge als Gemeinschaftsunternehmen weiterführten. Die Anliegergemeinde Thal ihrerseits erklärte sich in der ersten Phase vorerst einmal bereit, an ein allfälliges Betriebsdefizit einen begrenzten Beitrag zu leisten. In einer Vereinbarung zwischen den drei Gemeinden wurden später betriebliche Grundsätze, die Kapitalbeteiligung der Gemeinden, die Amortisation der Boote und Landungsanlagen und die Aufteilung allfälliger Defizite festgelegt.

Wegleitend beim Entscheid zur Übernahme des Bootsbetriebes war für die Partnergemeinden nicht das Gewinnstreben, sondern die Absicht, mit diesem Verkehrsbetrieb der erholungssuchenden Bevölkerung der engeren und weiteren Region einen Dienst zu erweisen und die touristische Attraktivität der einzigartig schönen Landschaft am oberen Bodensee und im Flussgebiet des Alten Rheins zu heben. Das Bedürfnis nach einer solchen Dienstleistung war schon durch die erfreulichen Frequenzen des bisherigen Bootsbetriebes ausgewiesen. Die grosse Beliebtheit der mitten durch eine herrliche Naturlandschaft führenden Schiffahrtsstrecke Rorschach–Altenrhein–Rheineck, aber auch die Nachfrage nach Gesellschaftsfahrten gemäss freier Wahl der Abfahrtszeiten und des Reiseziels fanden ihren Niederschlag in zunehmenden Benützerzahlen. Wurden im ersten Betriebsjahr unter städtischer Führung mit den beiden Schiffen erst 23 739 Personen befördert, so stieg diese Zahl bis 1969 auf 29 733.

Erneuerung der Flotte unausweichlich

Die erwähnte Frequenzzunahme einerseits und die Alterung der Motorschiffe «Seeschwalbe» und «Rheinlust II» drängten gegen Ende der sechziger Jahre den Gedanken an eine Erneuerung der städtischen Bootsflotte auf, obwohl noch 1964 mit einem Kostenaufwand von 31 000 Franken in der «Seeschwalbe» ein neuer Dieselmotor eingesetzt wurde, da der alte Motor seinen Dienst versagt hatte. So entschlossen sich 1969 die drei Trägergemeinden zur Anschaffung eines neuen, grösseren und vor allem auch komfortableren Schiffes, an dessen Finanzierung sich neben Rorschach und Rheineck nun auch die Gemeinde Thal beteiligte, wie dann übrigens auch bei der Anschaffung der beiden weiteren Fahrgastschiffe der «Rhy-Flotte» in den Jahren 1977 und 1983.

Die «Rhyspitz» als erste Einheit der «Rhy-Flotte»

Aufgrund eines Namenwettbewerbes unter der Schuljugend der drei Partnergemeinden erhielt das in der bekannten Bodan-Werft in Kressbronn, welche zuvor schon zahlreiche Bodenseeschiffe gebaut hatte, erstellte Fahrgastschiff den Namen «Rhyspitz». Die Jungfernfahrt des neuen, sich sehr schnittig präsentierenden Schiffes und das anschliessende Hafenfest in Rorschach fanden am 4. Juli 1970 statt.

Für die Finanzierung der Anschaffungskosten der «Rhyspitz» einigte man sich auf die Form der Darlehensgewährung durch die Partnergemeinden nach vereinbartem Schlüssel, der auch bei der Tragung eines allfälligen Betriebsdefizites des Gemeinschaftsunternehmens gelten sollte. Auf Rorschach entfallen dabei 56,8 Prozent, auf Rheineck 28,4 Prozent und auf Thal 14,8 Prozent. Die Finanzierungsdarlehen werden ordnungsgemäss verzinst und zurückbezahlt. Auf diesem Wege wird eine günstige Risiko- und Lastenverteilung gewährleistet. Anfänglich opponierte eine Gruppe von Rorschacher Stimmbürgern gegen diese Finanzierungsform durch Beschwerden und Rekurse, die jedoch nach einer ersten Niederlage vor Gericht zurückgezogen wurden.

