

Wassernot im Thurgau

Autor(en): **Guldener, Hans / Osterwalder, Robert / Boller, Max**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Thurgauer Jahrbuch**

Band (Jahr): **41 (1966)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-699291>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Wassernot im Thurgau

Gewaltige Regen haben im Sommer 1965 dem Thurgau eine Wassernot beschert, wie man sie seit vielen Jahren nicht mehr erlebt und nicht mehr für möglich gehalten hatte. Aus dem Sanktgallischen kam die Thur im Juni mächtig geschwollen daher; alle Zuflüsse und Bäche führten ihr auf dem Weg durch den Thurgau weitere Wassermassen zu, mit denen sie nicht mehr fertig wurde. Die Thur trat über ihre Ufer, sprengte ihre Dämme, stürzte sich gierig in die Ebene und riß Straßen weg. Die Nacht, da es am schlimmsten war, wird vielen Leuten unvergessen bleiben. Es war, als ob der Fluß, der manchmal so mager daherkommt, wieder einmal seine ganze Kraft zeigen und der Wehre und Wuhre spotten wollte. Drei Menschen verschlang er bei seinem Wüten im Sanktgallischen, und die Sachschäden, die die braunen Wassermassen hinterließen, sind groß. Es wird viel auszubessern geben an Ufern und Dämmen. Viel Kulturland im Bereich der strömenden Fluten hat arg gelitten. Die Behörden überlegen sich, was vorzukehren sei, um solchen Überflutungen gegenüber in Zukunft besser gewappnet zu sein. Als die Thur wieder im Sinken war, stieg der Bodensee Tag für Tag um ein beträchtliches, still und unheimlich, trat über die Ufer, drang in die Häuser, deckte Straßenzüge. Die Leute am Untersee hatten eine schwere Zeit; denn es dauerte Wochen, bis der See wieder in sein Bett zurücksank. In den folgenden Beiträgen wollen wir einige Aspekte der denkwürdigen Wassernot, die den Thurgau heimgesucht hat, zu zeigen versuchen. n.

DAS WASSERWIRTSCHAFTSAMT BERICHTET

Die späte Schneeschmelze, die sich bis in den Juli hineinzog, und die vielen intensiven Niederschläge des Frühjahres bewirkten ganz allgemein eine erhöhte Wasserführung unserer Flüsse und Bäche. Die Monate April, Mai und Juni verzeichneten mehr als zwanzig Regentage. Die nachfolgenden Zahlen geben ein Bild über die in dieser Zeit gefallenen Regenmengen in Millimetern im ganzen Einzugsgebiet der Thur.

	Starkenbach	Ebnat	St. Peterzell	Hosenruck (Nollen)	Herisau	Säntis	Befang bei Hundwil	Schwäbrig	Bischofszell
April ...	356,4	335,7	283,0	211,2	237,6	457,5	259,9	306,3	176,4
Mai	241,1	270,7	243,6	307,6	221,9	351,6	218,9	249,3	203,6
Juni	329,0	288,8	336,3	287,8	317,8	404,7	307,2	310,5	206,5
10. Juni .	123,4	105,6	111,1	80,2	106,5	112,1	114,2	103,6	74,2

Lokale starke Gewitter am 5. Juni über dem Seerücken bewirkten im Gebiet Keßwil–Güttingen–Altnau–Langrickenbach–Birwinken Überschwemmungen mit erheblichen Kultur- und Gebäudeschäden.

Die Thur schwillt an

Den Höhepunkt erreichten die Regenfälle am 10. Juni mit selten gemessenen Niederschlagsmengen über dem ganzen Einzugsge-

biet der Thur. Bereits um 13.15 Uhr begann der Hochwassermeldedienst mit einer Meldung von der Wassermeßstation Mühlau bei Jonschwil zu spielen. Dann erfolgten die Meldungen kontinuierlich von Jonschwil und Halden entsprechend der Übereinkunft zwischen dem Eidgenössischen Amt für Wasserwirtschaft, den schweizerischen PTT-Betrieben, den Baudepartementen der Kantone St. Gallen und Thurgau sowie der Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Zürich über die Beobachtung der Wasserstände der Thur und die Beförderung der Wasserstands-telegramme mit steigender Tendenz bis um Mitternacht. – Die Nebenflüsse und -bäche der Thur erreichten zwischen 18 und 22 Uhr ihren Höchststand. In Eschikofen, Wellhausen, Felben und Müllheim traten die Bäche über die Ufer und richteten großen Schaden an. Die Feuerwehren waren überall im Einsatz. In Eschikofen ergossen sich die Wassermassen über die Staatsstraße, so daß der Verkehr umgeleitet werden mußte. Keller wurden unter Wasser gesetzt und Kulturland überschwemmt. Das gleiche Bild zeigte sich in Felben und Wellhausen, wo der Dorfbach auf weite Strecken über die Ufer trat.

