

Schifffahrt und Hafen



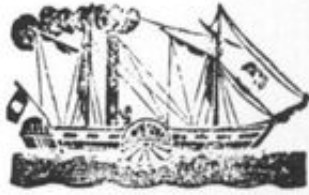
Rorschach Hafen (um 1890)

Auch wenn die Eisenbahn nach und nach der Bodenseeschifffahrt die grossen Lasten abgenommen hat, so war im 19. Jahrhundert das Verhältnis der beiden Verkehrsmittel zueinander ein durchaus freundlicheres als das der blossen Konkurrenz. Anfänglich kam es infolge der Eisenbahn lediglich zu gewissen Änderungen in den Schifffahrtsrouten; neue Verbindungen wurden geschaffen, alte mussten aufgegeben werden. Die Eisenbahn erschloss auch dem Schiffsverkehr neue Gebiete, und solange das Netz der Schienen noch nicht so dicht war, bildeten die zwölf Kilometer Wasser zwischen Deutschland und der Schweiz ein ernsthaftes Hindernis, zu dessen Überwindung die Eisenbahn auf die Schiffe angewiesen war.

Neben den vielen Gütern, welche die Bahn den Schiffen anvertraute, wuchs nun auch der Personenverkehr über das Wasser in einem noch nie dagewesenen Ausmass. Die Eisenbahn erst hat das Reisen zu einer Sache weiter Bevölkerungskreise gemacht, und davon profitierte auch die Schifffahrt. Zur rechten Zeit stand das Dampfboot bereit, um die neuartigen Bedürfnisse zu befriedigen.

Seit November 1824 pflügte ein Dampfboot, getauft auf den Namen des württembergischen Königs Wilhelm, die sanften Wellen des Bodensees. Vergeblich wehrten sich die Segelschiffbesitzer gegen den neuen mächtigen Rivalen, indem sie hartnäckig ihre alten Rechte verteidigten. 1835 zählte man bereits fünf Dampfboote auf dem Schwäbischen Meer, alle unter württembergischer oder bayerischer Flagge. Unter dem schweizerischen Hoheitszeichen dampfte das erste Schiff 1850.

Die Dampfkraft ermöglichte die Reduzierung der Fahrzeit um gut die Hälfte, die «Wilhelm» benötigte bei normalem Wetter von Rorschach nach Friedrichshafen zweieinhalb Stunden. Zu einem volkstümlichen Vergnügen ersten Ranges entwickelten sich die sog. Lustfahrten, für die Inserate in allen Zeitungen warben, etwa in einer vom 5. Mai 1852:



E u f f a h r t **von Rorschach nach Konstanz,**

welche am Himmelfahrtstage, den 20. Mai, bei günstiger Witterung
durch das Dampfboot „Stadt Konstanz“ ausgeführt wird.

Abfahrt von Rorschach Morgens 8 Uhr;
Rückfahrt von Konstanz Abends 5 Uhr.

Taren für die Hin- und Herreise:

I. Platz 1 fl. 12 fr. II. Platz 48 fr.

Konstanz, den 13. Mai 1852.

— Inserat in der Appenzeller-Zeitung

vom 5.5.1852

Die Schifffahrt gewann hier eine solche Bedeutung, dass 1876 ein Reiseschriftsteller den Bodensee als «das befahrenste Gewässer der Schweiz»²⁴ bezeichnete.

Die auch mit der Binnenschifffahrt damals noch verbundene Abenteuerlichkeit hat dem neumodischen Unternehmen ohne Zweifel zusätzliche Attraktivität verliehen. Die Technik hatte zwar die Natur so weit gebändigt, dass auch die Landratten den Sprung aufs Wasser mit geringen Risiken wagen durften, aber ein Gefahrenkitzel war immer noch dabei, hörte man doch gelegentlich von Schiffsunglücken. Noch waren die Dampfschiffe schwerfällige Dinger, und weil erst 1868 eine internationale Schifffahrts- und Hafenordnung in Kraft trat, traf es nicht immer nur die Segelschiffe, die beinahe wehrlos den Launen der Natur ausgeliefert waren. 1868 legte ein gewaltiger Sturmwind den Schiffsverkehr lahm: «Im Hafen von Rorschach, der Pulsader alles Verkehrs im Kanton, des bedeutendsten Verkehrsplatzes am ganzen Bodensee, wogten die grossen Verkehrsdampfer auf und ab wie Nusschalen. Zwei Stockwerke hoch schlugen die Wellen am Hafendamm in die Höhe ... Immerhin wäre es kein Schaden gewesen», bemerkte der unzufriedene Zeitungsschreiber, «wenn die Wellen die hässlich hölzerne Kornbude samt all den den Hafenuai verunstaltenden Holz- und Steinkohlenmagazinen weggesäubert hätten, welche die schönsten Plätze Rorschachs zu unappetitlichen Lagerplätzen degradieren.»²⁵

Ja, der Fortschritt forderte seinen Preis, und die Spannungen zwischen ästhetischem Empfinden und den sog. wirtschaftlichen Sachzwängen waren nicht mehr zu verdecken.



