

Entstehung und Bedeutung Alter Hafen Staad Sandsteinbrüche Kieshafen



Flugaufnahme Staad um 1930

Staad war seit Jahrhunderten Umschlag- und Verladeort für gebrochenen Sandstein von den weithin bekannten Sandsteinbrüchen von Buchen und Umgebung. Die plattige Ablagerung in der oberen Meeresmolasse sind verantwortlich, dass schon zu dieser Zeit Sandstein abgebaut wurde.

(Quelle Kartierung Francis De Quervain: «Die nutzbaren Gesteine der Schweiz»)

Die gute Lage der Steinbrüche in der Nähe vom See, in denen zur Hauptsache Platten und Bruchsteinblöcke gebrochen wurden, begünstigte den Transport. Allein in der Region Staad gab es bis ca. 1900 über 30 Steinbrüche mit hunderten von Steinbrechern.



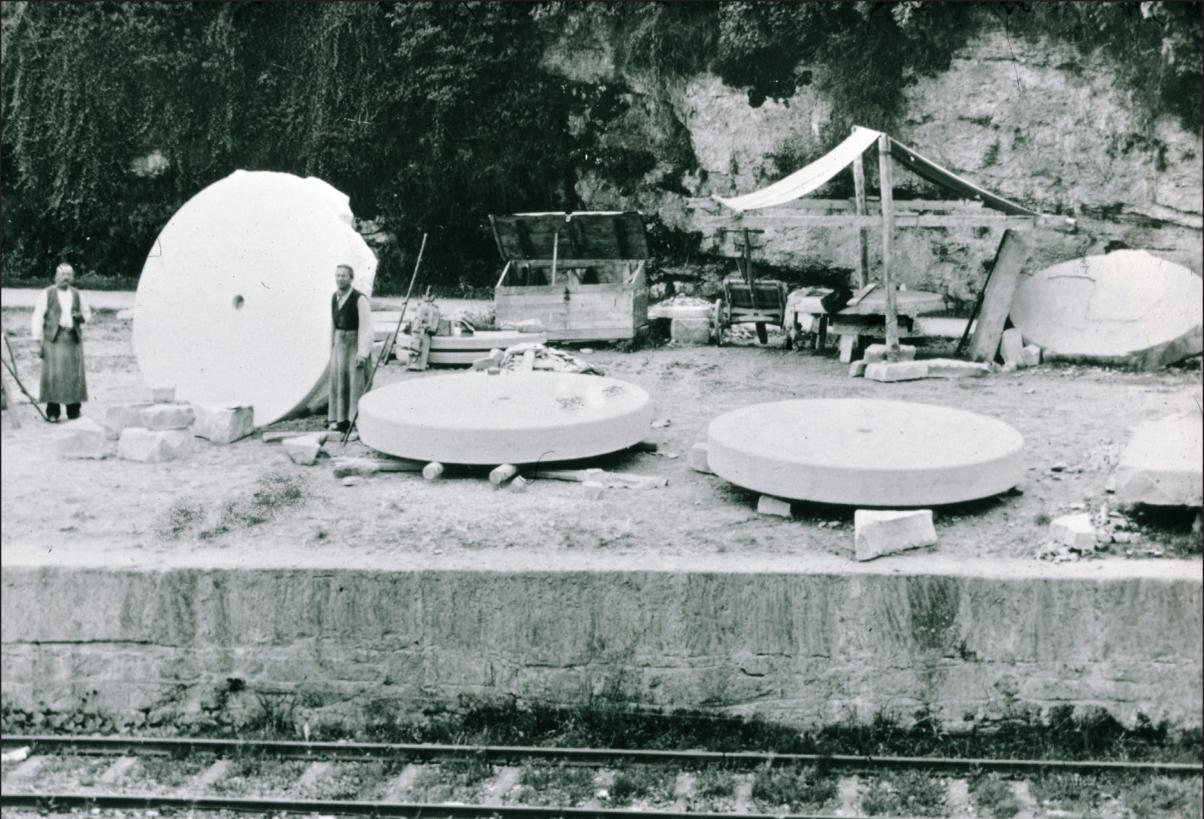
Sandsteinbrüche „Buchen“ bei Thal

Steinbruch einst | Steinbrüche «Buchen» bei Thal | Postkarte nach St.Gallen 22.11.1907



Mit Sandstein beladenes Pferdefuhrwerk auf dem Weg vom Steinbruch zum Hafen Staad





Auf dem «Rampen» in Staad | Aufnahme um 1900 | Steinmetze bearbeiten Sandsteine zu Schleifsteinen aller Grössen

Am See wurden die Platten und Bruchsteinblöcke auf Schiffe verladen, oder aber von den verschiedenen Steinhauerfirmen behauen. Dabei waren vor allem die grossen und kleinen Schleifsteine sehr gefragt. Der grosse Verkehr mit Sandstein formte fast das ganze Dorf.

