

Zeitschrift: Neujahrsblatt / Historischer Verein des Kantons St. Gallen
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons St. Gallen
Band: 146 (2006)

Artikel: Rorschach - St. Gallen - Winterthur : zwischen 170-jähriger Eisenbahngeschichte und Zukunft
Autor: Heer, Anton
Kapitel: Die Rorschacher Verkehrsfrage
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-946246>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.05.2025

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

DIE RORSCHACHER VERKEHRSFRAGE

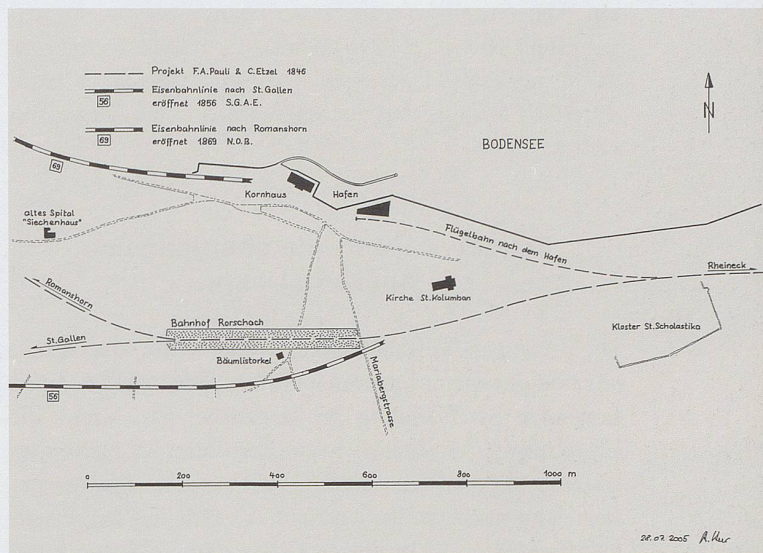
Der Verkehrsknoten Rorschach wird begleitet von einer bewegten Geschichte. Die ersten bekannten und öffentlich vorgetragenen Eisenbahninitiativen der Schweiz gehen auf Rorschach und das Jahr 1836 zurück. Rorschach erwies sich im Laufe des 19. Jahrhunderts dank der Eisenbahnwerkstätten als fruchtbarer Boden für eine Reihe innovativer Techniker. Die Rorschacher Verkehrsfrage scheint sich dagegen für Generationen als unlösbarer (Verkehrs-)Knoten erwiesen zu haben. Immer wieder aufkeimende Hoffnungen oder Aufbruchstimmungen gefolgt von Phasen der Ernüchterung oder kollektiver Enttäuschung prägen das Bild. Man wählte sich immer wieder vor dem Nichts und am Ende. Um 1970 beschliesst der Berner Troubadour Mani Matter sein Lied «Ir Ysebahn» mit «s'isch Rorschach». Bewusst oder unbewusst wurde Rorschach durch die besungene Eisenbahnreise zum Inbegriff für Endstation – Ironie des Schicksals oder Widerspruch in sich selbst?

Brennpunkt Rorschach

Rorschach steht zwischen seiner schweizerischen Pionierrolle, mitgeprägt durch die damalige verkehrsgeographische Stellung, und seiner immer noch ungelösten Eisenbahn- oder Verkehrsfrage. Diese Verkehrsfrage selbst ist zudem – und vielleicht auch überraschenderweise – ziemlich genau 160-jährig und damit noch älter als der Eisenbahnbetrieb selbst. Diese bemerkenswert lange Geschichte soll hiermit kurz dargestellt werden.

Die Bahnhoffrage um 1846

Ausgangspunkt der verkehrs- und eisenbahnpolitischen Initiative des Jahres 1836 war die Rolle Rorschachs als Verkehrsknoten und Umschlagsplatz am See. Der Wasserweg ging am südlichsten Punkt des Bodensees auf die Landwege Richtung Rheintal und Bündner Alpen sowie Richtung St.Gallen über. Der Hafen wurde unbestrittenerweise als traditionell zentraler Ort angesehen. Die geplante Eisenbahnlinie Richtung St.Gallen sollte andererseits mit einer möglichst gleichmässigen Steigung von etwa 20 Promille gebaut werden können, was damals bereits als traktionstechnisch-betriebliche Herausforderung angesehen wurde. Die Gutachter Pauli und Etzel kamen daher zum Schluss, dass die Eisenbahn das see-nahe Niveau möglichst östlich von Rorschach erreichen



Der Rorschacher Bahnhof nach den Vorschlägen der Gutachter Pauli & Etzel von 1846. (Zeichnung A. Heer)

müsse und der Bahnhof Rorschach in der noch ausserhalb der Stadt liegenden Gegend des Baumlistorkel zu erstellen sei. Die Anbindung an den Hafen sollte mit einer so genannten Stich- oder Flügelbahn mit Pferdetraction erfolgen.

