Zeitschrift: Kreuzlinger Neujahrbuch und Schreibmappe
Band: 1 (1925)

Artikel: Die Hafenanlage in Kreuzlingen
Autor: Lymann, J.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-700436

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: 13.07.2025

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

Die Hafenanlage in Kreuzlingen.

Erst wird's erdacht,
Dann wird's belacht,
Und doch gemacht,
Und schliesslich dann
Schaut's jedermann
Für selbstverständlich an!

1. Zweck und Bedürfnis.

In Kreuzlingen und Umgebung machte sich der Mangel einer richtigen Landungsstelle schon lange fühlbar. Nur während einiger Sommermonate und bei hohem Wasserstande konnten Lastschiffe und Motorboote anlegen; in der übrigen Zeit mussten die auf Lastschiffen transportierten Waren in den Hafen in Konstanz geführt und per Fuhrwerk oder Auto an Ort und Stelle gebracht werden. Fracht und Materialpreise erhöhten sich dadurch wesentlich, namentlich für Baumaterialien aller Art. Die Gemeinde selbst besass auch keine Lagerplätze.

Die Hafenbaute bezweckte aber nicht blos die Heranziehung eines vermehrten Warenverkehrs, sondern auch des Personenverkehrs. Die Dampfbootverwaltung für den Untersee und Rhein gab schon vor der Erstellung der Anlage die Zusicherung, dass Kreuzlingen als Gemeinde-Haltestelle in den Fahrplan aufgenommen werde. Damit ist sowohl unserer Gemeinde als auch der Dampfbootgesellschaft eine bedeutende Hebung des Personenverkehrs zugesichert worden.

Ausser dem Hauptzwecke: Hebung des Waren- und Personenverkehrs, billigere Transportmöglichkeit, verfolgte die Gemeinde im Frühjahr 1922 noch einen andern Zweck: Beschäftigung der vielen Arbeitslosen. Die flache Lage des Seegeländes ermöglichte viel Handarbeit, und damit war die Grundlage für eine richtige Notstandsarbeit und gute Subventionierung derselben von Kanton und Bund gegeben. Diese Ziele und Zwecke verfolgte die Ortsbehörde, als sie im Dezember 1921 vor die Gemeinde trat und die Erstellung eines grossen Hafenmolos beantragte.

2. Finanzierung.

Unterhandlungen mit den zuständigen kantonalen Departementen ergaben die Zusicherung einer kantonalen und Bundes-Subvention von mindestens 60 %. Somit konnte eher billiger gebaut werden, als in Friedenszeiten. Ueber 100 Arbeitslose sollten mehrere Monate lang beschäftigt werden. Produktive Arbeit ist und bleibt von weit grösserer volkswirtschaftlicher Bedeutung als blosse Arbeitslosenunterstützung. — So hat die Zeit der Not der Arbeitsnot, dazu beigetragen, dass Kreuzlingen eine schöne Hafenanlage erhielt. Es war ein grosses Opfer, das die Gemeinde zu bringen hatte, es war aber bedingt durch die Zeitverhältnisse und die Zwecke.

Am 29. Dezember 1921 beschloss die Ortsgemeindeversammlung fast einstimmig, dass die projektierte Hafenanlage nach den Plänen der Firma Kägi und Grob, Tiefbaubureau in Arbon, als Notstandsarbeit ausgeführt werde; sie beauftragte die Ortskommission betr. sofortigem Beginn und Subventionierung der Baukosten sich mit den zuständigen Departementen des Kantons in Verbindung zu setzen und bewilligte einen Kredit von Fr. 180000.—.

3. Ausführung.

Der Wasserspiegel des Bodensees stand im Anfang des Jahres 1922 äusserst tief und für Wasserbauten günstig. Es musste deshalb rasch gehandelt werden, wenn vor dem Steigen des Sees, anfangs April, die Umfassungsmauern heraus betoniert werden sollten. Es fanden in rascher Aufeinanderfolge die Unterhandlungen mit den zuständigen Departementen statt; die bereits in Aussicht gestellten Subventionen wurden definitiv zugesichert, und schon am 9. Januar 1922 wurde mit der Hafenbaute begonnen.

