

## Bei Tag auf Strassen und Wegen



Fahrrad aus der Zeit um 1875

An der Quelle jener Tage, die wir hier ans Licht zerren, gab es den Begriff Strasse im modernen Sinne noch gar nicht. Was heute beinahe ausschliesslich den Fortbewegungsmitteln auf Rädern zur Verfügung steht, rechtfertigte ehemals seine Existenz allein aus dem Zweck, allen denkbaren Lebensäusserungen von Mensch und Tier dienstbar zu sein. Ein Gutteil des allgemeinen Lebens wickelte sich vor den Haustüren ab, noch waren grosse Transport- und Reisewagen eine rare Erscheinung, eher Störenfriede, die sich geduldig und geduldet mühsam durch das bunte Treiben hindurchquälen mussten. Nicht den Fahrzeugen, nein, den Leuten zu Fuss gehörten in erster Linie Wege und Stege. Die Lebenskreise waren im Mittelalter eng, und der Warenverkehr war geringfügig, so dass keine Notwendigkeit bestand, die Pionierleistung der Römer im Strassenbau weiterzuführen. Strassen und Verbindungswege entwickelten sich planlos aus den jeweiligen Bedürfnissen des Alltages.

Die älteste Rorschacher Strasse, welche diese Bezeichnung einigermaßen verdient, deckte sich in etwa mit dem Verlauf der heutigen Hauptstrasse, welche beim Bodan einerseits nach Goldach, andererseits ins Thurgauische abzweigte. Von ihr aus führten verschiedene Wege über den Hofetter hinaus ins freie Feld.

Die Hungersnot von 1770 hatte dem weitsichtigen Abt Beda Angehrn den Mangel guter Verbindungswege drastisch vor Augen geführt und ihn zur Anlage einer vorbildlich ausgebauten Strasse von Wil nach Staad veranlasst, welche dem Klosterstaate in vielerlei Hinsicht zu neuen Strukturen verhalf.

Bis weit ins 19. Jahrhundert hinein nahmen öffentliche Plätze im Stadtbild einen wesentlichen Raum ein. Auf ihnen konzentrierte sich das gesellschaftliche Leben, entstand jene spontane Kommunikation, die sich selbstverständlich aus den Tätigkeiten des Tages ergab. Neben dem grössten Platz, dem Hafenplatz, gab es vielerlei Möglichkeiten zum Stelldichein, etwa vor der Kolumbanskirche, beim Jakobsbrunnen und manch

andere. Im Mittelpunkt dieser Plätze stand oft ein Brunnen, dessen soziale Funktion nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Um diese Wasserspender hielten «Mägde, Burschen, Knecht und Frau Basen Hof ... Beim Geplätscher des sich füllenden Eimers sagt man sich Süßigkeiten; man erzählt sich das harte Benehmen der Herrschaft und Unannehmlichkeiten des Dienstes, die geheimen Hausgeschichten».<sup>29</sup>

1831 zählte man in Rorschach 56 laufende Brunnen, welche die öffentliche Wasserversorgung besorgten. Erst 1888 erhielt die Stadt ein modernes Röhrennetz. Bis ins hohe 19. Jahrhundert befanden sich viele dieser Brunnen mitten auf der Strasse, dann wurden sie vom wachsenden Verkehr allmählich an den Rand gedrängt. Dieser Vorgang vermag eindrücklich zu illustrieren, in welcher Weise die Strassen nun ihren Charakter veränderten. Jetzt erst wurden sie zu wirklichen Fahrbahnen. Der Durchgangsverkehr beherrschte die Szene und zwang das Leben zu Fuss, den Mauern entlang zu kriechen.

So wurde die Institution des Trottoirs geboren. Man kann sich lebhaft ausmalen, dass die Fussgängersteige allerdings eher einem Wanderweg glichen als dem, was wir heute unter einem Trottoir verstehen, wenn wir zur Kenntnis nehmen, dass es Sache der Hausbesitzer war, sie in Ordnung zu halten.



Rorschacher Hauptstrasse, Blick gegen Osten, um 1900

Bis zum Jahre 1860 wurde das Rorschacher Strassennetz nicht wesentlich erweitert. Dann aber setzte infolge der Industrialisierung und der mit ihr verbundenen Bevölkerungsexplosion der Strassenbau mit einer Intensität ein, wie sie höchstens noch während des Baufiebers der sechziger Jahre unseres Jahrhunderts erreicht wurde.