Die S.G.A.E. erstellten den Rorschacher Bahnhof «St.Scholastika» am heutigen Standort, nicht zuletzt im Hinblick auf die Anbindung der S.O.B. Richtung Rheintal und in der Erwartung neuer, grösserer Hafenanlagen östlich oder allenfalls westlich des bestehenden Hafens beim Kornhaus. In diesem Zusammenhang wurde die mögliche Abzweigung für eine spätere See- oder Thurgauerlinie südlich des heutigen Rorschacher Stadttaales vorgesehen. Die später wiederholt erhobene Forderung Rorschachs zugunsten eines freien Seezugangs wäre mit dieser Lösung erfüllt worden. Die für damalige Verhältnisse oder das anzusprechende Reisepublikum grosse Distanz zwischen dem Stadtzentrum und dem Bahnhof liess sich mit dieser Linienführung allerdings nicht vermeiden.

Ausserste Sparsamkeit war in Rorschach und St.Gallen angesagt. Aus den hochtrabenden Hafenplanungen wurde nichts, und das Rorschacher Aufnahmegebäude bestand aus einer bescheidenen, umgenutzten Bretterbude

neben der imposanten hölzernen Bahnhofshalle. Weit und breit war nichts von einem Präsentationsbau zu sehen. Mit dem Bau der am 15. Oktober 1869 eröffneten Eisenbahnverbindung zwischen Rorschach und Romanshorn, der See- oder Thurgauerlinie der N.O.B., liess man sich nur auf kleine, scheinbar pragmatische Schritte ein. Die Güterlinie zum Hafen wurde so zur Durchgangslinie Richtung Romanshorn ausgebaut. Damit war der Dauerkonflikt besiegt. Die Stadt Rorschach hatte durch die Seelinie den durchgehenden freien Seezugang verloren.

Trajektverkehr – ein übergangener Anachronismus

Die Bodensee-Schifffahrt hatte im Sinne des Warentransits und des später folgenden Gütertrajekts nach der umfassenden Erschliessung der Bodenseeregion durch die Eisenbahn grundsätzlich keine Berechtigung mehr. Gemischte Verkehrsarten und Trajektsysteme aller Art gehen denn auch weitgehend auf die Frühzeit der Eisenbahntechnik zurück, wurden aber sehr bald durch die maschinen- und bautechnische Entwicklung überflüssig. Trotzdem waren noch um 1850 Trajektsysteme für die Überwindung von Höhenunterschieden oder die Nutzung von Wasserwegen ein Thema für die bundesrätlichen Eisenbahnexperten R. Stephenson und H. Swinburne. Insbesondere nach der Eröffnung der Bodensee-Gürtelbahn konnte der Systembruch durch die Schifffahrt ausschliesslich tarifpolitisch, nicht aber betriebstechnisch oder volkswirtschaftlich gerechtfertigt werden.

Der damals rasant aufstrebende Bodenseehafen Romanshorn ging weitgehend auf die Interessen der N.O.B. und des Standortkantons Thurgau zurück. Die Thurtallinie konnte so unter Ausklammerung des St.Galler Konkurrenz-Unternehmens Güterverkehr an sich ziehen und direkt Richtung Deutschland vermitteln. Auch nach der Eisenbahnverstaatlichung hielt sich der Gütertrajekt erstaunlich lange. Das 1966 in Dienst gestellte SBB-Fäherschiff «Rorschach» wurde noch für den Gütertrajektverkehr zwischen Romanshorn und Friedrichshafen gebaut.

Dass Rorschach seine Bedeutung als Hafen- und Umschlagsplatz verlor, ist letztlich der Eisenbahn zuzuschreiben. Der Bau oder Unterhalt grosser Hafenanlagen für den Bodensee-Güterverkehr wäre volkswirtschaftlich widersinnig gewesen und ist in Rorschach glücklicherweise ausgeblieben. Die Region Rorschach hätte ihre Bedeutung für die Schifffahrt allein durch die Hochrhein-Schifffahrt im Zusammenhang mit einer Ostalpenbahn zurückgewinnen können.