— Rorschach vom See. Ansicht um

Während sich die einen darüber ärgerten, dass der Hafen vor lauter wirtschaftlichem Aufschwung unter der Güterflut beinahe erstickte, jammerten andere über den Mangel an Lagerplätzen, und die Schiffsleute schliesslich klagten über die völlig veralteten Hafeneinrichtungen. Der Rorschacher Hafen blieb ein Stein des Anstosses und fand als politischer Dauerbrenner nicht mehr aus den Debatten hinaus. Der Grosse Rat setzte zur Prüfung des Problems eine Kommission ein. Dr. Carl Bärlocher, der Rorschacher Arzt und rührige Politiker, schlug sich im Grossen Rat mit Vorliebe für die Belange seines Wohnortes, besonders aber für die Forderung der Modernisierung des Hafens und wurde «nicht müde», spitz ein Korrespondent der bemerkte, dem Kanton begreiflich zu machen, «wie er durch Rorschach - und nur durch Rorschach - glücklich werden könne

...»²⁶ Bärlochers Drängen wollte gar nicht allen gefallen, auch dem erwähnten Appenzeller Zeitungsschreiber nicht, der auch noch schulmeisterlich den Zeigefinger erhob: «Wir kennen denn auch die Gesinnung unseres Freundes Carl zuwohl, als dass wir in sein Gutmeinen den geringsten Zweifel setzen möchten; item verweilen wir Sonntags zu gerne in Rorschach, als dass wir dem Ort nicht jede Verschönerung, jeden Aufschwung gönnen sollten. Aber in die Rorschacher Ziffern haben wir kein recht kindliches Vertrauen: so oft Dichter und Priester uns im Namen der Staatswirtschaft etwas vorrechnen, besehen wir uns die Zahl zweimal - ob nicht eine Null zuviel sich finde.»²⁷ Zur Enttäuschung der Rorschacher unternahm der Grosse Rat tatsächlich nichts.

Wieder einmal bekam Rorschach zu spüren, dass es mit seiner Vorrangstellung vorbei war; es hatte die Steuergelder mit andern Plätzen im Kanton zu teilen. Infolge der internationalen Schifffahrts- und Hafenordnung und der Realisierung der Bahnlinie nach Romanshorn durften die überfälligen baulichen Änderungen dann doch nicht mehr länger vertagt werden, einige haben wir schon erwähnt. Zur Erleichterung der Schifffahrt wurde auch das Hafenbecken vertieft und die Einfahrt von Norden nach Osten verlegt.

Um die Sicherheit noch zu erhöhen, brachte man 1874 auf der Mole einen kleinen Leuchtturm an, was das mit dem Wunsch begrüsst: «Möge von den Lenkern unseres Staatsschiffes nicht nur zur See, sondern auch zu Lande recht viel Licht verbreitet werden.»²⁸ An diesem Licht schien es nach dem Urteil vieler Rorschacher den Regierenden gehörig gemangelt zu haben.

Als 1869 die Nordost-Bahn in Romanshorn eine Trajektanstalt eröffnet hatte, gab man sich alle Mühe, der Kantonsregierung begreiflich zu machen, dass auch Rorschach eine Fähre benötige, wenn es seine Position halten wolle. Auch damit drang man höheren Ortes nicht durch, so dass Romanshorn die Führung endgültig an sich reissen konnte.

Mit dem Ersten Weltkrieg wurden zahlreichen Fäden, die der Schiffsverkehr hinüber und herüber gespannt hatte, jäh unterbrochen, um in der alten Stärke nie mehr erneuert zu werden. Unterdessen hatten sich ja auch der Gütern und Personenverkehr endgültig vom Wasser auf die Schienen verlagert.

Weiterlesen im [vorherigen](#) / [nächsten](#) Kapitel.

²⁴ J. Th. Gsell-Fels, Die Schweiz. München und Berlin 1876 und 1877, S.448

²⁵ Ostschweizerisches Wochenblatt, 19.6.1866

²⁶ Appenzeller-Zeitung, 19.4.1874

²⁷ Ebenda

²⁸ Ostschweizerisches Wochenblatt, 19.4.1874

Historische Skizzen aus der Hafenstadt im hohen 19. Jahrhundert
Copyright: 1985 by E. Löpfe-Benz AG, Rorschach

[Zurück](#)