Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt

Band: 46 (1956)

Artikel: Zum hundertjährigen Jubiläum der Bahnstrecke Rorschach-St. Gallen : ein Beitrag zur ostschweizerischen Verkehrsgeschichte

Autor: Grünberger, Richard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947601

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.07.2025

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

Richard Grünberger

Zum hundertjährigen Jubiläum der Bahnstrecke Rorschach-St. Gallen

Ein Beitrag
zur ostschweizerischen Verkehrsgeschichte

Der dem Schotten nachgesagte Geiz hatte einmal eine Auswirkung von Weltbedeutung: *James Watt* ruhte nicht, bis er die unsinnige Dampfverschwendung seiner Maschine beseitigt hatte. Erst mit dem Kondensator, seiner größten Erfindung, wurde die Dampfmaschine die Vollstreckerin der gewaltigsten Revolution, die sich in der Neuzeit vollzogen hat[1]. Durch sie gewannen die Bewohner der Erde nie erträumten Reichtum. Siebzehn Jahre, nachdem der amerikanische Ingenieur *Robert Fulton* der staunenden Welt seinen ersten Raddampfer vorgeführt hatte, kämpfte sich das kleine württembergische Dampfschiff ‹Wilhelm› durch den Sturm des 11. Novembers 1824 in den Rorschacher Hafen[2]. Nach jahrelangen Versuchen und unter Überwindung ungeahnter Schwierigkeiten stellte der dritte Angelsachse, der Engländer *George Stephenson,* seinen ersten, siebzehn Stundenkilometer fahrenden Eisenbahnzug auf die Schienen (Abb. 1). Einunddreißig Jahre später lief zum erstenmal eine Lokomotive mit einem ganzen Festzug hinterher von St. Gallen in das frohgestimmte Rorschach ein: am *22. Oktober 1856.* Das war der entscheidendere Verkehrsimpuls, als es das Dampfschiff je sein konnte: er bedeutete Anschluß an das europäische Schienennetz und damit an den Weltverkehr.

Wer sich heute im bequemen Eisenbahnwagen in alle Winde tragen läßt, nimmt die Leistungen unserer SBB fast als etwas Selbstverständliches hin. So machen wir uns ja alle menschlichen Errungenschaften zunutze, ohne auch nur der Wegbereiter und ihrer Nöte zu gedenken. Darum wollen wir uns in die Zeit vor hundert und mehr Jahren zurückversetzen. Wir werden dabei unbekannte und manchmal überraschende Verkehrsbestrebungen der letzten eisenbahnlosen Jahrzehnte entdecken, in denen das heute Vollendete in tastender Unsicherheit begonnen wurde. Wir werden in Eidgenossenschaft, Kanton, Nachbarkantonen und Gemeinde auf Persönlichkeiten treffen, die, von Zukunftsglauben getragen, planten und verwarfen, entschieden und handelten und — allen Widerständen zum Trotz — das neue Verkehrsmittel schufen. Ihrer und der vielfachen Verumständungen, vorab auf lokalem Boden, sei in den folgenden Zeilen gedacht.

ALLGEMEINE VERKEHRSANBAHNUNG

Eine neue Zeit bricht an

Die im Jahre 1798 proklamierten, infolge der Fremdherrschaft jedoch nicht ungetrübt genossenen Freiheiten, die schon von Napoleon, besonders aber nach seinem Sturze von den Regierungen allerorten immer wieder zurückgedämmt worden waren, drängten endlich zum Durchbruch. Im Sieg der liberalen Verfassungen in den Mittellandskantonen 1830/31, an deren Spitze auch St. Gallen marschierte, wird der in der schweizerischen Vergangenheit immer wieder drohende Gegensatz zwischen Stadt und Land (Alter Zürichkrieg, Bauernkrieg, Untertanenerhebungen) endlich ausgeglichen.