Gleich bei Beginn setzte Tauwetter ein, der See stieg um 30 cm, der Auffüllungsplatz verwandelte sich in einen Morast, aber dennoch wurde gearbeitet und musste gearbeitet werden; denn die Erstellung der Molomauern nahm mindestens 3 Monate in Anspruch. Der unbeständige Witterungscharakter blieb während der ganzen 1. Bauperiode, brachte bald grosse Kälte und Schneefälle und dann wieder Tauwetter und Regen. Das rasche

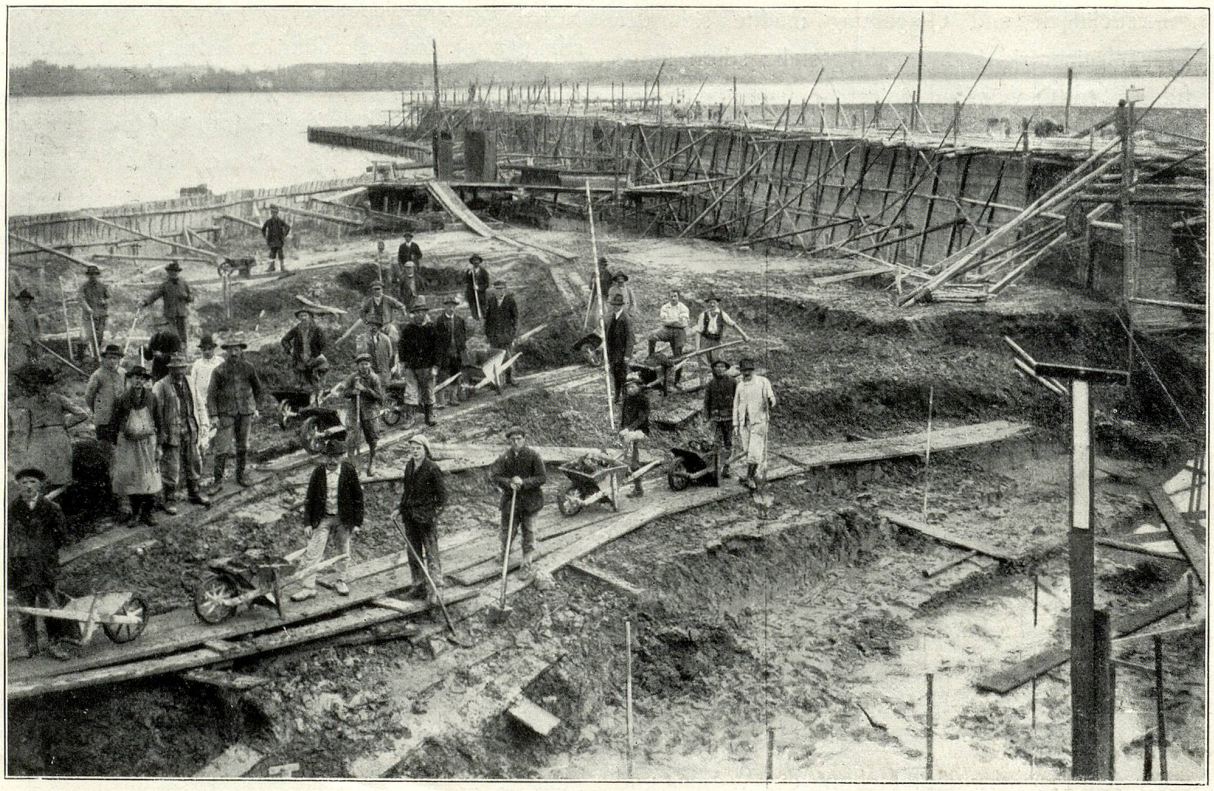
Fortschreiten der Arbeit wurde durch diese Witterungseinflüsse und dem damit verbundenen Steigen und Fallen des Seespiegels wesentlich gehindert und erschwert. Namentlich die Wasserhaltung erforderte bedeutende Mehraufwendungen an Arbeitszeit und Material, als vorgesehen war. Alle Wasserbauten bieten eben ihre verborgenen Schwierigkeiten, und wird es selbst keinem Fachmann möglich sein, alle diesbezüglichen Positionen des Voranschlages einzuhalten. Es konnte dafür an andern Orten eingespart werden.