Das Strassenbild belebten die vielen Steinfuhrwerke, die zwei- oder dreispännig die Steine zum Verladen oder bearbeiten von den Steinbrüchen herbrachten.

Die ersten Bauten im Bodenseeraum, die mit Sandstein aus Staad gebaut wurden, sind die beiden Kirchen Peter und Paul und St. Georg auf der Insel Reichenau, gebaut um 850 nach Chr.

(Frau Schiavone von der Universität Heidelberg hat eine Dissertation darüber geschrieben).

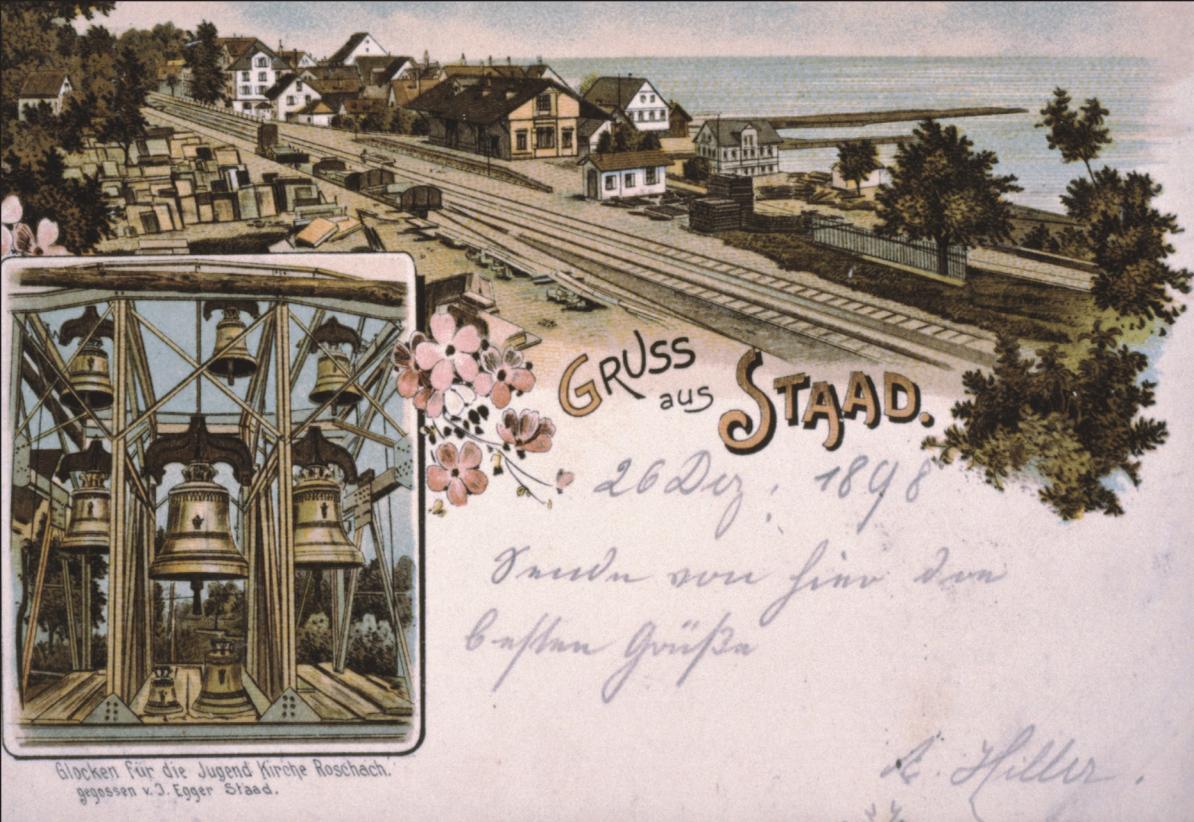
Richtig in Schwung kamen die Steinbrüche aber erst in der Gotik, als die Städte wie Lindau, Meersburg, Ueberlingen, Konstanz oder Rorschach begannen sich zu entwickeln. Diese Entwicklung löste einen Bauboom aus und so wurden grosse Mengen an Stein und Holz benötigt, um Stadthäuser, Kirchen und Schlösser zu bauen.