Feudal waren sie gar nicht, die Strassen damals. Auf den meisten fuhr man auf festgestampfter Erde dahin, holperte allüberall über Löcher und Unebenheiten. 1882 erst setzte man eine ordentliche Pflasterung der sog. Oberstrasse von der bis zum ins Werk und verbreiterte gleichzeitig die Trottoirs. Aber der allgemeine Fortschrittseifer der Epoche strebte unermüdlich nach Behebung der Mängel.

Als 1881 der Bürgerversammlung das Projekt einer Strasse von der Schmittenbrücke bis zum Waisenhaus vorgelegt werden sollte, trat die Presse mit diesen Argumenten für die Sache ein: «Bauet diese Strasse, und der Unternehmungsgeist wird hier in nicht langen Jahren eine der schönsten Strassen von Rorschach schaffen. Durch die daherigen Bauten kommen aber auch neues Verkehrsleben und neuer Verdienst unter die Bevölkerung.»<sup>30</sup> Strassenbau galt als unumgängliche Voraussetzung, um «aus Rorschach einen Ort im modernen Stil zu machen.»

Personen und Güter in steigender Menge wurden von einem Ort zum andern verschoben, Wagen und

Fuhrwerke dominierten fortan das Strassenbild. Im Bewusstsein ihrer Wichtigkeit gebärdeten sich die Fuhrleute als Könige der Strasse, so dass sie nicht selten mit Hilfe strenger Verordnungen zur Raison gebracht werden mussten. Infolge ständiger Beschwerden «über das Befahren der Strassen auf den Seitenwegen und äussersten Rändern»<sup>31</sup>, erinnerte 1863 die Behörde mit Nachdruck an das Gesetz, das vorschrieb: «Kutschen, Fuhrknechte und Reiter sollen die Strasse nur in der Mitte befahren ...»<sup>32</sup> Damals schon ereigneten sich die meisten Verkehrsunfälle wegen zu schnellen Fahrens. Ein Polizeirapport von 1893 berichtet von einem Metzger, der «in so scharfem Trabe auf der Hauptstrasse durch die Ortschaft gefahren (sei) ..., dass in der Nähe des Restaurants beinahe zwei Männer unter das Fuhrwerk geraten wären».<sup>33</sup>

Seit der Mitte der achtziger Jahre kam das Radfahren in Schwung, und die geplagten Hüter der Ordnung sahen sich mit neuen Problemen konfrontiert, sintemal die Herren Velofahrer sich keinen Deut um die Verkehrsvorschriften kümmerten und einen rechten Hochmut zur Schau trugen, denn, so stellte die Polizei fest, diesbezügliche Mahnungen fruchteten meist nichts und würden «oft mit Hohn und Grobheiten erwidert.»<sup>34</sup> Weil man von diesem neuen Verkehrsmittel her ungeheure Gefahren drohen sah, verbot man 1893 zwischen und das Fahren mit dem Stahlross. Schon darnals gab es gottverlassene Gesetzesverächter, welche die Tafel mit Aufschrift einfach ignorierten. Deswegen stellte 1894 der Landjäger einen Velohändler aus Horn. Vielleicht hatte dieser um seinen Umsatz gefürchtet und auf diese Weise gegen die Verteufelung jener Sache protestiert, an der sein Herz und sein Geldbeutel hingen.

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

---

<sup>29</sup> R. Toepffer, Die Bibliothek meines Onkels. In: Schweizer Biedermeier. Herausgegeben von E. Korrodi. Zürich 1936, S267

<sup>30</sup> Rorschacher Bote, 6.8.1881

<sup>31</sup> Ostschweizerisches Wochenblatt, 5.9.1893

<sup>32</sup> Ebenda

<sup>33</sup> Protokoll des Gemeinderates Rorschach, 5.9.1893

<sup>34</sup> Ebenda

Text: Louis Specker

Buchtitel: Rorschacher Kaleidoskop 1985, S.23-24

Historische Skizzen aus der Hafenstadt im hohen 19. Jahrhundert

Copyright: 1985 by E. Löpfe-Benz AG, Rorschach

[Zurück](#)