Nach der Inbetriebnahme der «Rhyspitz» stieg die Zahl der beförderten Personen sprunghaft an, von 29 733 im Jahre 1969 auf 41 475, was einem Zuwachs von 40 Prozent entspricht. 1971 kam es dann zu einem ersten Maximum von 43 545 Personen. Es zeigte sich also, dass der Schiffsbetrieb Rorschach durch den Einsatz eines neuen Schiffes wesentlich an Attraktivität und Bedeutung nicht nur für die Region Rorschach, sondern für das ganze Bodenseegebiet gewonnen hatte. Doch trotz der schon in den ersten Jahren erzielten höheren Einnahmen musste 1974 auch das bisher grösste Betriebsdefizit hingenommen werden. Grund dafür waren kostspielige Reparaturen an den beiden alten Booten und zeitbedingte Kostensteigerungen.

Obwohl sich nach dem ersten Aufschwung die Frequenzzahlen ab 1972 wieder etwas zurückbildeten, was auch mit der zunehmend beschränkteren Einsatzfähigkeit und grösseren Reparaturanfälligkeit der beiden anderen Boote zusammenhing, musste man sich Mitte der siebziger Jahre ernsthaft mit der Anschaffung eines weiteren Schiffes befassen. Wiederum wurde die Bodan-Werft in Kressbronn mit der Planung und Ausführung eines neuen Fahrgastschiffes, diesmal für mindestens 250 Personen, als Ersatz für das alternde Boot «Seeschwalbe» betraut.

Ende der Schiffahrtssaison 1976 wurde dann das 50 Jahre alte Holzschiff «Seeschwalbe» derart schadhaft, dass durch das Eidgenössische Amt für Verkehr dessen Ausserbetriebsetzung angeordnet werden musste, nachdem dieses Schiff früher auf der Nordsee und später auf dem Bodensee viele Stürme unfallfrei überstanden hatte.

MS «Rhynegg» als Flaggschiff

Am 23. Juli 1977 wurde das neue Schiff, das bis zu 300 Personen aufnehmen kann, in Betrieb genommen. Der Tag der Jungfernfahrt und der Schiffstaufe vom 3. September 1977 bleibt allen, die dabei waren, in bester Erinnerung. Festlichkeiten in Rheineck und Rorschach und ein Flottengeleit auf dem Alten Rhein und dem oberen Bodensee unterstrichen die grosse Bedeutung der Inbetriebnahme des neuen Flaggschiffes, das auf den Namen «Rhynegg» getauft wurde.

Die Namengebung des neuen Schiffes, dessen Kosten sich auf 1 026 406 Franken stellten, löste in Rorschach eine Diskussion aus, zumal gerade in Kreisen der Schiffahrtsfreunde die Erwartung aufgekommen war, das grösste Schiff der städtischen Flotte werde nach dem Namen seines Heimathafens benannt. Die Verantwortlichen der drei Trägergemeinden fanden jedoch, die bei der Wahl des Namens «Rhyspitz» für das erste der neuen Schiffe angedeutete Tendenz, eine eigentliche «Rhy-Flotte» aufzubauen, sollte sinngemäss fortgesetzt werden. Das wurde ja dann 1983 auch beim dritten und letzten Schiff der städti-

Die aus einer ausgebombten Bootsschale weiterentwickelte Füllemannsche «Rheinlust II» diente dem städtischen Schiffahrtsbetrieb Rorschach noch bis 1982.

Am 4. Juli 1970 konnte die «Rhyspitz» als erste Einheit der neuen «Rhy-Flotte» des Rorschacher Schiffahrtsbetriebes festlich eingeweiht werden.

Sie leben nicht mehr ... Rorschachs Stadtammann Werner Müller, Rheinecks Gemeindammann Hans Buff und Thals Gemeindammann Oswald Schläpfer, die Vertreter der drei Partnergemeinden bei der Einweihung der «Rhyspitz» im Sommer 1970.

Schiffsführer Riklin am Steuerstand der modern ausgerüsteten «Rhyspitz».