Bekannte Gebäude und Bauten, die heute noch erhalten sind, gebaut mit Staader Sandstein, ist das Münster von Ulm (noch heute der höchste Kirchturm der Welt mit über 160 Meter), das Münster Konstanz, die Hafenanlagen Lindau und Rorschach oder das Kloster Marienberg in Rorschach. Selbstverständlich ist auch die Staader Hafenanlage mit einheimischem Sandstein gebaut.



Steinmetze in der «Speck» | Aufnahme um 1900





Litho-Karte «Gruss aus Staad 26. Dezember 1898» | Man beachte das Sandsteinlager am «Rampen», bereit zum Verlad auf die bereitstehenden Eisenbahnwagen. | Am Seeufer ist die Landzunge zu sehen, wo später der Staader Hafen gebaut wird.

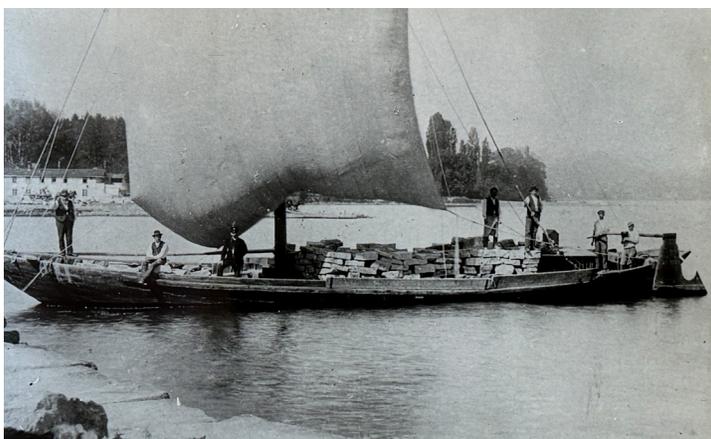


Ein Segellastschiff mit Ladepersonal

Bis gegen 1895 sah man auf dem See sogar noch Lastschiffe mit Segeln. Ein riesiges, graues Segel wurde am Mast gehisst. Auffällig an diesen Kähnen war das gross Steuerruder, das seitwärts hinten am Rumpf angeschlagen war und nicht wie üblich in der Schiffsmitte. Schon um 1900 verschwanden die Segel und die Lastschiffe wurden mit Petrol- und Benzinmotoren betrieben.