Die Vertreter einer bäuerlichen und industriellen Oberschicht auf dem Lande werden die Rufer im Streit. Sie wollen nicht nur gehorchen und geführt werden, sondern selber befehlen und führen. An den verschiedenen Volkstagen erhebt man die Forderung nach Volkssouveränität, direktem Wahlverfahren, Petitionsrecht, nach Gewaltentrennung, Öffentlichkeit der Verwaltung, beschränkter Amtsdauer der Behörden, kurz nach allen seit Jahren verschütteten persönlichen Freiheitsrechten, nach bessern Schulen. Die Durchsetzung dieser Forderungen, zunächst auf kantonalem Boden, half mit, eine neue Schweiz zu gestalten.

Baumgartner wird st. gallischer Baudirektor

Für die Fragen des öffentlichen Verkehrs war es von besonderer Bedeutung, daß 1831 der Kanton St. Gallen seine Regenerationsverfassung erhielt und daß anstelle des 77jährigen Kantonsgründers *Müller-Friedberg* der junge Staatsschreiber *Gallus Jakob Baumgartner* (1797–1869, Abb. 2)[3] in die Regierung gewählt wurde. Sein Gegensatz zu Müller-Friedberg und die geschilderte demokratische Bewegung trugen den Altstätter Bürger, der einst in Freiburg und Ungarn als Hauslehrer gewirkt hatte, an die Spitze seines Kantons und zugleich als ersten Gesandten an die schweizerische Tagsatzung. Die neue Verfassung war zum größten Teil sein Werk. Von 1831–1841 leitete er sozusagen als Alleinherrscher den Stand St. Gallen, der nicht umsonst scherzweise ‹Kanton Baumgartner› genannt wurde. Aber auch auf schweizerischem Boden galt dieser Staatsmann als einer der volkstümlichsten Führer des damaligen Liberalismus. Baumgartner übernahm als st. gallischer Regierungsrat neben dem ‹Äußern› das Bauwesen. Da war der jugendfrische, von Verkehrsplänen erfüllte, mutige Politiker am rechten Ort.

Die Hauptstraßen werden ausgebaut

Die Regierung hatte das Glück, auf 1. September 1831 den tüchtigen Ingenieur und Architekten *Luigi Negrelli* (1799–1858)[4] als kantonalen Straßen- und Wasserbau-Inspektor zu gewinnen. Dieser Südtiroler hatte sich bereits in österreichischen Diensten beim Rheinbau glänzend ausgewiesen und wurde für drei Jahre

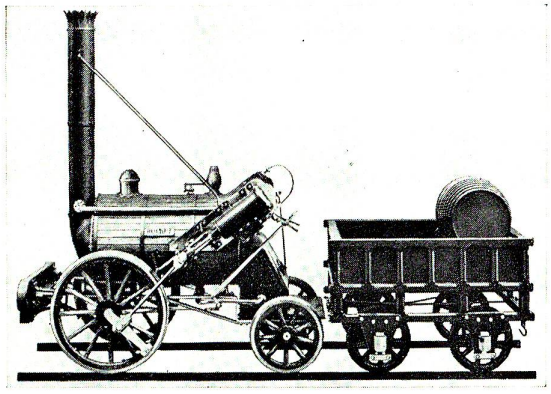


Abb. 1 Georg Stephensons Preislokomotive ‹Rakete›, 1829; sie erreichte 55 Stundenkilometer.

(1832 bis Ende 1835) Baumgartners engster Mitarbeiter. Dann folgte er einem Rufe nach Zürich, wo er später (1847) den Bau der ersten schweizerischen Bahnstrecke Zürich–Baden leitete.

Nach dem Gesetz über die Haupt- und Handelsstraßen vom November 1833 übernahm der Kanton ein Straßennetz von sechzig Stunden Länge. Damit besorgte die Staatsverwaltung den *Unterhalt der großen Straßen,* der früher einzelnen Personen und Gemeinden überbunden war. Hand in Hand damit ging die *Aufhebung der Weg- und Brückengelder* und der *Zölle,* womit achtzig dieser verkehrshemmenden Ärgernisse mitsamt den Schlagbäumen im Kantonsinnern verschwanden. Die vom Zerfall bedrohten Handelsstraßen wurden instandgestellt: die durch die Alte Landschaft und die Rheintalstrecke. Baumgartner schuf auch die Straßenverbindung Toggenburg–Rheintal. Auf seinen Inspektionsgängen mit Negrelli wurden neben Straßenbauten sicher auch Eisenbahnprobleme besprochen. *Vier Dampfer* befuhren anfangs der deißiger Jahre des vorigen Jahrhunderts den Bodensee und verbanden das damals 1527 Einwohner zählende Rorschach mit den jenseitigen Uferorten. Vom Kaufmännischen Direktorium in St. Gallen übernahm der Staat jetzt auch das *Postwesen.*