Die Thur war ständig im Steigen und erreichte vor Mitternacht bei der Brücke Üblingen den Untergurt des Brückenträgers. Auch bei der alten Pfyner Brücke fehlten nur noch wenige Zentimeter bis zur Fahrbahnkonstruktion. Ganze Bäume, Baumstrünke und viel Geschwemmsel schwammen auf den dunkelbraunen Fluten und ließen beim Aufprall die Brücken erzittern, so daß eine Sperrung der Brücken ernstlich erwogen wurde.

Dämme brechen

Um etwa 2 Uhr des 11. Juni war der höchste Stand der Thur erreicht. Der Rückstaudamm bei Felben wurde überflutet, und die

Wassermassen ergossen sich gegen das Dorf. Wenig später brach zufolge Überströmens der Thurdamd unterhalb der Pfyner Brücke; große Wassermassen flossen hinter dem Thurdamd und überfluteten die Frauenfelder Allmend, wo eine große Anzahl Schafe den Wassermassen zum Opfer fielen. Zudem folgte zwischen 3 und 4 Uhr ein weiterer Damdbruch bei Mettendorf, der den Wasserspiegel in Felben und den der Frauenfelder Allmend weiter ansteigen ließ. Die sich hinter dem Hochwasserdamd über die Frauenfelder Allmend ergießenden Wassermassen stauten die Murg vor ihrer Einmündung in die Thur, so daß der Murgdamd überflutet wurde. Infolge dieser Überflutung wurde der Damd von hinten abgetragen, so daß dieser zwischen 4 und 5 Uhr ebenfalls brach. Die durchgebrochenen Wassermassen überströmten auch den Straßendamd der Staatsstraße Frauenfeld-Weiningen und führten auch bei diesem durch Rückwärtserosion zum Bruch. Dieser Damdbrüche wegen wurde die ganze Thurebene unter Wasser gesetzt. Ein weiterer Damdbruch bei Üßlingen konnte durch die Aufmerksamkeit der Damdwachen und den vollen Einsatz der Feuerwehr verhindert werden. Gebäude und vor allem die Kulturen wurden stark in Mitleidenschaft gezogen. Die größten Schäden offenbarten sich erst nach dem Rückgang des Wassers. Die gebrochenen Dämme und die weggeschwemmten Uferpartien des Mittelgerinnes boten ein trauriges Bild.

Intensive Wiederherstellungsarbeiten

Noch am gleichen Tag wurden die Wiederinstandstellungsarbeiten in die Wege geleitet. Vor allem wurde sofort mit der Reparatur der Dämme begonnen und diese in Tag- und Nachtarbeit so weit aufgeschüttet, daß sie einem mittleren Hochwasser standgehalten hät-

ten. Die weiteren Instandstellungsarbeiten führte man in normaler Arbeitszeit aus. Am 13. Juni war der Murgdamm bereits so weit errichtet, daß mit der Straßenschüttung begonnen werden konnte. Die Behebung der Schäden an den Dämmen und Ufern des Mittelgerinnes dürfte nach vorsichtiger Schätzung etwa 5 Millionen Franken betragen. Die Kultur- und Gebäudeschäden sind durch Schätzungskommissionen der Versicherungen in Verbindung mit den zuständigen Departementen geschätzt worden.

Das Hochwasser am See

Die weiteren anhaltenden Regenfälle und die Schneeschmelze im Bündnerland führten zu einem rapiden Ansteigen des Bodenseewasserspiegels, der am 27. Juni mit Pegelstand 397,52 Meter über Meer seinen höchsten Stand erreichte.

Außer den großen Schäden an Bauwerken, Kulturen und durch Erwerbsausfall bestand eine nicht zu unterschätzende Seuchengefahr, da das Abwasser aus den Liegenschaften vielenorts nicht mehr abfließen konnte. Die Maßnahmen in den überschwemmten Gebieten waren deshalb in erster Linie darauf ausgerichtet, das Eindringen von Wasser in die Häuser zu verhindern, durch Erstellen von Laufstegen den Verkehr mit den Häusern zu ermöglichen und durch Abpumpen von Abwasser und faulem Wasser einer Seuchengefahr entgegenzuwirken.

Am meisten betroffen wurden die direkt am See liegenden Gemeindeteile von Gottlieben, Ermatingen, Berlingen und Steckborn. Aber auch die anderen Unterseegemeinden und die tieferliegenden Teile der Oberseegemeinden wurden durch das Hochwasser betroffen. Verschiedene Ufermauern, besonders am Obersee, hielten den Wellen bei hohem Seegang nicht stand und wurden stark in Mitleidenschaft gezogen.