Unterdessen wurden genaue Offerten eingeholt, mit den Schiffahrts-Inspektoren des ganzen Bodensees unterhandelt bezüglich Tiefe und Breite der Fahrrinne und des Wendeplatzes der Schiffe, ferner der Höhen-Coten der Umfassungsmauern und des Molos. Die Sohlenbreite der Fahrrinne wurde auf 35 m (Arbon 30 m), der nördliche Teil des Hafendammes für die Landung der Dampfschiffe auf Cote 400,90 und der südliche Teil für das Anlegen der Lastschiffe auf Cote 400,60 festgesetzt. Der Regierungsrat stimmte diesem Bauprogramm zu und wurde der Kostenvoranschlag auf total Fr. 300000.— berechnet.

Während mehr als 3 Monaten konnten täglich ca. 100 Arbeitslose beschäftigt werden, gerade in der Zeit der grössten Arbeitslosigkeit. Es herrschte reger Betrieb am See. Die Bevölkerung zeigte durch häufigen Besuch grosses Interesse am begonnenen Werke und am Fortschreiten der Arbeit.

Aber, wie bereits erwähnt, brachte der häufige Witterungswechsel viele Hindernisse, Verhandlungen und Kopfzerbrechen; so z. B. brach in der Nacht vom 6. auf den 7. März 1922 der See durch die Spuntwand und setzte das ganze Arbeitsfeld unter Wasser. Schnell musste mit elektrischem Antrieb eine leistungsfähige Pumpe installiert werden, und innert 4 Tagen waren die Wasser wieder gebändigt.

Doch glücklich konnten die Betonarbeiten in der Osterwoche, Mitte April 1922, beendet werden; die drohenden Wassermassen blieben zurück, und damit war der erste und schwierigste Teil der Hafenbaute beendet. Dank der guten Zusammenarbeit von Bauleitung, Bauführung, Unternehmern und Arbeitern konnte die meist schwierige und teils gefährliche Arbeit ohne jeden Unfall zu Ende geführt werden.



Ausgrabungen im Hafen. Phot. Arth. E. Bär.

Dann wurde es eine Zeit lang still am See bis zum Juli 1922, als der grosse Schwemmbagger eintraf, um ca. 33000 m³ Baggergut aus Fahrrinne und Wendeplatz in den Molo hinein und in den See zu baggern. Mit langen Kenneln wurden täglich, ja stündlich, gewaltige Mengen von Schlamm und Wasser in den Molo geleitet. Die bestehende Umfassungsmauer oder vielmehr die Pfähle,

Hafen im Bau begriffen. Phot. Arth. E. Bär.

auf welchen diese Anlegemauer stand, vermochte dem starken Anwachsen des Vertikaldruckes und namentlich aber dem Horizontalschub der Hinterfüllung nicht Stand zu halten. Es war in den Tagen des thurgauischen Kantonalschützenfestes in Kreuzlingen, als bereits der erste Extradampfer von Schaffhausen viele Schützen brachte, als die Anlegemauer gewaltige Risse und Verschiebungen zeigte. Die Baggerarbeiten mussten eingestellt werden. Selbst erfahrene Fachleute standen vor einem Rätsel, nur die Spötter wussten es besser. Auf Veranlassung des Baudepartementes wurden Autoritäten im Wasserbaufache zu Rate gezogen, nämlich die Herren Prof. Hilgard in Zürich und Oberingenieur Böhi in Rorschach. Es wurden von diesen Sachverständigen folgende Sicherungsmassnahmen vorgeschlagen und in der Folge auch ausgeführt:

Erstellung einer Pfahlwand seewärts der Mauer mit Leitpfählen von 10 m Länge und 25—30 cm Durchmesser, Zwischenpfählen von 5—8 m Länge und 20 cm Durchmesser und verbindenden dicken Holzzangen. Hinterfüllung der Mauern mit Sandsteinschroppen und Kies zur Verminderung des Wasser- und Schlammdruckes.

Verbindung der gegenseitigen Mauern mit Drahtseilen von 23 mm Durchmesser und den nötigen Verankerungen.