Im verwahrlosten Rorschacher Hafen erblüht eine Schiffswerft

Seitdem vor tausend Jahren die Abtei das Markt-, Zoll- und Münzrecht für Rorschach erhalten hatte, flutete durch den Hafenort der Durchgangsverkehr, einmal mehr, einmal weniger. Seit 1803 hatte der Marktflecken seine Wünsche den kantonalen Bauvorhaben unterzuordnen und konnte sie im Rahmen der st. gallischen und schweizerischen Verkehrsanliegen erstreben und verwirklichen.

Auch jetzt wieder standen *Landestelle* und *Marktplatz* (heute Hafenplatz) im Mittelpunkt aller Rorschacher Verkehrsplanung. Der kleine, zwischen Korn- und Kaufhaus eingezwängte Hafen hinkte schon während der äbtischen Zeit (bis 1803) und seither erst recht der Verkehrsentwicklung nach. Seine Mängel und der an Vernachlässigung grenzende Unterhalt traten besonders in den dreißiger Jahren ins Licht, als der Seeverkehr zunahm: Der Unterbau der beiden Hauptgebäude erwies sich als vom Wasser stark angegriffen. Wegen des Verfalls der Dämme bei der Hafeneinfahrt und beim Kaufhaus bestand eine östliche Einfahrt! Keine Verpfählung schützte die Gebäude gegen den heftigen Wellenschlag von Osten. Dem Becken drohte Verschlammung, weshalb größere Schiffe nur mit Mühe beim Kornhaus anlegen konnten. Der Andrang der von Friedrichshafen und Ludwigshafen einlaufenden Dampfer und Marktschiffe erheischte neue Abladeplätze[5].

Die schwersten Übelstände wurden nun allerdings in einer ersten *Hafenerweiterung 1833/34* (Abb. 3) behoben, wobei der kleine Platzgewinn westlich des Korn- und östlich des Kaufhauses in die Augen springt[6].

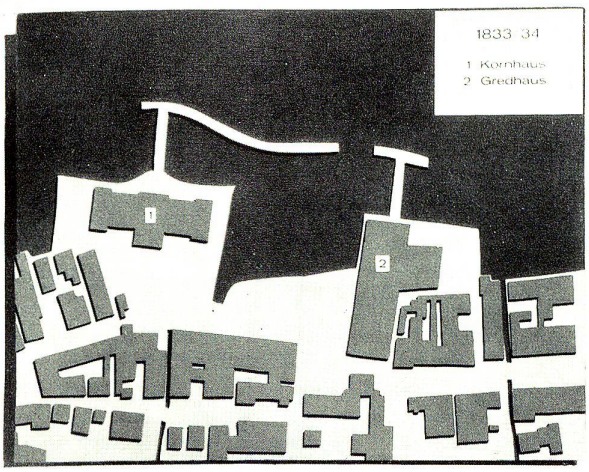
Ende der dreißiger Jahre kam es zu den ersten Verträgen zwischen den zuständigen Postverwaltungen und den Schiffsgesellschaften über die Beförderung von Briefen und Paketen von Friedrichshafen und Lindau nach Rorschach. Von jetzt an oblagen alle Uferstaaten fieberhaft dem Schiffsbau. Sogar im Rorschacher Hafen wurden zwei Schiffe auf Kiel gelegt und fertig erstellt: der württembergische ‹Kronprinz› als damals längstes Schiff[7] und die bayrische ‹Konkordia›, womit aber die ‹Ära der Rorschacher Schiffswerft› für immer endete[8].