Technische Daten von MS «Rhyspitz»

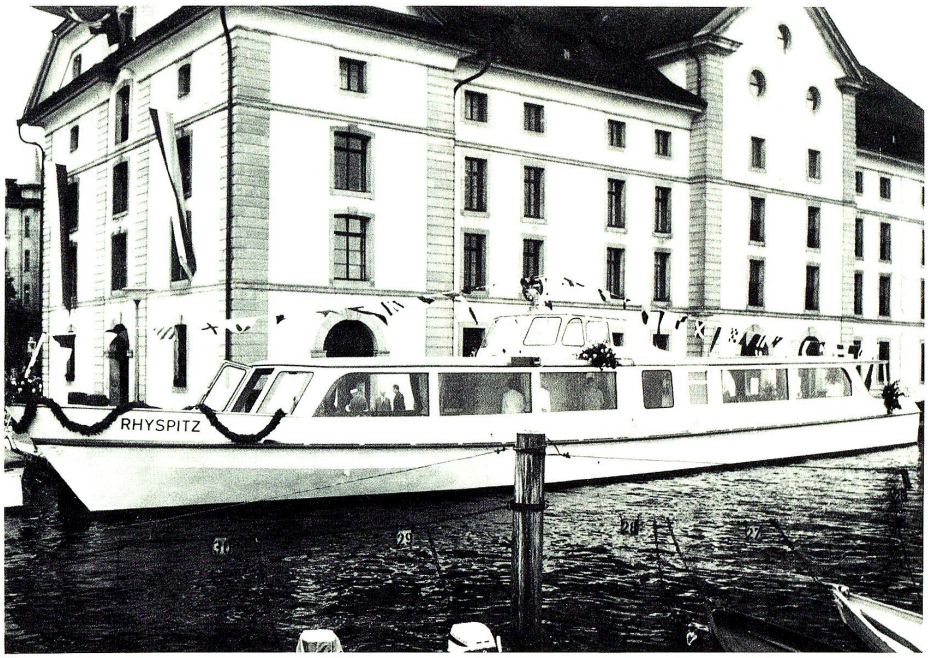
Baujahr	1970
Hersteller	Bodan-Werft Kressbronn
Länge über alles	28.50 m
Breite über alles	5.20 m
Tiefgang beladen	1.10 m
Gewicht beladen	60 Tonnen
Fassungsvermögen	150 Personen
Antriebsmotoren Marke	MWM
Antriebsart	2 Schrauben starr
Anzahl Zylinder	2 x V12
PS (DIN)	2 x 224

Technische Daten von MS «Rhynegg»

Baujahr	1977
Hersteller	Bodan-Werft Kressbronn
Länge über alles	31.00 m
Breite über alles	7.00 m
Tiefgang beladen	1.20 m
Gewicht beladen	107 Tonnen
Fassungsvermögen	300 Personen
Antriebsmotor Marke	Saurer
Antriebsart	Schottel-Ruderpropeller
Anzahl Zylinder	2 x 6
PS (DIN)	2 x 245

Technische Daten von MS «Alte Rhy»

Baujahr	1983
Hersteller	Lux-Werft Mondorf
Länge über alles	21.00 m
Breite über alles	4.40 m
Tiefgang beladen	1.15 m
Gewicht beladen	27 Tonnen
Fassungsvermögen	60 Personen
Antriebsmotor Marke	Saurer
Antriebsart	Schottel-Ruderpropeller
Anzahl Zylinder	6
PS (DIN)	1 x 245