Was für die Zukunft vorgekehrt wird

Die Hochwasserkatastrophe dieses Jahres hat gezeigt, daß die Dämme im unteren Thurtal auf gewissen Strecken zu niedrig sind, was das Baudepartement veranlaßte, unverzüglich eine Überprüfung des Hochwasserprofils und ein Korrektionsprojekt in Auftrag zu geben. Schon seit längerer Zeit wurden Sohlenveränderungen auf der ganzen Länge des Thurlaufes beobachtet, was in den Jahren 1956/60 zu Querprofilaufnahmen der Thur in Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Amt für Straßen- und Flußbau führte. Nach Auswerten der Profilaufnahmen mußte man in den Jahren 1964/65 noch Siebanalysen von Kiesproben aus der Flußsohle machen, um nähere Angaben über die Geschiebeführung zu erhalten. Damit sollten die Grundlagen für die Projektierung vorliegen. In bezug auf den Bodensee ist die Regulierung des Sees anzustreben.

HOCHWASSER – VOM SCHIFF AUS

Vor neun Sommern, Anno 1956, war ich nach Schaffhausen gezogen, um die Direktion der Schweizerischen Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein zu übernehmen. Meiner zehnten Saison blickte ich im Frühling 1965 mit Spannung entgegen, galt es doch, das Hundertjahrjubiläum der Gesellschaft in würdiger und zugleich publizistisch wirkungsvoller Weise durchzuführen. Als geborener Optimist rechnete ich mit einer auch betrieblich glanzvollen Saison, um so mehr als ich dem Verwaltungsrat fast schwören mußte, daß die Jubiläumskosten durch den größeren Gästestrom mehr als kompensiert würden. Schließlich hatte ich ja 1956 eines der seltenen Herbsthochwasser mitgemacht, bei welchem allerdings die zwei noch vorhandenen Dampfschiffe unter den Brücken durchschlüpfen konnten. Zweimal mußte der Betrieb wegen Niederwassers vorzeitig eingestellt werden, aber zwangsläufig nach trockenen und deshalb für die Schifffahrt vordem günstigen Sommern. Erst recht als Sonntagskind, das ich übrigens bin, fühlte ich mich, als im Frühjahr 1963 in der Nacht vor unserer ersten Fahrt die letzte Eisbarriere der Seegfrörni vor Steckborn verschwand.

Man erwartete kein Hochwasser mehr

Dem Walten der Natur sah ich also zu Saisonbeginn 1965 gelassen zu. Die neunundzwanzig Regentage im April störten nicht allzusehr; der gegenüber dem Durchschnitt bereits beträchtlich überhöhte Wasserstand wurde von den Nautikern positiv bewertet, da wir in den letzten Jahren stets mit dem Flachwasser zu kämpfen gehabt hatten. Höchststand wies bereits das Schiffsbelegungsbuch auf, eine Folge der attraktiven Einweihung der modernsten Flußwerft Europas, die unser Unternehmen weit

herum in Erinnerung gerufen hatte. Nicht geringer war der Widerhall bei der Taufe der «Thurgau» anfangs Mai, als Petrus als oberster Inspektor in Sturmerprobung sehr aktiv in Erscheinung trat. Geschäftlich verlief der Mai dem Wetter zum Trotz sogar ausgezeichnet; zweiundsechzig Extraschiffe für Gesellschaften, also im Durchschnitt pro Tag deren zwei, mußten neben den Kursschiffen eingesetzt werden.

Nun komme ich aber zum Hauptthema, dem Pegel. Zur Vereinfachung spreche ich hier nur vom Kreuzlinger Pegel, welcher auf dem Pierre du Niton am Genfersee basiert und dessen Marken also die Höhe in Metern über dem Meeresspiegel angeben. Steht der selbsttätig den Wasserstand aufschreibende Kreuzlinger Pegel auf 395,00, so bedeutet dies die unterste Grenze für unsere Schiffe, über die flachsten Stellen hinwegzukommen. Beim Stand von 396,00 müssen in Dießenhofen die Steuerhäuschen abgeklappt werden. Der Pegel von 397,00, also nochmals einen Meter höher, erlaubt das Unterfahren der Dießenhofener Brücke auch bei umgelegten Steuerhäuschen nicht mehr. Nach alter Erfahrung verbleibt dann bei der Steiner Brücke noch eine Toleranz von 20 und in Konstanz eine solche von 30 Zentimetern.

Der Pegel steigt

Anfangs Juni stand nun der Pegel bereits auf 396,75, einer im Vergleich zu den Vorjahren ungewohnten Höhe (zu gleicher Zeit 1964 auf 396,00). Es wurde also allmählich brenzlig. Immerhin bestand noch kein Anlaß zur Aufregung; man zählte auf die Regulierwirkung der Stauseen und Schleusen. In den ersten Tagen des Juni machte es tatsächlich den Anschein, als ob das neue Kraftwerk Schaffhausen mit der enorm vergrößerten Abfluß-

kapazität die Wassermassen weiterhin zu schlucken vermöchte. Trotz Dauerregen stieg der Pegel nur zentimeterweise; die Fachleute aus allen Lagern schienen mit ihrer Behauptung «Es gibt keine Hochwasser mehr!» recht zu haben.