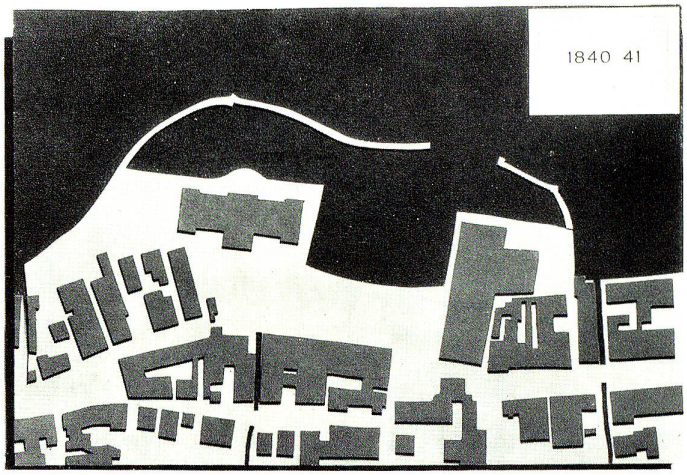
Der Umschlagsplatz Rorschach im Eilwagen-Fernverkehr

Seit 1800 waren St. Gallen und Rorschach an die Postlinie des Splügenpasses angeschlossen, die Mailand über Como-Chiavenna-Chur-Lindau-Ravensburg mit Ulm verband. Die Postkutsche von St. Gallen nach Chur benötigte zwei Tage, wobei oft in Buchs übernachtet wurde. Die Strecke ließ sich mit ‹Extrapost› und häufigem Pferdewechsel auch in einem Tage zurücklegen. Dann hieß es aber damals gerne: «Wer schneller reist, reist entweder in Amtssachen oder wie ein Narr!» Noch andere Räder rollten auf den Straßen. Schwere Güterfuhren durchzogen von Süden nach Norden unser Land. Noch in den zwanziger Jahren umfuhren solche Transporte zwischen Mailand und Süddeutschland unser Bodenseegebiet nicht selten auf dem Wege über Veltlin-Stilfserjoch-Reschenscheideck-Landeck-Fernpaß-Füssen nach Ulm. Da brachten die Dampfschiffe einen Zeitgewinn, und es gelang, den Transit für kurze Zeit über den Splügen und die Schiffsstrecke Rorschach–Friedrichshafen zu ziehen, bis die 1830 neuerstellte Gotthardstraße viel Verkehr ablenkte (Abb. 4). Eine Güterfuhr ab Mailand bis Friedrichshafen benötigte fünf, bis London oder Frankfurt a/Oder vierzehn Tage.

Rorschach bildete um 1840 einen eigentlichen *Sammelpunkt des Verkehrs.* Die acht Dampfer sorgten bereits für Anschlüsse nach Friedrichshafen, Lindau und Konstanz an alle hier einlaufenden Eilwagen (Abb. 5). Als Ausblick sei hier noch angeführt, daß 1849 das Postwesen an den Bund überging und