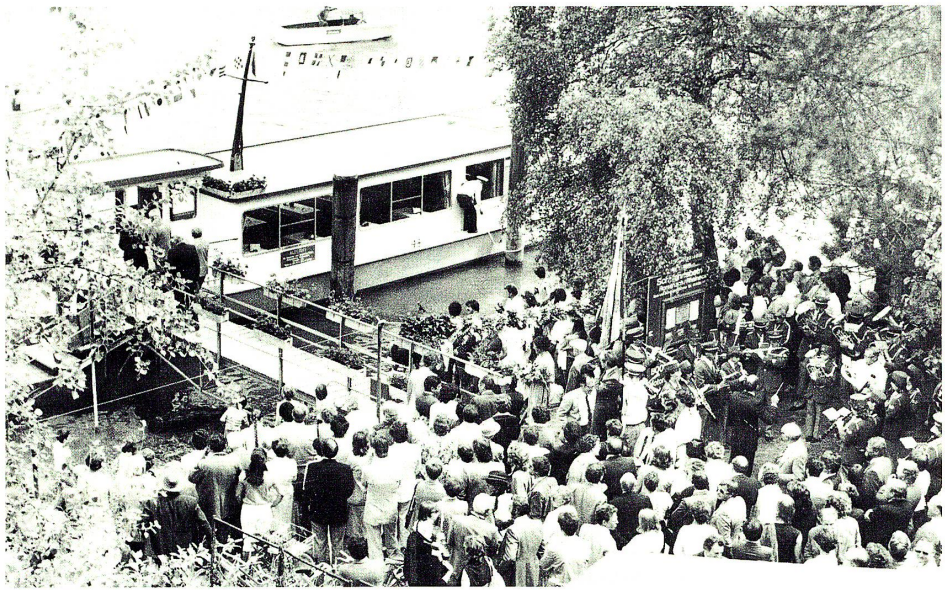


schen Flotte vollzogen. Dafür wurde in der Folge am Heckteil der drei Schiffe in gut sichtbaren Lettern die Aufschrift «Schiffahrtsbetrieb Rorschach» als Hinweis auf den Heimathafen angebracht.

Die Inbetriebnahme des Schiffes «Rhynegg» brachte die Möglichkeit vermehrter Dienstleistungsangebote, ganz besonders im Bereich der Gesellschaftsfahrten, aber auch bei den Kursfahrten. So stieg die Zahl der beförderten Personen 1977 von 34 048 im Vorjahr auf 50 292, also um 48 Prozent. Dieser Aufwärtstrend setzte sich bis 1979 fort. In diesem Jahr wurde bei einer Spitzenfrequenz von 53 984 Personen auf Kursfahrten das bis dahin höchste Jahrestotal von 63 094 beförderten Personen erreicht. In den folgenden Jahren kam es zu einem Rückgang der Frequenzen bei den Kursfahrten, welcher durch die erfreuliche Frequenzzunahme bei den Gesellschaftsfahrten wenigstens teilweise ausgeglichen werden konnte.

MS «Alte Rhy», die kleinste Einheit

Nun aber kam der Moment, da sich die Ausserbetriebsetzung auch der «Rheinlust II» nicht mehr länger aufschieben liess. Deshalb gaben im Frühjahr 1982 die Behörden der drei Trägergemeinden «grünes Licht» für die Anschaffung eines dritten Motorschiffes. Aufgrund der Nachfragen und der Marktsituation einigte man sich auf den Vorschlag der Betriebsleitung auf ein kleineres Schiff mit einem Fassungsvermögen von 60 Personen. Dieses letzte Fahrgastschiff der «Rhy-Flotte» wurde von der Lux-Werft in Mondorf am Rhein bei Köln (BRD) erbaut und konnte am 14. Mai 1983 bei der Anlegestelle Altenrhein als MS «Alte Rhy» aus der Taufe gehoben und in Betrieb genommen werden.



Alle drei zusammen: Die 1970 erbaute «Rhyspitz», die «Alte Rhy» als jüngste Einheit der Flotte und die «Rhynegg» am Landeplatz Altenrhein, bereit zum Festakt der Bootstaufe vom 14. Mai 1983.

Die Bootstaufe auch des kleinsten und jüngsten Motorschiffes, der «Alte Rhy», wurde in festlichem Rahmen zelebriert. Photos: H. Buob

Entwicklung und Zukunftsaussichten

Die Entwicklung eines Unternehmens der Ausflugsschiffahrt wie des Schiffsbetriebes Rorschach hängt von vielerlei Faktoren ab, die lange nicht alle vorausberechnet werden können. Neben dem Bestand an Schiffen auf der Angebotsseite und den Neigungen des reisenden Publikums auf der Nachfrageseite spielen auch der Seewasserstand und der Witterungsverlauf während der Schiffahrtssaison eine wichtige Rolle. So kann beispielsweise die Aufnahme der Flussfahrten von Altenrhein nach Rheineck im Frühjahr durch niedrigen Seewasserstand unangenehm verzögert werden, denn bei einem Pegelstand von unter 395.50 m kann der Alte Rhein mit Fahrgastschiffen nicht befahren werden. Auf diese Weise kommt es dazu, dass die Kursfahrten nach Rheineck statt schon an Ostern einmal erst Ende Mai aufgenommen werden können, was nicht ohne Einfluss auf die Zahl der in einem Jahr beförderten Personen bleibt.