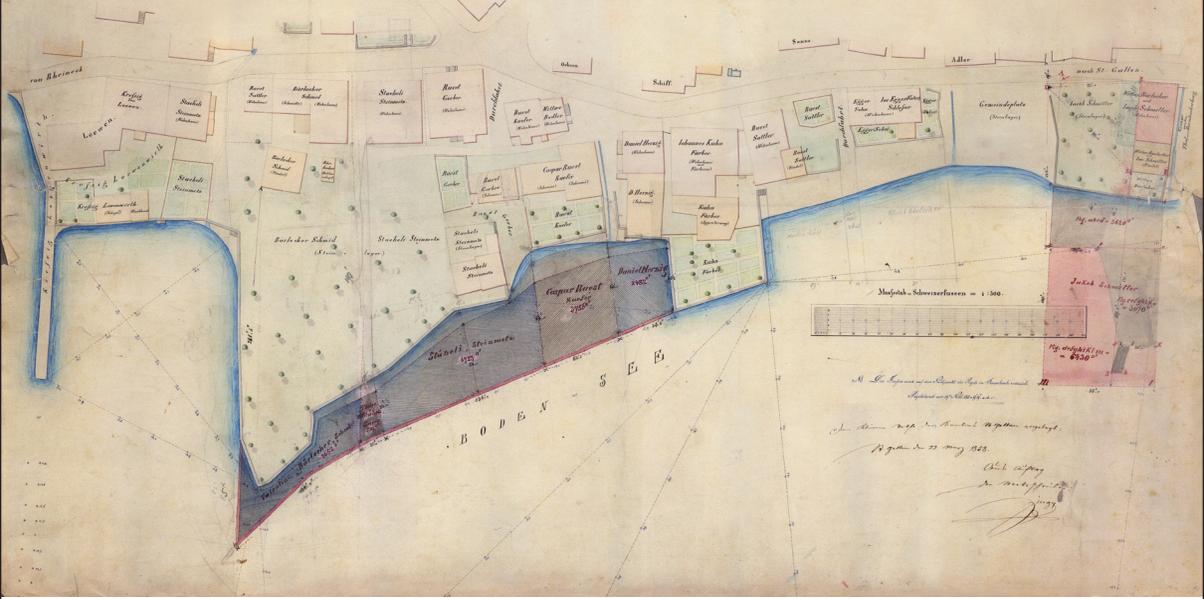
Ein Segellastschiff wird beladen



Mit Sandstein beladenes Segellastschiff fährt aus



SITUATIONSPLAN
am See liegenden Theiles vom Dorfe Staad.
Zum Zwecke einer zu erstellenden neuen Schiffslände.



Situationsplan des am See liegenden Theiles vom Dorfe Staad zum Zwecke einer zu erstellenden neuen Schiffslände | Aufgenommen 28. März 1851 von Dipl. Ing. J. Giezendanner | Aufgelegt 22. März 1858 | Genehmigung Kanton St.Gallen 1900 | Bau des Hafens 1900 - 1902 | Inbetriebnahme des Hafens 1902

Einen Hafen besass Staad damals noch nicht, die Segellastschiffe legten direkt am Ufer an privaten Ladeplätzen oder an einer in den See hinausragenden Landzunge an und wurden mit Schubkarren beladen.

Die wenigen Lagerplätze am Ufer der Sees waren dauernd mit gehauem Sandstein überfüllt. Wegen Platzmangel wurden überall im Dorf Steine gelagert, es kam gar vor, dass die Strasse verstopft war.

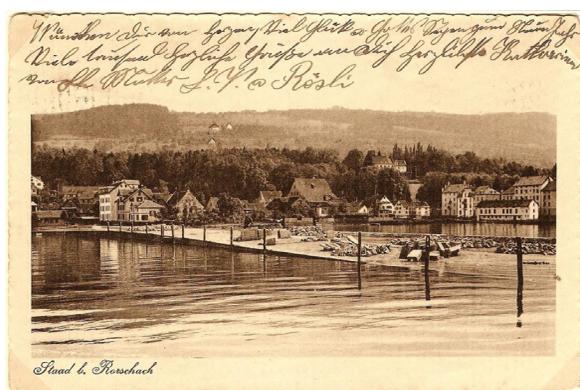
Infolge des nicht mehr zumutbaren Zustandes, des akuten Platzmangels reifte der Entschluss, Staad braucht zwingend einen Schiffshafen um die Platz- und Sicherheits-

probleme zu lösen. Genügend Raum zur Lagerung der Sandsteine war gefordert, die Segellastschiffe mussten vor Wind und Sturm geschützt werden.

Im Jahr 1858 wurde ein Plan zur Erstellung einer neuen Schiffslände (Hafen) in Staad aufgelegt, veranschlagte Kosten ca. Fr. 100'000-. Nach langen, zähen Verhandlungen zwischen Gemeinde und Kanton konnte die Verteilung der Kosten geregelt sowie der Entscheid zum Bau des neuen Hafens beschlossen werden. Die Bauarbeiten erfolgten von 1900 bis 1902, 1902 wurde der neue Hafen in Betrieb genommen.



Gruss aus Staad | Postkarte vom 11. November 1906 nach Dortmund | rechts zu sehen Hafen mit gelagertem Sandstein



Hafen Staad | Postkarte vom 30. 07 1913 nach Wien | Sandsteine liegen zum Verladen bereit



Ab ca. 1850 hat die industrielle Produktion von Zement angefangen und somit das Bauen total verändert. Aus einem Gemisch von Zement, Kies und Wasser entstand Beton. Eine Revolution im Bauwesen hat weltweit die Erfindung von Stahlbeton (Verbund von Beton und Bewehrungsstahl) ausgelöst.

Diese epochalen Erfindungen haben dazu geführt, dass der Bedarf an Sandstein stark

gesunken ist und sich die Anzahl der Steinbrüche von über 30 auf 4 bis 5 reduziert hat. 1838 gründet der Ulmer Apotheker Gustav Ernst Leube mit seinen Brüdern in Ulm das erste deutsche Zementwerk (Quelle Wikipedia). In Lorüns bei Bludenz entstand zu dieser Zeit ebenfalls ein Zementwerk. Die beiden Werke haben den Einfluss der Veränderung in den Bodenseeraum gebracht.