Es kam der 10. Juni, der Tag der Jubiläums-Generalversammlung unserer «Dampfbootgesellschaft». An jenem Donnerstag besammelten sich an die fünfzehnhundert Aktionäre und Gäste auf unseren Motorschiffen; das Wetter war normal, das heißt, es regnete. Eine viertelstündige Regenspauze am Nachmittag verkündete die Taufe der kleinen «Ursula» vor Mammern; nachher zog sich die umfangreiche Gesellschaft in das große Zelt in Stein am Rhein zurück. Das Fest war groß, aber die Sintflut draußen war noch größer. Bei Rede, Musik und Kabarett, Rostbratwürsten und Tranksame flossen die Stunden in dieser Arche Noah vergnügt dahin; parallel zum Stimmungsbarometer stieg aber auch das Wasser unaufhörlich. Bei der Wegfahrt der Schiffe am Vormittag stand der Pegel auf 396,83, am Abend hatte er bereits die ominöse Grenze von 397,00 erreicht; er stieg bis zum andern Morgen um weitere 15 Zentimeter. Die Thurgauer Aktionäre konnten programmgemäß an Bord ihrer «Thurgau» seewärts fahren; die sechshundert Schaffhauser aber mußten den vorsorglicherweise schon am Nachmittag auf Pikett gestellten Extrazug der Bundesbahn benützen.

Staffelbetrieb

Für die Betriebs- und Schiffsleute begann nun eine recht absonderliche Zeit. Das an den Pfählen vor dem Altersasyl St. Katharinental liegende Dampfschiff feierte urplötzlich Auferstehung; zusammen mit dem «Konstanzerli» pendelte es zwischen Schaffhausen und

Stein am Rhein, von wo vier Motorschiffe den Verkehr bis Kreuzlingen aufrechterhielten. Das war der sogenannte Staffeltbetrieb, wie man ihn immer bei Hochwasser gekannt hatte. Nach zwei Tagen war aber auch diese Möglichkeit erschöpft, und zwar nicht in erster Linie wegen der Durchfahrtshöhe, sondern weil die Strömung ein sicheres Durchfahren zwischen den Brückenpfeilern und ein Anlegen in Diebenhofen nicht mehr erlaubte. Hier zeigte sich die Kehrseite der Medaille: Die leistungsfähigeren Schleusen in Schaffhausen ließen wohl einen erwünschten größeren Wasserabfluß zu, stellten aber die Kapitäne vor neue Probleme. Aus Sicherheitsgründen wurden deshalb am 13. Juni die Brücken von Diebenhofen und Stein gänzlich aufgegeben. Damit war der Schiffsverkehr zwischen diesen beiden Städtchen stillgelegt. In Stein trat nun die Hochwasserlandestelle oberhalb der Brücke bei der Schuhfabrik in Funktion. Es sollte sich zeigen, daß eine solche vorbereitete Hilfsbrücke für das Städtchen Gold wert war. Eine einfache Notbrücke beim Henketurm in Diebenhofen hätte bei der dortigen Brücke den gleichen Zweck erfüllen können; diese Möglichkeit sollte für alle zukünftigen Eventualitäten geschaffen werden.

Die neue Situation begann sich einzuspielen; der große Sturm auf dem Büro mit Hunderten von Telephonanrufen pro Tag zur Orientierung der Kundschaft und Annullierung von bestellten Extrafahrten ebte langsam ab. Es sollte aber noch lebhafter werden. In der Nacht vom 16. auf den 17. Juni stieg der Pegel über 397,30, was die Schließung der Konstanzer Brücke bedeutete. Die Schiffe «Thurgau» und «Munot» waren erst gegen Mitternacht von Extrafahrten nach Konstanz zurückgekehrt; noch zu dieser Stunde mußten die Schiffe umdisponiert werden, da es am folgenden Morgen zu spät gewesen wäre. Am Fronleichnamstag, dem 17. Juni, war die Flotte wie folgt in drei Sektoren verteilt: die «Thurgau»



Bei Steckborn.