Die Frequenzzahlen insbesondere der Kursschiffahrt sind sehr stark vom Wetter abhängig. Das ergibt sich deutlich aus einem Vergleich der Zahlen der in den letzten vier Jahren auf Kursfahrten beförderten Personen:

	Kursfahrten	Gesellschaftsfahrten	Total
1982	48 780	12 432	61 212
1983	45 146	13 350	58 496
1984	38 567	15 689	54 256
1985	49 744	15 727	65 471

Die Sommer der Jahre 1982, 1983 und 1985 wiesen sehr viele Sonnentage auf, während der Sommer 1984 (besonders die Monate Juni und September) unbeständiges Wetter und viele Niederschläge aufwies, was sich stark auf die Frequenzen der fahrplanmässigen Kursfahrten auswirkte. Das Jubiläumsjahr 1985 brachte gegenüber dem Vorjahr einen Zuwachs von über 20 Prozent. Neben dem herrlichen Sommerwetter trugen zwei Neuerungen zu diesem absoluten Frequenzrekord bei, die Abgabe von AHV-Billetten mit 50prozentiger Ermässigung und die Ausdehnung des Sonntagsfahrplans während der Sommerferien auch auf die Werktage.

Demgegenüber steht die Tatsache, dass die Frequenzen der Gesellschaftsfahrten weit weniger vom Wasserstand und von der Witterung abhängig sind und sich fast auf das ganze Jahr verteilen können. Gesellschaftsfahrten werden ja auch im voraus geplant und meistens unabhängig von der Witterung gebucht. Hier spielt dann ganz besonders das differenzierte Platzangebot dank den drei unterschiedlich grossen Fahrgastschiffen des Schiffsbetriebes eine wichtige Rolle. Es zeigt sich deutlich, dass seit der schrittweisen Erneuerung der Flotte die Zahl der Gesellschaftsfahrten massgeblich gesteigert werden konnte.

So dürfen unter den geschilderten Voraussetzungen die Zukunftsaussichten des Schiffahrtsunternehmens gesamthaft betrachtet als positiv gewertet werden. «Positiv» heisst allerdings nicht, dass der Betrieb grosse Überschüsse und Gewinne erwirtschaften könnte. Dessen war man sich schon bei der Übernahme des Schiffahrtsbetriebes vor 25 Jahren bewusst. Erwartungsgemäss schlossen die Betriebsrechnungen seit 1960 regelmässig mit Ausgabenüberschüssen ab, die sich im Durchschnitt der 25 Jahre auf 17 530 Franken pro Jahr stellten. In dieser Rechnung war aber auch der Kapitaldienst mit Darlehensrückzahlungen und Zinsen berücksichtigt.

Im relativ frequenzschwachen Betriebsjahr 1984 belief sich das Defizit auf 40 149 Franken. Es teilte sich wie folgt auf die drei Partnergemeinden auf:

Rorschach	mit 56,8 Prozent	23 202 Franken
Rheineck	mit 28,4 Prozent	11 601 Franken
Thal	mit 14,8 Prozent	6 046 Franken.

Im Gutachten an die Behörden der drei Partnergemeinden, in welchem die Anschaffung neuer Motorschiffe begründet wurde, war mit Ausgabenüberschüssen von 55 200 Franken pro Jahr gerechnet worden. Die effektiven Defizite blieben also wesentlich unter diesem angenommenen Betrag. Vergleicht man die aufgewendeten Defizitbeiträge der drei Partnergemeinden mit den Verhältnissen in vergleichbaren Ufergemeinden, so zeigt sich, dass die Aufwendungen der drei Gemeinden für den Schiffahrtsbetrieb recht bescheiden sind. Die Stadt Rapperswil beispielsweise leistet jährlich Beiträge von rund

Klein – aber forsch im Kampf gegen Wind und Wellen.
Photo: H. Buob

80 000 Franken an die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft und dazu ein zinsloses Darlehen von einer Million Franken für eine neue Werft dieses Unternehmens in Zürich-Wollishofen. Überdies werden die Kosten für die Anlegestelle Rapperswil vollumfänglich von der Stadt getragen. Die Gemeinde Romanshorn stellte für die neue Anlegestelle des SBB/DB-Fährbetriebes Romanshorn–Friedrichshafen einen Betrag von 290 000 Franken à fonds perdu zur Verfügung.