Die Goldacher Episode

Die Anforderungen an die St.Gallerlinie lauteten aus betrieblich-traktionstechnischer Sicht: Weitgehender Verzicht auf horizontale Zwischenabschnitte und Beschränkung auf die betrieblich notwendige Kreuzungsstation Mörschwil. Auf eine Station Goldach musste aufgrund des vergleichsweise kleinen zu erwartenden Verkehrs und fehlender betrieblicher Notwendigkeit vorerst gar nicht eingetreten werden.



Die Gefällsverhältnisse des Kreuzungsgleises weisen noch heute auf den erst nachträglichen Bau der Goldacher Stationsanlagen hin. (Foto A. Heer)

Kurz nach der Betriebsaufnahme der S.G.A.E. wurden in Goldach und Umgebung bereits Unterschriften für die Errichtung einer Haltestelle Obergoldach gesammelt. In den Folgejahren kam es wiederholt zu Eingaben zugunsten einer eigenen Station. 1876 legten die V.S.B. Pläne und Kostenvoranschlag vor. Die Uneinigkeit über den Standort der Station und widersprüchliche Interessen kosteten weitere Jahre. Der Goldacher Standortstreit – Bergseite versus Seeseite – sorgte immerhin während Jahren für einen mehr oder weniger langen Abschnitt in den Amtsberichten der St.Galler Regierung. Endlich, im Jahre 1886, hatten die Goldacher ihre Eisenbahn-Station – nach eigenem Willen auf der Bergseite.

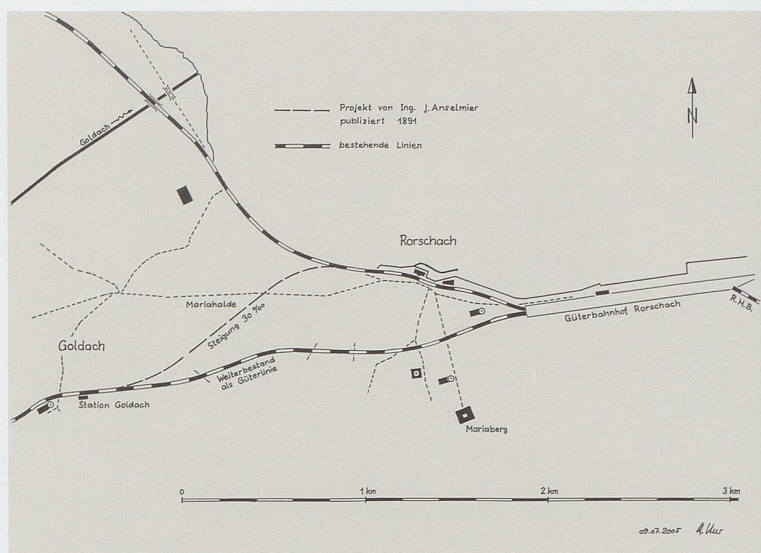
Die V.S.B. galten als sehr sparsames Unternehmen. So erstaunt es wenig, wenn gleich drei Stationsbauten nach den weitgehend übereinstimmenden Plänen gebaut wurden. Elgg, Schänis und Goldach erhielten verwechselbar ähnliche Bauten. Goldach übertraf aber die Schwesterstationen bezüglich der Komplexität der Gleisanlagen und des Längenprofils bei weitem. Denn mit tragbarem Aufwand liessen sich im Goldacher Stationsbereich keine horizontal liegenden Kreuzungsgleise bauen. So blieb es beim Bau horizontal angelegter Stumpengleise für den Freiverlad und die Verladerampe, die über das rampenartig angelegte Kreuzungsgleis erreichbar sind.