Photo H. Beck

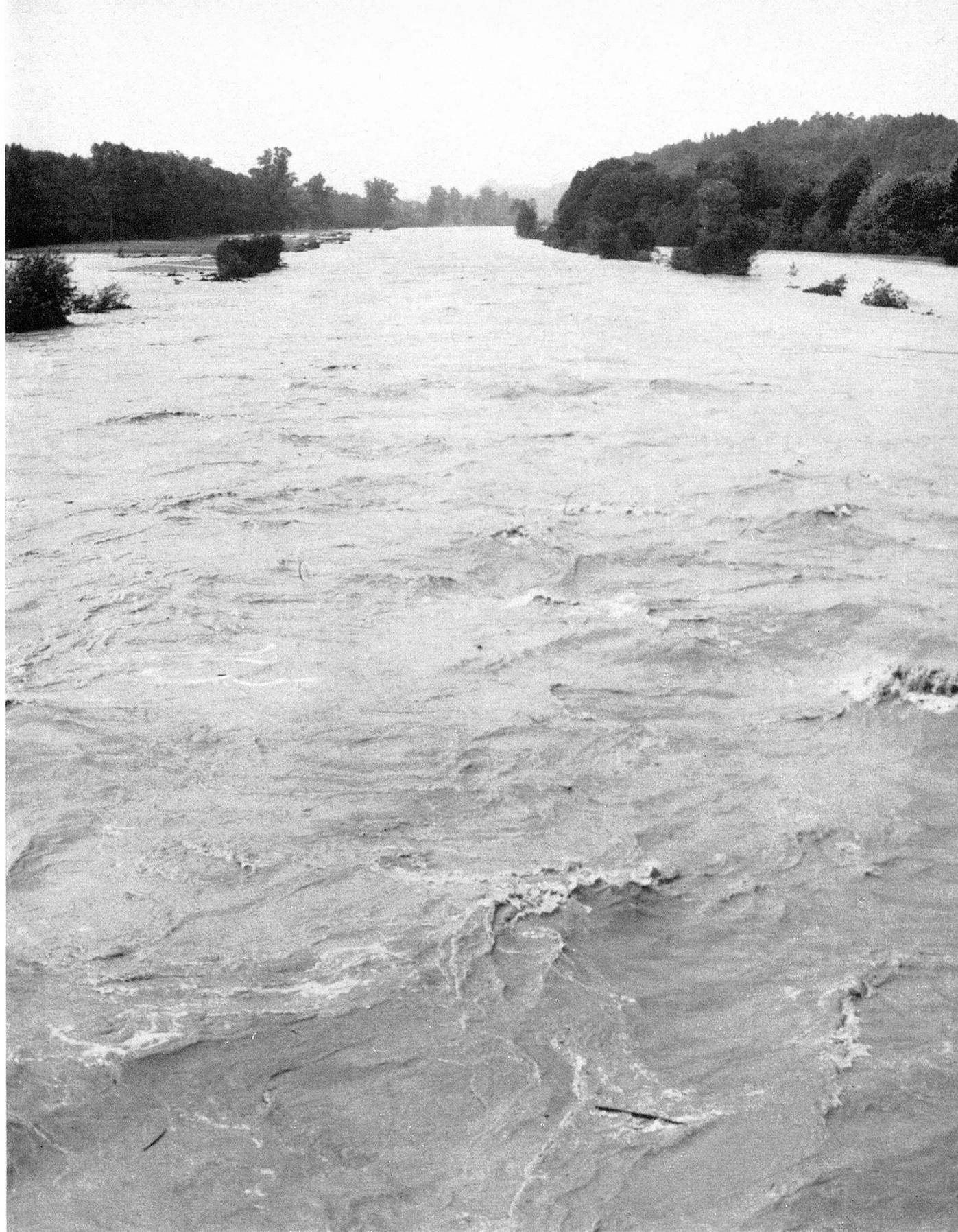


Überschwemmtes Thurvorland bei Felben.

Photo H. Beck

Die durchbrochene Straße von Frauenfeld nach Rohr.