Steinbruch heute | Steinbruch Bärlocher im Kreienwald

Der aktuell bis heute noch einzig verbliebene Steinbruch wurde im Jahre 1890 gegründet durch Felix Bärlocher. Entstanden ist der Steinbruchbetrieb aus einer Fuhrhalterei. Bis Ende der 60er Jahre hat Bärlocher im Kreienwald den Sandsteinbruch und in der Seelaffe einen Muschelsandsteinbruch betrieben.

Der Muschelsandsteinbruch musste dann wegen dem Festungsbau durch die Armee in den Halden eingestellt werden. Bis heute ist die Firma im Kreienwald geblieben und wird nun in der 5. Generation durch Christian Bärlocher geführt.





Welch hilfreiche Investition | Der elektrisch betriebene Bahnkrah, Typ BRUN, fährt auf Schienen zum entladen der MS Altenrhein



Die Kiesladung auf der MS Altenrhein wartet darauf entladen zu werden. | Bis in die Jahre um 1945 erfolgte die Entladung in mühsamer Arbeit von Hand mit «Garetten» und Schaufeln.



Staadter Kieshafen | Arnold «Noldi» Dudler und Franz Dudler beim «gattern» (Kiessieben) | Aufnahme 1949



Hafen Staad | Aufnahme um 1958 | Die erste Maschine zur Schiffsentladung | Ein Seilbagger, was für ein Fortschritt!!! | Sogar bei Hochwasser konnten LKW's beladen werden