Abb. 2 Gallus Jakob Baumgartner 1797–1869





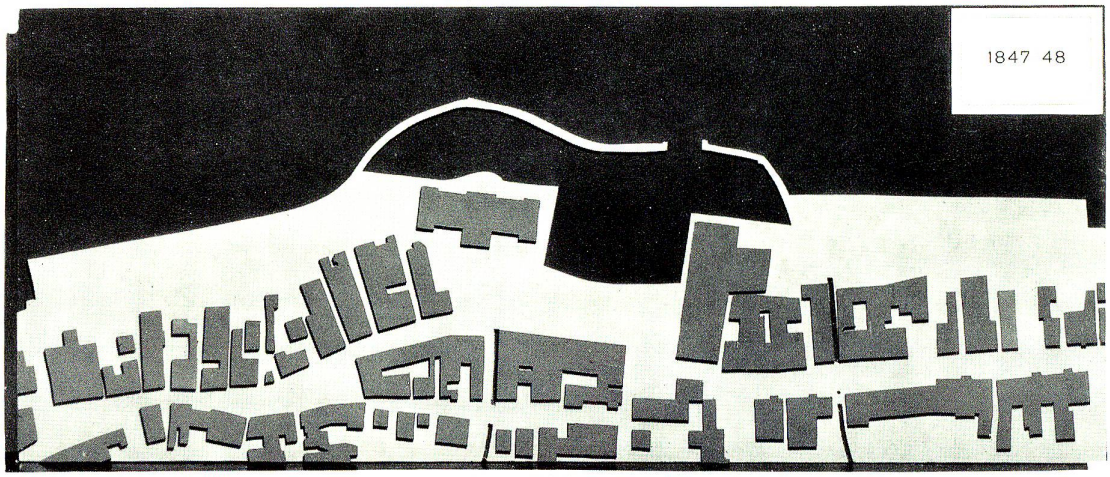


Abb. 3 Die Hafenerweiterungen der Jahre 1833/34, 1840/41 und 1847/48

damals Rorschach ‹Diligencekurse› nach Schaffhausen, Arbon, Neukirch–Amriswil, St. Gallen und Chur besaß. Letzteres wurde in Tag- und Nachtkursen erreicht. Unsere Haltestelle und Posthalterei befand sich in der ‹Krone› (Abb. 6)[9].

Ungenügende Hafeneinrichtungen bedrohen die Verkehrsstellung

Gerade im Zeitpunkt, wo unsere Ortschaft durch direkte Schiffsverbindungen mit den wichtigsten deutschen Uferorten im Dienste eines zunehmenden Fernverkehrs und im Begriffe stand, zum Brennpunkt des Bodensee-Transits zu werden, besaß es völlig ungenügende Hafeneinrichtungen. Zu den alten Klagen über geringe Tiefe, Schwierigkeit der Erweiterung und Empfindlichkeit gegen Oststurm gesellten sich neue: Enge der nördlichen Einfahrt, ungenügende Ablagerungsplätze und das Fehlen von Kranen. Ein zweites Mal wurde *1840/41* wieder nur das Allernötigste vorgekehrt (Abb. 3) und eine kleine Erweiterung des Hafenbeckens nach Osten und Westen erreicht. Ist es da zu verwundern, daß man daran ging, die Landungsstellen von Horn und Steinach zu verbessern, daß ferner 1842 der Kanton Thurgau den Hafenverhälnissen in *Romanshorn* die erste Aufmerksamkeit schenkte?

Die Inanspruchnahme der beschränkten Rorschacher Ablagerungsplätze mit Sandsteinen aus Wienacht, die über Rorschach mit Segelschiffen ins ganze Bodenseegebiet ausgeführt wurden, und der Andrang der verschiedensten Güter führte *1847/48* endlich zum dritten Anlauf seit Einführung der Dampfschiffahrt. Durch größere Auffüllungen gewann man neue Quais, sowohl westlich wie östlich (südlicher Teil des heutigen Kabisplatzes), welche Abbildung 3 veranschaulicht. Es war höchste Zeit, daß der Kanton unsern Hafenverhältnissen einmal seine Aufmerksamkeit schenkte. Um 1850, als der erste die Schweizerflagge führende Dampfer ‹Schaffhausen› als zehntes Dampfboot seine Fahrten unternahm, fand sich der 1751 Einwohner zählende Marktflecken Rorschach in der wenig beneidenswerten Lage, von Romanshorn überholt zu werden. Gestützt auf seine ausgezeichnete Verkehrslage und seine alte Kornmarkts-Tradition nahm es wie jenes lebhaften Anteil an den Eisenbahnfragen der kommenden Jahre. Wie es auch hier ins Hintertreffen geriet, sollen die spätern Abschnitte zeigen.

ERSTE EISENBAHNPLÄNE

Vorurteile gegen die Eisenbahn

In allen Ländern regten sich die Bedenken gegen das neue Verkehrsmittel. Die Fuhrhalterei-, Kutschen- und Gasthofbesitzer samt vielen an Überlandstraßen liegenden Städten und Dörfern fürchteten eine Erschütterung der bestehenden wirtschaftlichen Zustände. Die Widerstände und Einwände, die schon Stephensons Arbeit in England gelähmt hatten, schienen sich in jeder Gegend zu wiederholen, in denen Schienenstränge gelegt wurden. Würden Rauchwolken und zischende Dampfstöße nicht das grasende Vieh erschrecken, die Hühner am ruhigen Eier-