Photo H. Beck



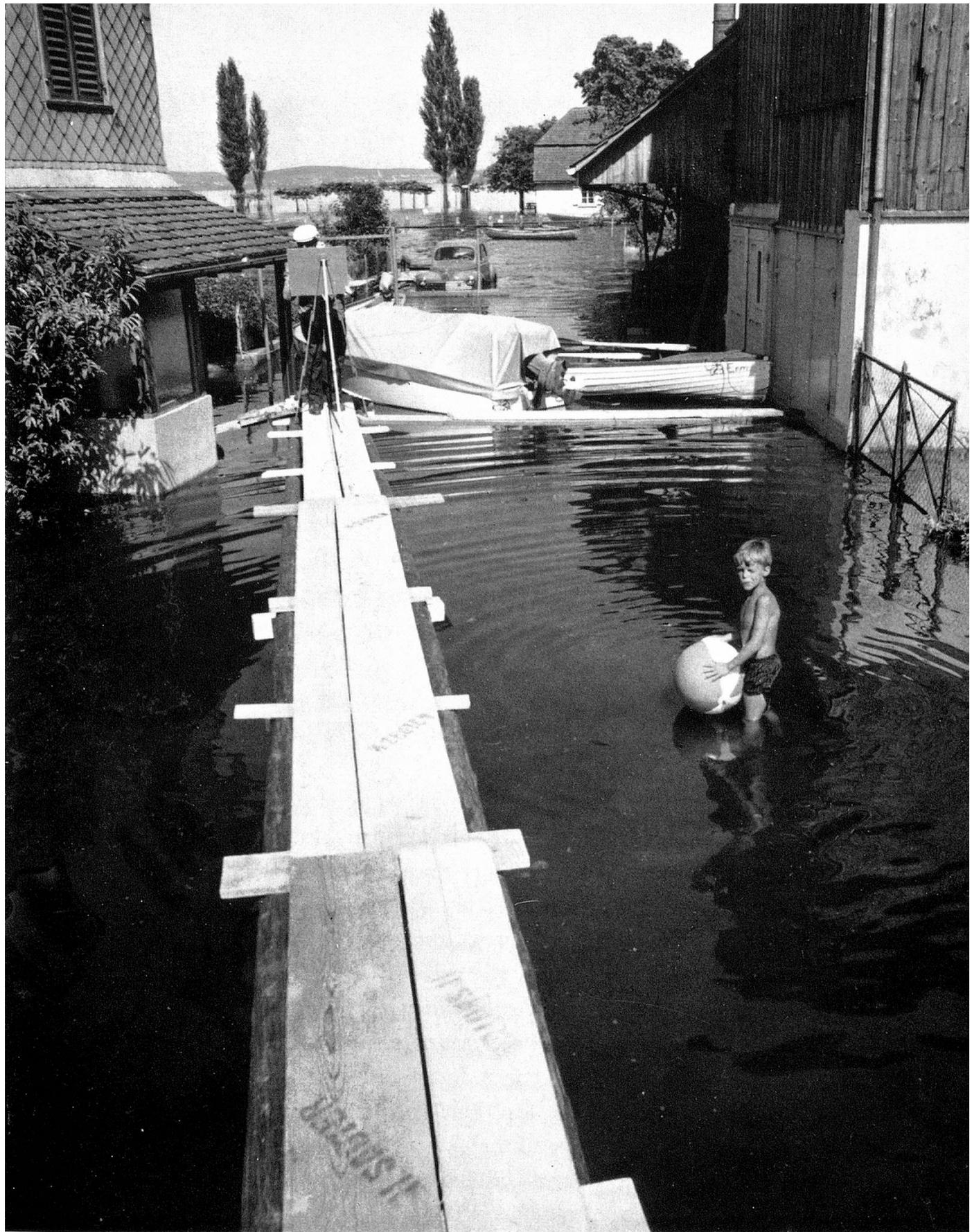
Die Thur im Hochwasserformat.

Photo H. Beck



Die Hüppenbäckerei von Gottlieben unter Wasser.

Der Notlandesteg bei der Schuhfabrik in Stein am Rhein. Juli 1965.



Die Stafelei auf dem Hochwassersteg. Aufnahme aus Ermatingen.

in Kreuzlingen, mit dem Auftrag, vorerst in der Bodanwerft Kreßbronn einige Anpassungsarbeiten vornehmen zu lassen und dann für Bodenseerundfahrten bereit zu sein. Die Schiffe «Kreuzlingen», «Stein am Rhein» und «Munot» im Untersee, die «Arenenberg» sowie die «Konstanz» in Schaffhausen. In der Werft das wieder inaktiv gewordene Dampfschiff und die kleine «Ursula», an welcher noch einige Überholarbeiten vorzunehmen waren.

Neue Anlegestellen

Man «kutscherte» nun wohl oder übel auf den Teilstücken nach dem Normalfahrplan. Auf dem Büro waren verschiedene Hochwasservarianten ausgearbeitet worden; zu einer praktischen Durchführung konnte jedoch nicht geschritten werden, da das Wasser unaufhörlich stieg und eher an eine gänzliche Einstellung der Schifffahrt als an deren Verbesserung gedacht werden mußte. Immerhin gelang in Kürze ein entscheidender Fortschritt mit der Freimachung einer Anlegestelle beim Pulverturm unterhalb der Konstanzer Brücke, wobei uns die dortigen Instanzen tatkräftig unterstützten. Das gleiche Lob darf den Behörden der Ufergemeinden gesendet werden, die mit erheblichem Aufwand – neben allen anderen Hochwassersorgen – die Landestege betriebsfähig zu halten suchten. Selbstredend überprüften wir auch alle Möglichkeiten, um die Lücke in der Strecke auf andere Weise schließen zu können. Ein Pendelzug oder Autobusbetrieb zwischen Dießenhofen und Stein am Rhein wäre für die Durchschnittsfrequenzen auf täglich etwa 1600 Franken oder rund 50000 Franken im Monat zu stehen gekommen. Diese Lösung kam also nicht in Frage; ganz abgesehen davon, daß eben die Touristen die Stromfahrten auf dem Schiff erleben wollen.