Die Projekte und Ideen zur Rorschacher Verkehrsfrage

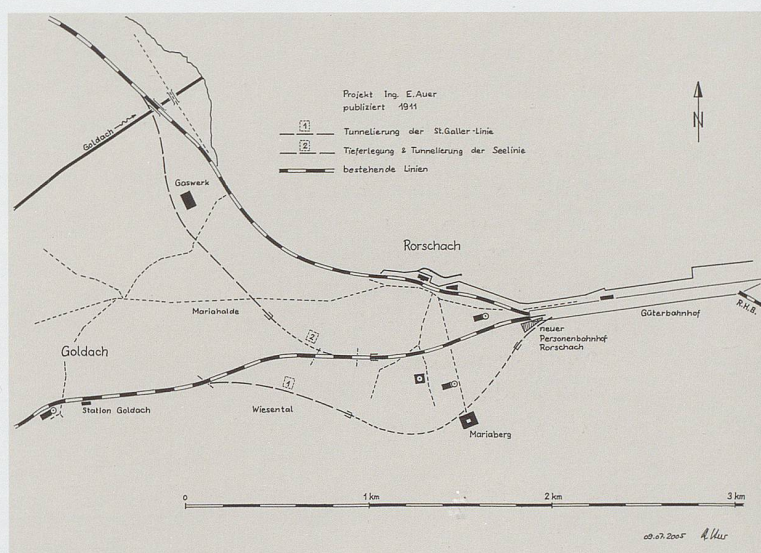
Zahllos scheinen die Projekte und Ideen zur Lösung der Rorschacher Verkehrsfrage zu sein. Der Versuch, eine vollständige Übersicht zu schaffen, musste leider kläglich scheitern. Planfragmente, die sich nicht verbindlich zuordnen lassen, fehlende Akten sowie widersprüchliche oder ungenaue Überlieferungen sorgten für zahlreiche, weiterhin offene Fragen. Die hier dargestellten Projekte und Ideen können zwar durchaus als repräsentativer Querschnitt betrachtet werden. Eine umfassende Darstellung der Rorschacher Verkehrsfrage müsste aber neben den einst zentralen Aspekten der Schifffahrt auch jene des heute dominanten Strassenverkehrs würdigen. Inhaltlicher Umfang sowie die Spannweite der Fragestellung sprengen jedoch den Rahmen der vorliegenden Arbeit.

Das Projekt Anselmier

Das Wachstum der Stadt Rorschach Richtung Süden führte dazu, dass sich die St.Gallerlinie für den inneren Verkehr der Stadt immer nachteiliger auswirkte. 1891 reichte Ingenieur J. Anselmier im Auftrag einer Interessengemeinschaft ein Projekt ein, das diese zwischenzeitlich doppelte Durchschneidung der Stadt in wenigstens eine Verkehrsachse zusammenfassen wollte. Die Idee Anselmiers bestand in einer leicht s-förmigen Linienführung und einer 30-Promille-Steilrampe, die etwa zwischen dem Badhof und der Station Goldach eingelegt werden sollte. Für Rorschach wäre nach diesem Projekt ein zentraler Bahnhof beim Hafen gebaut worden. Das Projekt befriedigte weder bahnbetrieblich, noch wurde die Trennung zwischen Stadtkern und See beseitigt. Nur gerade die Stadtnähe eines Einheitsbahnhofs wäre mit dieser Lösung gewonnen worden.



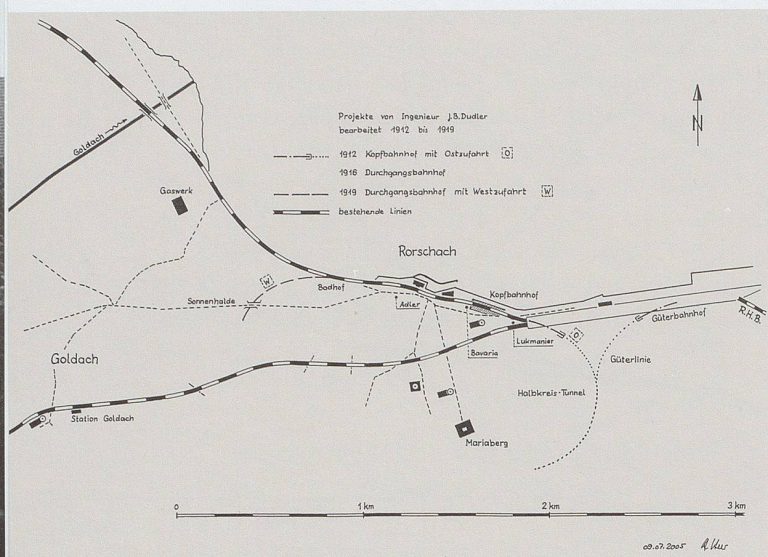
Projekt Anselmier 1891.
(Zeichnung A. Heer)