Die Kosten dieser Sicherungsarbeiten beliefen sich auf Fr. 30000.— und wurden vom Staat mit 25 % subventioniert.

Diese Sicherungsmassnahmen genügten, um die Baggerarbeiten zum grössten Teil beendigen zu können. Der Rest des Molos wurde mit Abfallkies und Abdeckmaterial ausgeebnet und die östliche Mauer mit einer Brüstung versehen. Die Verschiebungen der Anlegemauer wurde mit Abdeckplatten maskiert, so dass der Schönheitsfehler verschwand und von der Wanderung wenig mehr zu sehen ist. Mit der Einstellung der Schwemmarbeiten hörten auch die Verschiebungen auf, und ist der Molo seit mehr als Jahresfrist vollständig zur Ruhe gekommen. Der schlemmige weiche Grund, auf dem wir bauten, schwankt nicht mehr.

Der Kostenvoranschlag, inkl. Sicherungsarbeiten, konnte eingehalten werden und wurde nicht überschritten. An Subventionen gingen rund Fr. 177000.— ein.

Das ganze Gebiet des Molos, inklusive Seegebiet zwischen Badanstalt und Hafen, ca 25,383 m² sogen. Reichsboden, wurde vom Staat Thurgau unentgeltlich an die Gemeinde Kreuzlingen abgetreten, da es praktisch auf dasselbe herauskommt, ob der Staat oder die Gemeinde Eigentümerin des Bodens ist, da derselbe nur unter der Bedingung abgetreten wurde, dass er stetsfort öffentlichen Zwecken diene. Der weitere Ausbau dieses Gebietes wird auch öffentlichen Zwecken dienen, denn es bestehen bereits Projekte für einen Gondelhafen und eine schattige Anlage.

4. Erfüllungen.

Und schliesslich schaut es jedermann für selbstverständlich an! In der Tat erklärten die einsichtigen Leute nach Fertigstellung der Anlage und Ueberwindung aller Schwierigkeiten: Für Kreuzlingen ist ein Seehafen schon lange ein Bedürfnis gewesen, und jetzt würde es gewiss jedermann bereuen, wenn die Anlage nicht erstellt worden wäre. — Die Hoffnungen, die man auf die Belebung des Verkehrs setzte, sind in Erfüllung gegangen. Mit der Hebung der Bautätigkeit werden Güter und namentlich Baumaterialien aller Art zugeführt und gelagert. Zur Zeit ist der ganze Molo besetzt. Gemeinde und Staat besitzen ihre geeigneten Lagerplätze, können ungehindert Strassenschotter und Teermakadam zubereiten und lagern. Die Dampfbootverwaltung für den Untersee und Rhein hat ihr Versprechen gehalten und Kreuzlingen als Landestation in den ständigen Fahrplan aufgenommen. Am Freitag und Sonntag fährt das Dampfschiff in den Hafen und den ganzen Sommer hindurch beleben Motorboote den Personenverkehr und korrespondieren mit dem Dampfbootverkehr auf dem Untersee und Rhein. Im Sommer 1924 sind in diesen Motorkursen rund je 2700 Personen ein- und ausgestiegen. Deren Betrieb rentiert und hat im verflossenen Sommer über Fr. 5000.— Reingewinn abgeworfen. Extraschiffe vom Ober- und Untersee landen und führen Gesellschaften hin und her. Eine schmucke Wartehalle mit Bureaux für Zoll und Hafenmeister repräsentiert sich recht gut. Am Hafenkopf werden Baumgruppen und Ruhebänke den Wartenden Schatten und Ruhe spenden.

Und wenn dann, wie Sie im Zukunftsbilde sehen, der Gondelhafen errichtet, die sumpfigen Uferstellen aufgefüllt, eine schattenspendende Quaianlage errichtet, eine Ueberführung von der Bodanstrasse einen direkten Zugang aus dem Herzen von Kreuzlingen schafft, die Badanstalt verlegt, wird Kreuzlingen einen schönen Teil des Sees wieder zurückerobert haben und viel besser empfinden, dass es am schönen blauen Bodansstrande liegt.

Kreuzlingen, im Oktober 1924.

J. Lymann.

Projektierte Quaianlagen und Gondelhafen am See.