Es blieb nichts anderes übrig, als sich mit Geduld zu wappnen und der Schwierigkeiten so gut als möglich Herr zu werden. An der Schifflande in Schaffhausen herrschte ungewohnte Stille; das Ausbleiben der Schiffsgäste wurde aber auch in der Stadt gespürt. Fast täglich traten neue Ereignisse ein: Da wurde eine Landestelle geschlossen, und eine andere meldete nach Erhöhung der Notstege wieder die Betriebsbereitschaft. Pech hatten die Berlinger, an deren Steg die Pfähle zu «kurz» geworden waren, so daß die Schiffschalen gefährdet wurden. Zu guter Letzt drohte uns aus dem gleichen Grunde das Schicksal, über Nacht im Untersee kein Schiff mehr sicher stationieren zu können. Es war auch keine Landestelle mehr für die Tankwagen zugänglich; dank dem Entgegenkommen der Zollbehörden beider Länder gelang der Nachschub mit schweizerischen Tankwagen in Konstanz. Viel Geduld war auch beim Entgegennehmen der vielen Klagen wegen der Wellenschläge nötig. Ich hatte hiefür alles Verständnis, und aus vielen Zeugnissen kann belegt werden, daß die Schiffführer, schließlich alles «Seebuben», so zahm wie möglich taten. Mir imponierte, wie besonders am thurgauischen Ufer die älteren Anwohner, welche schon einige Hochwasser erlebt hatten, die Naturgegebenheiten nüchtern und vernünftig hinnahmen. Erst am Sonntag, dem 29. Juni, zeigte der Pegel mit 397,62 den Höchststand; das Wasser begann nun zentimeterweise zu sinken. Das war für uns der Moment, für die vorauszusehenden weiteren Hochwasserwochen die dringendsten Fahrplankorrekturen vorzunehmen. Wer weiß, daß solche Maßnahmen außer den öffentlichen Publikationen noch an rund dreitausend Stellen mit Zirkular gemeldet werden müssen, begreift die Zurückhaltung.

Pech, aber keine Katastrophe

Der See begann anfangs Juli erfreulich schnell zu sinken; bereits am 13. Juli konnten beim Pegelstand von 397,20 unsere Schiffe wieder nach Konstanz und Kreuzlingen fahren. Am 15. Juli war das Wasser schon bei 397,10 angelangt, und man glaubte fest, in wenigen Tagen wieder die ganze Strecke befahren zu können. Hier setzte nun aber die leidigste Phase der ganzen Periode ein; denn jedes Gewitter brachte einen Stillstand im Sinken. Das tägliche genaue Nachmessen mit einem Versuchsschiff in Dießenhofen ergab, daß wegen der neuen Abflußverhältnisse die Brücke erst bei der Kreuzlinger Quote 396,88, also 12 Zentimeter unter dem bisherigen Vergleichsmaß, von allen Schiffen passiert werden konnte. Dieser Zustand war erst am 28. Juli, nach einer Sperre von beinahe acht Wochen, erreicht. Dementsprechend groß ist natürlich auch der finanzielle Verlust, den die Gesellschaft mitten in der Hochsaison erlitt. Trotzdem widerstrebt es mir, von einer Katastrophe zu sprechen; es war einfach großes Pech. Diese gnädige Betrachtung schließt aber nicht aus, daß alle Möglichkeiten, eine ähnliche Entwicklung in Zukunft zu verhindern, ernsthaft geprüft werden sollten.

In Ermatingen, dem alten Fischer- und Künstlernest, hat sich in den letzten Jahren viel verändert. Im «Adler» gehen nicht mehr die Künstler ein und aus, dafür hängen Spanierinnen und Italienerinnen bei der ehemaligen Dépendance ihre farbigen Röcklein zum Trocknen heraus. – Der alte Doktor dürfte heute nicht mehr mit dem weißen Vogeljägerhemd und mit zwei Belchen angetan breitspurig durch die Hauptstraße Ermatingens wandern; auch der Posthalter nicht – man mußte ihm Postverwalter sagen –, der bei seinen Ausgängen immer die ganze Straße brauchte, während ihm die wenigen Autos auswichen. Am meisten trauern wir der Gangfischsegi nach. Die Fische kommen wegen der Verschmutzung des Rheins nicht mehr in so großen Mengen; das große Netz wurde zerhauen und das Segischiff nach Kreuzlingen verkauft; es ist zum Schlammkahn degradiert.