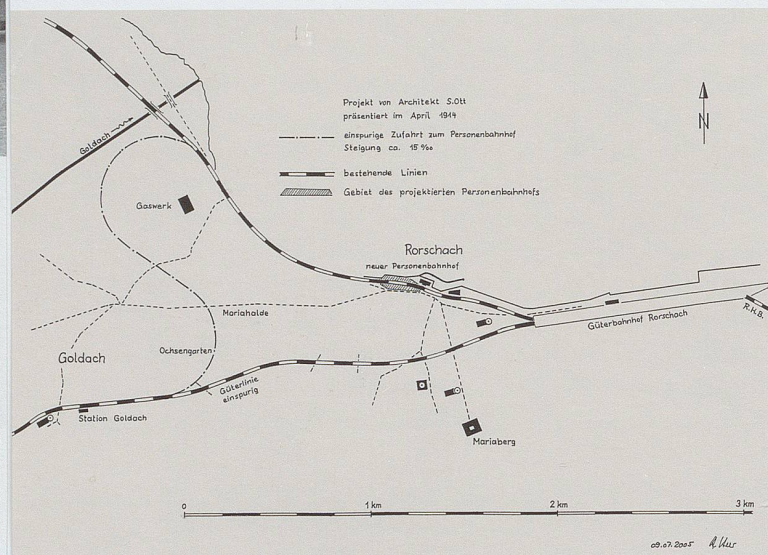
Projekt gemäss Gutachten Auer 1911.
(Zeichnung A. Heer)

Die Pläne von Ingenieur C. Vogt

Im Jahre 1909 legt Ingenieur C. Vogt, Adjunkt im Baudepartement des Kantons St. Gallen, Pläne für die Lösung der Rorschacher Verkehrsfrage vor. Diese Projektierungsarbeiten wurden durch das Baudepartement des Kantons St. Gallen auf Drängen der Stadt Rorschach ausgeführt. Wissenswert ist, dass C. Vogt zu jener Zeit gleich mehrere, heute fast vergessene, Eisenbahnprojekte in Arbeit hatte. Es ist anzunehmen, dass ein ansehnlicher Teil dieser Projektarbeiten nebenberuflich entstand. Die weitgehenden Kenntnisse der Baupläne und Normen der Bodensee-Toggenburgbahn dürften ihm dabei zustatten gekommen sein. Die weiteren Projektierungs- und Planungsarbeiten Vogts betrafen eine normalspurige



Projekt-Fragmente nach Dudler 1912 bis 1919. (Zeichnung A. Heer)



Projekt Ott 1914. (Zeichnung A. Heer)

Ruppenbahn (mit Tunnelstrecke Speicherschwendi–Altstätten) und eine normalspurige Eisenbahn zwischen dem Obertoggenburg und Buchs (mit Scheiteltunnel bei Wildhaus).

Die Pläne von Ingenieur Vogt fanden hohe und weitgehende Anerkennung, indem der Gutachter, der damalige Direktor der Thunerseebahn E. Auer, wesentliche Elemente der Vorschläge von Vogt übernahm und weiter optimierte. Die Idee bestand in einem gegen Westen verlegten Bahnhof, der Führung der St.Gallerlinie durch den Berg und die Nutzung der ursprünglichen St.Gallerlinie zugunsten der Seelinie.

Am 18. Juli 1912 fand in Rorschach eine von 600 Bürgern besuchte Versammlung zur Bahnhoffrage statt. Dabei wurde die folgenden Minimalforderungen aufgestellt und verabschiedet:

1. Ein Zentralbahnhof in unmittelbarem Zusammenhang mit einer praktischen Hafenanlage, mindestens an der Peripherie der bebauten Ortschaft.
2. Beseitigung der Durchschneidung der Ortschaft durch die St.Gallerlinie.
3. Beseitigung der Romanshorerlinie oder doch Erleichterungen am See.
4. Die Verlegung der Güterexpedition.
5. Die Verlegung der Staatsstrasse bergwärts, um für Bahn und Hafen die nötige Entwicklungsfreiheit zu bekommen.

Die von Vogt und Auer ausgearbeiteten Projekte bestätigten die vollumfängliche Erfüllbarkeit der grundlegenden Rorschacher Minimalforderungen.