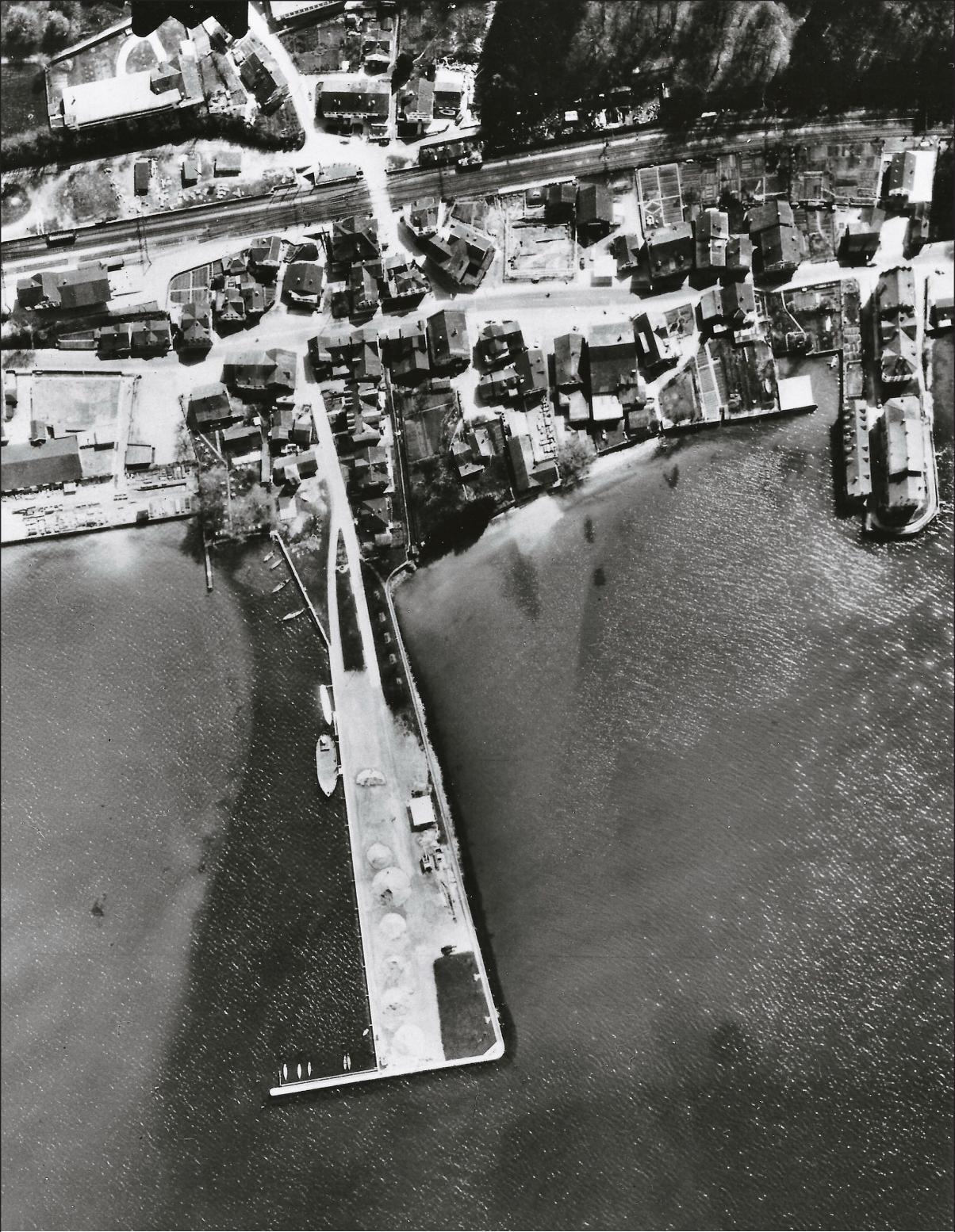


Letzte Last !!
Das Selbstentladeschiff Typ «Maschine Förderband» zum allerletzten Mal in Aktion | Aufnahme 2007

War der Hafen zuerst für den Sandsteinumschlag gebaut und betrieben worden, hat er ab der Eröffnung auch für den Umschlag für Kies aus Deutschland und Oesterreich gedient. 1892 gründete Konrad Dudler seine Firma als Schiffsfrächtere mit eigenem

Holzlastschiff und nach dem Bau des Hafens in Staad kam der Handel mit Kies und Sand dazu. 1910 wurde das Kiesschiff MS Altenrhein in Betrieb genommen, das als Lastschiff bis 1990 für den Transport von Kies und Sand eingesetzt wurde.





Staad | Luftaufnahme mit Kieshafen um 1958

Heute dient die MS Altenrhein der GEKSA als Ausflugsschiff. Bis ca. 1960 bezog man das Kies aus Oesterreich, nachher aus Deutschland. 1998 endete der Kiestransport über den Seeweg und die Versorgung des Kiesumschlags im Hafen Staad wurde mit LKW's bis 2007 sichergestellt. Nachdem der Pachtvertrag durch die Gemeinde Thal gekündigt wurde, erfolgte der Umzug des Kiesumschlags an die Rietlistrasse in Staad,

dort wo 1972 das erste und im Jahre 1984 das zweite Betonwerk entstand. Heute ist die Firma Dudler Beton im Besitze von Rudolf Dudler in der 4. Generation.

Das Hafenareal dient heute als Schifflande für Kursschiffe, für das Einwassern von Motor- und Segelbooten, der Oeffentlichkeit als Fest- und Badeplatz.



Die MS Altenrhein transportiert Glocken der ehemaligen Glockengiesserei Wilhelm Egger in Staad | Aufnahme 1923



Ein ungewöhnlicher Besuch im Hafen Staad



Passagierschiff Oesterreich in Tarnfarbe

Die Internierung deutscher Bodenseeschiffe in die Schweiz 1945 fand kurz vor dem Ende des Zweiten Weltkrieges statt. In der Nacht vom 25. auf den 26. April 1945 wurden in einer konspirativen Aktion sechs in Lindau und Bregenz stationierte, nicht betriebsbereite Fahrgastschiffe über den Bodensee geschleppt. Gemäss einer geheimen Vereinbarung mit der Schweiz konnten so insgesamt zehn Schiffe in schweizerischen Häfen «schutzinterniert» werden.

Im Staader Hafen stand das komplett mit Tarnfarbe bestrichene Fahrgastschiff «Oesterreich».

Am 17. Mai 1945 wurden alle Schiffe an die französischen Truppen ausgeliefert, die inzwischen in der Bodenseeregion einmar-

schiert waren. So wurde verhindert, dass es gemäss einer Anordnung Hitlers zur Selbstversenkung der Lindauer Flotte kam.

Die Oesterreich, in Dienst gestellt 1928, wird 1941 durch die deutsche Kriegsmarine beschlagnahmt und ausgerüstet mit zwei FLAK (Fliegerabwehrkanone) zur Luftabwehr vor Immenstaad.

Nach dem Krieg wurde die «Oesterreich» durch eine Interessengemeinschaft käuflich erworben. Dank zahlreicher Spenden konnte das Schiff durch eine Totalrenovation in den Urzustand gebracht werden. Heute kreuzt die «Oesterreich» in alter Pracht als Passagierschiff wieder auf dem Bodensee.