Dieses Jahr haben wir aber wieder einmal Hochwasser wie früher gehabt. Im Juni und Juli fiel immer Regen; der See stieg gefährlich an. Ich schloß leichtsinnig eine Wette ab: «Er wird sicher nicht mehr über den Landungssteg kommen.» Ich meinte, daß die vielen Stauwerke im Bündnerland und in Vorarlberg das Wasser zurückhalten würden. Die letzten Überschwemmungen hatten wir 1926 und 1936 erlebt. Aber Mitte Juni war das Unglück schon geschehen; der Steg stand unter Wasser, und ich hatte meinen halben Liter guten Roten verloren. Und nun stieg der See täglich um einige Zentimeter. Laufstege mußten dem ganzen Staad entlang errichtet werden. Kaum waren sie erstellt, flutete das Wasser schon wieder darüber. Bretter, Balken, Ziegel mußten die Brücken erhöhen. Tag und Nacht arbeiteten die Straßenarbeiter. Das Wasser stand in den Straßen einen halben Meter tief; mit den Schiffchen konnte man durch die Gassen zu den Häusern fahren. In den untern Stockwerken mußte aber geflüchtet werden. Böden wurden in Eile herausgerissen; wo es nicht gelang verstreute man mit Balken,

damit sich der Boden nicht wölbe. Bei vielen Küchen lief das Wasser ins Herdloch hinein. Für die Ermatinger Kinder war das Hochwasser ein großes Fest; sie badeten in den Straßen und sprangen auf den Brettern herum, bis es verboten wurde, da das liegende Wasser immer trüber wurde. Jauchelöcher liefen über, Miststöcke lösten sich auf, und der braune Saft drang in die Wohnstuben ein; das Trinkwasser mußte nun abgekocht werden, da es nicht mehr einwandfrei war. Aber es traten nie irgendwelche gesundheitliche Störungen auf; der Typhusfall war ein Geschwätz. Die schönen Blumengärtchen, der Schmuck von Ermatingen, starben langsam ab; nur die Rosen blühten herrlich weiter. Ihnen konnte das Wasser nichts antun.

Es gab einige wenige Leute, die zogen Nutzen aus dem Hochwasser, das fast einen Monat andauerte. Die Wirtschaften waren voll von Neugierigen, obschon man in einigen Lokalen auf Brettern zirkeln mußte. Bis tief in die Nacht hinein war ein Getrippel auf den schmalen Stegen. Einmal blieb ein Dämchen mit ihren spitzen Absätzen hängen, und flugs kam sie zu einem unfreiwilligen Bad. Gefährlich wurde es für die späten Heimkehrer, wenn die Straßenlampen schon gelöscht waren. Mancher verlor auf den schwankenden Brettern das Gleichgewicht und wurde im Wasser wieder nüchtern. – Die Fische kamen schwarmweise bis in die Gärten herein, besonders die Schleien und Aale. Die Gartenbesitzer hatten aber kein Recht auf die fremden Eindringlinge; nur die Fischer durften hier den leichten Fang tun. Aale, die sonst recht selten sind, konnte einer einen ganzen Waschkorb voll im Garten fangen. Etwas Besonderes war es mit den Stichlingen, Fischchen, die zu Millionen in den Straßen herumschwammen. Die Knaben schöpften ganze Kessel voll. Aber man konnte nichts damit anfangen. Sogar die Raubfische verschmähen die Stichlinge, da sie wegen der Stacheln unverdaulich sind. Der Fischermeister in Ermatingen

hat im Magen einer Seeforelle einen ganzen Klumpen unverdauter Stichlinge gefunden. Der Stichling ist eigentlich ein Salzwasserfisch. 1951 hat in Allensbach aber ein Bewohner sein Aquarium mit Stichlingen in den Gnadensee geleert, und seither haben sich die Fischchen ungeheuer vermehrt; sie bilden eine Plage für den See. Auch ich habe vom Hochwasser profitiert. Die Straßen im Staad mit den Reflexen von den Fischerhäuschen im Wasser, die Gondeln, die an den Häusern festgebunden waren mit ihrem Spiegel, hatten es mir angetan. Ein paar Erinnerungen entstanden auf der Leinwand. Aber es war immer schwer, auf den Brettern einen Platz zu finden. Ich stand einmal zuhinterst im Fischergäßchen, einem besonders malerischen Winkel. Ein beliebter Reporter einer Zeitung kam und wollte mich knipsen. Der ganze Steg schwankte; die Staffelei samt Bild fiel ins Wasser, und nachher folgte der Malkasten samt Pinsel und Farben nach. Ich hatte eine kleine Wut auf den Störenfried. Als Entgelt kam am nächsten Tag der Maler in der Zeitung. – Ein anderes Mal fand ich einen kleinen Fleck, der noch nicht überschwemmt war. Ich stellte meine Staffelei auf, legte den Malkasten und den Malerkittel daneben. Als ich etwa eine Stunde eifrig gearbeitet hatte, merkte ich auf einmal, daß ich im Wasser stand und der Malkasten zu schwimmen begann. Den Kittel konnte ich auswinden, er war völlig durchnäßt. So rasch stieg in den Juni-tagen der See.

Ende Juli sank dann das Wasser rasch, die Stege konnten abgebrochen werden. Aus den Kellern wurden die letzten Pfützen herausgepumpt und Fenster und Türen geöffnet, damit das Gemäuer trocknen konnte. Bald fuhr man wieder mit dem Auto durch die Straßen, wo noch vor kurzem die Gondeln schaukelten.