Das Rorschacher Planungsfieber greift um sich

Die Diskussionen rund um die Frage der Rorschacher Verkehrsanstalten oder der Rorschacher Eisenbahnfrage förderte die Kreativität verschiedener Mitbürger und ehrenamtlicher Planer. In diesem Sinne entstanden die Dudler-Dossiers des Rorschacher Bahn-Ingenieurs J.B. Dudler, die Pläne von Baumeister und Architekt S. Ott aus Arbon und die Ideen des Rorschachers R. Blöchliger. Man mag heute diese Pläne mit einem leisen Lächeln zur Kenntnis nehmen. Vorbildlich und bewundernswert ist aber der geleistete persönliche Einsatz und die aktive Anteilnahme dieser Mitbürger an öffentlichen Anliegen. Dies wohlgerne in einer Zeit, die begleitet war von Krieg und bitterer Not. Man glaubte an die Zukunft und – vielleicht unbewusst – an die eigene Gestaltungskraft. Politisch war das Planungsfieber allerdings problematisch. Im Sommer 1919 wies der Rorschacher Stadtmann A. Engensperger deutlich auf die kontraproduktive Wirkung der Projektflut hin. Lokal wurde die Verkehrsfrage dadurch zunehmend verwirlicher. Die Kantons- und Bundesbehörden konnten den Projektierungseifer zu leicht oder zu gerne als Uneinigkeit der Rorschacher auffassen.

Pläne der SBB

Die Bundesbahnen waren als mittragende und betrieblich stark mitbetroffene Partner an möglichst kostenwirksamen Lösungen interessiert. Soviel wie nötig und im eigenen Interesse vertretbar, so lautete die Devise.

Lokaler Wunschbedarf musste demnach auch lokal mitgetragen werden. Die Zwischenkriegszeit führte zu einer ganzen Serie von Projekt-Varianten. Es blieb aber bei Projekten, und die bereits lange Liste der Lösungsvorschläge wurde weiter bereichert.

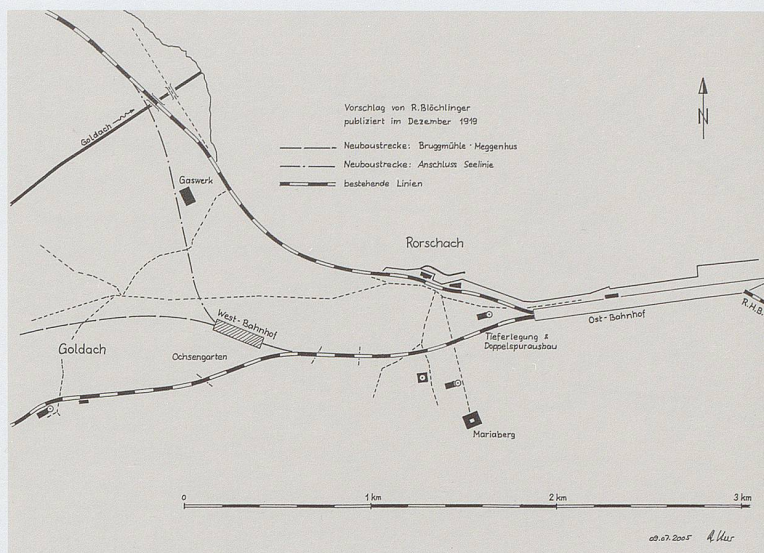
Initiativen der Nachkriegszeit und der 50er Jahre

In der Zeit, als einerseits der Ausgang des Zweiten Weltkriegs absehbar wurde, andererseits aber die Kriegshandlungen in Rorschach immer unmittelbarer wahrnehmbar waren, gewannen die Verkehrsfragen der Zukunft an Bedeutung. Dem Bodensee als Verkehrsknoten der Zukunft sollte für den Wasser-, Land- und Luftverkehr eine zentrale Rolle zufallen – so die damalige Zukunftserwartung.