(Von **Th. Scherrer**, Arch., Kreuzlingen.)

Anschliessend an den Beschrieb und das Werden der Hafenanlage Kreuzlingen ist es gewiss angezeigt, einen Blick in die Zukunft zu werfen und das weitere Werden und den weiteren Ausbau der Seeweidwiesen den Ortseinwohnern und andern Interessenten vor Augen zu führen.

Seit längerer Zeit hat die Ortsverwaltung Kreuzlingen ein wachsames Auge auf dieses Gebiet, hauptsächlich interessierte sie die Handänderungen von Liegenschaften. Im Laufe der Zeit wurden dem Spitalgut Konstanz, dann Baumeister Freudigmann aus Friedrichshafen Boden abgekauft, um das Terrain zu arrondieren; heute ist das ganze Seeufer vom Seeburggute bis zum Anwesen von Herrn Ruthart in Gemeindebesitz, mit Ausnahme eines Streifens von 15,00 m Breite (Herrn Dr. O. Binswanger gehörend), der gewiss auch zu anständigem, für die Gemeinde annehmbaren Preis erworben werden kann.

Der weitere Ausbau dieser Seeweidwiesen war für die Ortsbehörde eine gegebene Sache. Nicht nur der Gondelhafen ist notwendig, sondern auch der weitere Ausbau des ganzen Areales musste studiert werden. — Eine Ideenkonkurrenz unter hiesigen Architekten wurde inszeniert, es ist die beigegebene Skizze ein Ergebnis derselben.

Wenn wir den weiteren Ausbau dieser Seeweidwiesen ins Auge fassen, so fällt uns vor allen Dingen die mangelhafte Verbindung mit der Ortschaft ins Auge. Beim Kleinvenedig und bei M. Stromeyer Lagerhausgesellschaft, an beiden Orten Niveau-Uebergänge, die einem einigermassen lebhaften Verkehr nicht genügen. Heute schon muss man Viertel- und halbe Stunden lang warten, bis die Passage offen ist. Schon bei Projektierung der Vergrösserung des Kreuzlinger Bahnhofes im Jahre 1914 wurden dieserhalb Projekte ausgearbeitet, eine Unterführung der Bahnlinie bei M. Stromeyer Lagerhausgesellschaft sollte erstellt werden, welche Strasse in der Säntisstrasse ihren Anfang und bei der Einfahrt in die Seeburg als Hohlstrasse mit einer grössten Eingrabung von 4,20 m ihr Ende nehmen sollte, ein schauerliches Projekt! Es muss also etwas anderes gesucht werden. Ein Blick auf die Situation von Kreuzlingen genügt, um den richtigen Weg zu weisen. Es ist dies die Verlängerung der Bodanstrasse mit Ueberführung der Bahnlinie; auch könnte daran gedacht werden, die Bahnhofstrasse von der Richtung gegen „Helvetia" zu verlängern und durch die Ueberführung der Bahnlinie an den See zu führen. Beides Projekte, die sich ausführen lassen. Zu diesem Zwecke müsste das Bahntrace um 1,20—1,50 m tiefer gelegt werden, also auf das Niveau wie das Rangiergeleise des Konstanzer Bahnhofes auf Schweizerseite liegt, geschieht dies, so würde die Ueberführung, wenn die Ausführung des Viaduktes der Gegend angepasst ist, dem Gesamtbilde absolut keinen Eintrag tun. Von dieser Ueberführung weg sind zwei Strassen vorgesehen, die eine führt zum Hafen, die andere gegen die Stadtgrenze. Die Ueberführung selbst erhält am Ende gegen den See einen Abschluss mit einer wuchtigen Baumgruppe und einem archit. Aufbau, mit schönem Ausblick auf den See und Konstanz und die Anlagen. Das Dreieck zwischen den beiden Strassen und der Seestrasse mit fallendem Terrain könnte prächtig für gärtnerische Anlagen verwendet werden. Nördlich der Seestrasse sind die eigentlichen Quaianlagen projektiert mit durchgehenden ruhigen Baumgruppen, grossen ruhigen Rasenflächen, die auch zu Spielplätzen verwendet werden könnten. Für später notwendig