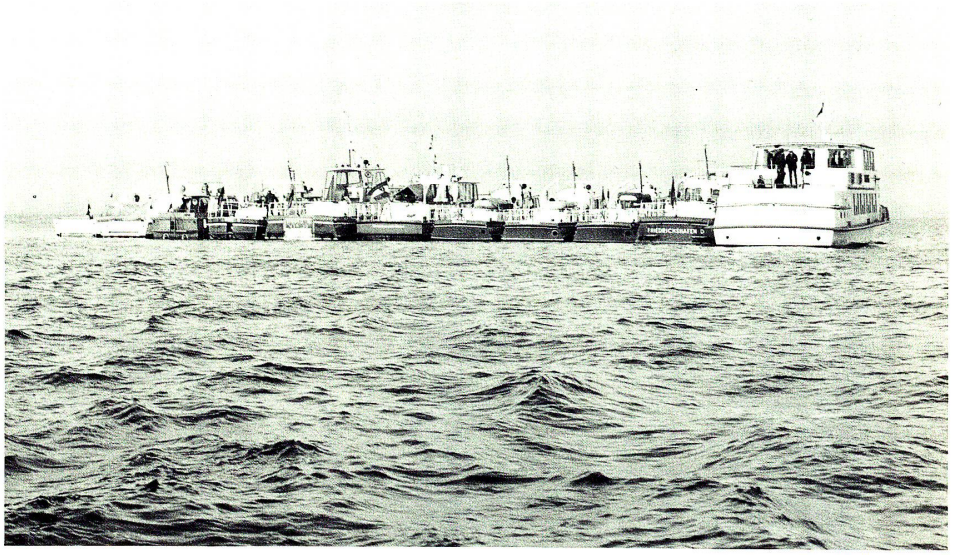
Stabilität in der Leitung

Zu den Glücksfällen, welche die erfreuliche Entwicklung des Schiffahrtsbetriebes Rorschach massgeblich begünstigten, gehört die Stabilität in der persönlichen Betreuung und Führung des Unternehmens seit seiner Gründung. Seit dem Übergang vom bewährten Familienunternehmen Füllemann zur Gemeinschaftsunternehmung der Gemeinden Rorschach, Rheineck und Thal steht Kornhaus- und Schiffahrtsverwalter Ernst Schwarz als Betriebsleiter an der Spitze dieses Schiffahrtsbetriebes. Ihm oblagen die Studien und Vorbereitungen für die seinerzeitige Übernahme, wie jeweilen auch für die etappenweise Anschaffung der drei neuen Schiffe. Mit einem beispielhaften persönlichen Engagement stand Ernst Schwarz während all den Jahren dem Betrieb vor, war er die Seele des Unternehmens – und es bleibt nur zu hoffen, dass er dies noch lange bleiben kann.

Diese Beständigkeit in der Betriebsleitung war auch die beste Voraussetzung für die ganze personelle Betreuung des Unternehmens im technischen wie im administrativen Bereich. So darf man dem Schiffsbetrieb Rorschach weiterhin glückliche Fahrt und «Schiff ahoi» in sein zweites Vierteljahrhundert wünschen.

Unvergleichliche Erlebnisse

Was der Bevölkerung der Region am oberen Bodensee mit der Ausflugsschiffahrt geboten wird, ist ein doppeltes Erlebnis. Zum einen ermöglicht sie es ihr, die natürliche Schönheit unserer Landschaft vom Schiff aus zu geniessen und zu bewundern. Im Aktionsbereich des Schiffahrtsbetriebs Rorschach heisst das: die Schönheit der weiten Bodenseelandschaft wie auch jene des verträumten Flussgebietes des Alten Rheins auf sich wirken zu lassen. Zum andern ist eine solche Schiffahrt für viele Passagiere ein symbolhaftes Erlebnis. Denn sobald das Schiff vom Steg losgebunden ist und selbständig dahingleitet, fühlen wir uns doch auch sogleich losgelöst vom Alltag mit seinen Mühen und Zwängen. Wir dürfen uns wieder einmal entspannt strecken und recken und die reine Seeluft einatmen. Immer wieder bestätigt sich die Erfahrung, dass sich auf einer solchen Fahrt ganz von selbst jene befreiende Atmosphäre einstellt, die uns hilft, die Landschaft in ihrer ganzen Schönheit zu geniessen.



Freundschaftliche Begegnung! Die «München» als eine der grössten Schiffseinheiten auf dem Bodensee und die «Rhynegg» im Rorschacher Hafen. Photo: P. Hug.

Eine Seenotübung der Wasserschutzpolizeien und Seerettungsdienste rund um den Bodensee vom 19. November 1984 fand ihren Abschluss mit Rapport und Manöverkritik auf der «Rhynegg» (rechts im Bild).