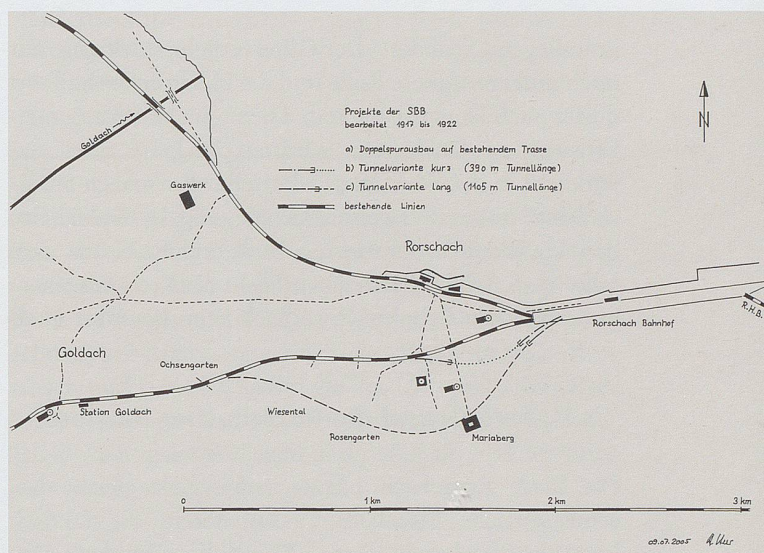
Im August 1945 wurde in der «Schweizerischen Bauzeitung» der «Wettbewerb über die generelle Planung der Gemeinden Rorschacherberg, Rorschach, Goldach und Thal» vorgestellt. Der Zeitpunkt der damaligen Planungen zugunsten der Wohn- und Wirtschaftsregion Rorschach erscheint aus heutiger Sicht vielleicht irritierend oder schwer nachvollziehbar. Ein schrecklicher Weltkrieg war gerade überstanden und unbegrenzte technische Möglichkeiten schienen sich zu eröffnen. Ein fast unvorstellbarer Optimismus – aber vielleicht auch die Angst vor einer Nachkriegsdepression – hatten ihre volle Triebkraft entfaltet. Lange Aufgeschobenes harnte seiner Verwirklichung.

Das Zukunftsbild für Rorschach umfasste neben grosszügigen Strassenbauten einen nahen Flugplatz und selbstverständlich grosszügige Güteranlagen für die Bahn und Hochrhein-Schiffahrt, wie auch die umfassende Lösung der Rorschacher Bahnhoffrage. Die 1912 aufgestellten Forderungen sollten nun endlich vollumfänglich erfüllt werden.

Nationalrat Th. Eisenring, der Sohn des verkehrspolitisch bereits um 1910 aktiven Rorschacher Nationalrats J. B. Eisenring und Vater des späteren Generaldirektors der SBB, wurde 1956 in Bern in der Sache der Eisenbahnfrage aktiv. In Rorschach war der Leidensdruck – diesmal unfallbedingt – so gross, dass es einmal mehr zu öffentlichen Versammlungen kam. Die Erwartungen richteten sich offensichtlich an die zahlenden Instanzen in Bern oder in St. Gallen; die Bereitschaft der Rorschacher zur Übernahme grösserer Lasten hielt sich allerdings in engen Grenzen. Die unbestritten gute und vorzuziehende Tunnel-Lösung war zu teuer und die kostengünstigeren Alternativen, die unter Beibehaltung der be-



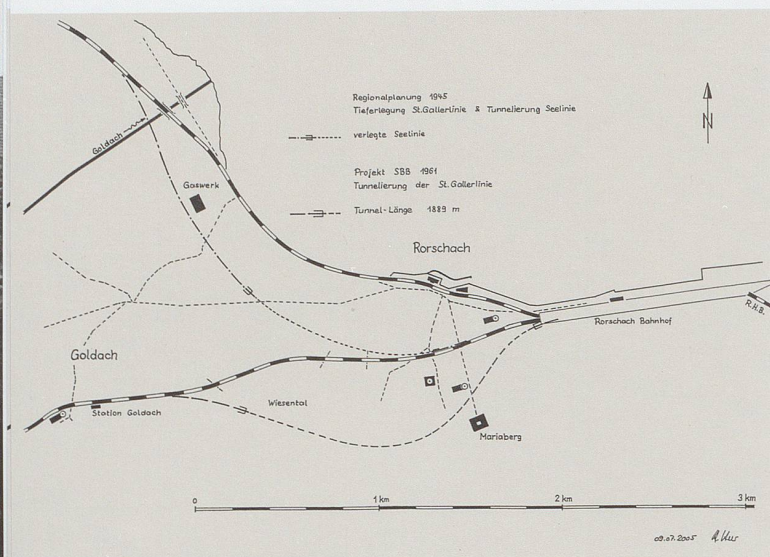
Vorschlag Blöchliger 1919.
(Zeichnung A. Heer)



Projekte der SBB 1917 bis 1922.
(Zeichnung A. Heer)

stehenden Linienführung vorgeschlagen wurden, überzeugten die Rorschacher aus städtebaulichen Gründen nicht. Die Hochbahn durch das Siedlungsgebiet fand ebenso wenig Zustimmung wie die Tieferlegung einzelner Strassenzüge. Wieder stand man vor dem Nichts.

Die jüngste Machbarkeitsstudie des Ingenieurbüros Amberg aus dem Jahre 1993 zeigte, dass die Tieferlegung einer doppelspurigen Eisenbahnlinie auf dem bestehenden Trasse möglich ist. Die Kostengrößenordnung von 300 Millionen wäre mit einer derartigen Sanierungsvariante verbunden. Bau- und traktionstechnische Rahmenbedingungen lassen heute bautechnische Lösungen zu, die einst als undenkbar erachtet wurden. Die verkehrswirtschaftlichen Bedingungen haben sich ebenfalls



Projekte der Nachkriegszeit.
(Zeichnung A. Heer)

grundlegend geändert. Der Güterverkehr spielt eine nur noch untergeordnete Rolle und die Hochrheinschiffahrt dürfte auch längerfristig kein Thema mehr sein. Bemerkenswert an den kleinen Schritten, im Jahre 2000 verwirklicht in der Form der Haltestelle «Rorschach Stadt» und der Studie von 1993 zur Tiefenlegung, ist die Nähe zu den Vorschlägen der Herren Pauli und Etzel aus dem Jahre 1846. Schliesst sich da vielleicht der Kreis mit einem unterirdischen Bahnhof Rorschach beim Bäumlistorkel?

's Hafezügli und die Rorschacher Barrieren

Die Stadt Rorschach pflegte lange Zeit gleich zwei schweizerische Eisenbahn-Exklusivitäten: die faktisch kostenlose und recht häufige Eisenbahnverbindung zwischen Rorschach und Rorschach-Hafen sowie die Meisterschaft in Sachen Barrierendichte. Die SBB entledigten sich der beiden Exklusivitäten betont stillschweigend. Ein Nachruf soll diese Errungenschaften kurz in Erinnerung rufen.

Von den «gelernten» Rorschachern und Gratistram-Benutzern fast unbeachtet, pendelten zeitweise Triebwagen zwischen Hafen und Bahnhof, die zu den schweizerischen Fahrzeug-Raritäten zu zählen sind. Im Expo-Jahr 1964 diente beispielsweise der «Rote Doppelpfeil», geschichtsbewusster auch Landi- oder Churchill-Pfeil genannt, als «Hafezügli». Als weiteres Vehikel mit Geschichte ist der Jura-Pfeil zu nennen, der Einzelgänger, der einst von jurassischen Gemeinden mitfinanziert wurde und sein Gnadenbrot in den 60er und 70er Jahren in Rorschach zu verdienen hatte. Den Lokführern stand bei diesen Triebwagen in beiden Fahrtrichtungen ein

Führerstand zur Verfügung. Typisch für die Hafenzüge waren aber auch die Zugsgarnituren, gebildet aus einem beliebigen Triebfahrzeug und einem Anhängewagen. Die Lokführer hatten dann jeweils eine Rückwärtsfahrt mit der Unterstützung des Zugsbegleiters zu leisten. Nachdem die Hafenzüge im Sinne der stets verfügbaren Anschlusszüge von und nach Rorschach(-Bahnhof) im Jahre 1993 eingestellt wurden, ist das Rorschacher Kuriosum trotz mehrerer bundesparlamentarischer Interventionen Geschichte.

Die Rorschacher Barrieren gaben ebenso Anlass für satirisch-dichterische Würdigungen vor Ort wie auch für parlamentarische Vorstösse in Bern. Den Barrieren fällt nahezu der Status eines Rorschacher Kulturgutes zu. Denn vor der Eröffnung der Autobahn erreichte insbesondere der legendäre Bellevue-Übergang gar den höheren Bekanntheitsgrad als die Stadt Rorschach selbst. Die SBB reduzierten sodann die Barrierendichte fast heimlich durch die Aufhebung einiger Übergänge. Mit der Automatisierung aller verbliebenen Barrieren in der Zeit zwischen dem Herbst 1979 und dem Frühjahr 1980 liessen sich wenigstens die Wartezeiten für die Strassenbenützer vermindern. Das letzte Relikt mit Vergangenheit, der Ketteli-Übergang von Rorschach-Hafen, ist nun ebenso Geschichte wie die fast vergessenen Barrierenwärterinnen oder deren Wärterhäuschen entlang der St.Gallerlinie.



Attraktive Hafenzugs-Szenen bot das Hochwasser des Sommers 1965. (Foto D. Heer)