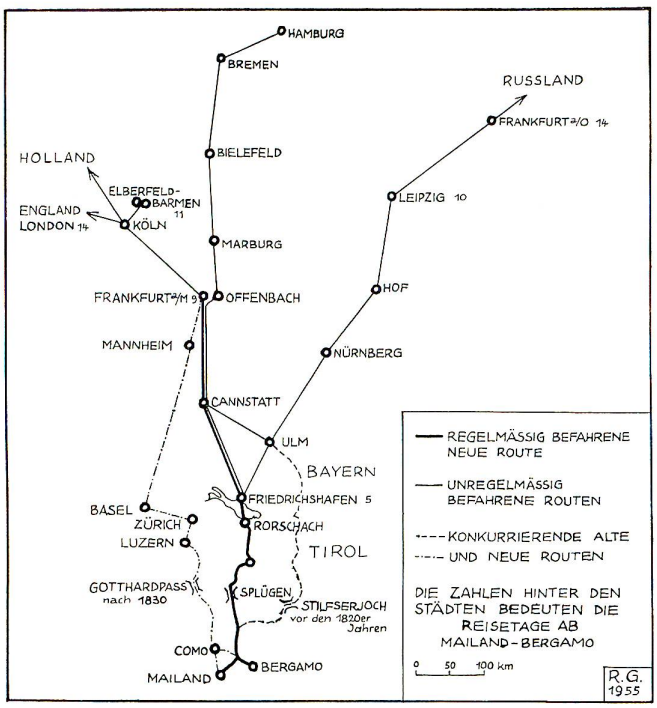


Abb. 4 Der Durchgangsgüterverkehr Italien–Deutschland per Eilfuhren wird ab 1824 (Eröffnung der Bodensee-Dampfschifffahrt) über Rorschach–Friedrichshafen gelenkt.

legen stören, die Vögel in der Luft töten und die Kornfelder schädigen? Kurz bevor die erste deutsche Eisenbahn die Strecke Nürnberg–Fürth befuhr (1835) gab eine hohe bayrische Ärztekommission ein Gutachten heraus: «Das Reisen mit irgendeiner Dampfmaschine sollte aus Gesundheitsrücksichten verboten sein. Die raschen Bewegungen werden bei den Passagieren eine geistige Unruhe, Delirium furiosum genannt, hervorrufen. Der Staat muß wenigstens die Zuschauer beschützen; denn der Anblick einer Lokomotive, die in voller Schnelligkeit dahinrast, genügt, diese schreckliche Krankheit zu erzeugen. Es ist daher unbedingt nötig, daß eine wenigstens sechs Fuß hohe Schranke auf beiden Seiten der Bahn errichtet werde.»[10]. – Die Menschheit hat sich seither an andere Geschwindigkeit, Hast und Unruhe gewöhnen müssen!

Ein Rorschacher Treffen von Eisenbahnfreunden

Von seinem Weggang hatte *Negrelli* als seinen Nachfolger den bayrischen Ingenieur *Friedrich Wilhelm Hartmann* (1809–1874) aus Dillingen empfohlen (Abb. 7). Die St. Galler Regierung hatte dessen Berufung nie zu bereuen. Seit Beginn des Jahres 1836 arbeitete er mit seinem neuen Chef zusammen, und zwar im gleichen Sinn und Geiste. Als der Eisenbahnpionier Baumgartner ausgerechnet in den entscheidenden Bahnbaujahren vorübergehend von der politischen Bühne abtreten mußte, war es Hartmann, der das angebahnte Werk seines einstigen Vorgesetzten unter neuer Leitung mit der alten Treue weiterführte. Daneben schuf er die Pläne für einen wirksamen Uferschutz des Rheintals.

Schon am 17. Januar 1836 besammelte der Stadt St. Galler Bürger und Großrat *Dr. Franz Eduard Erpf* (1807–1851)[4] in der ‹*Krone*› *zu Rorschach* eine Anzahl st. gallischer Eisenbahnfreunde. Im Mittelpunkt der Erörterungen stand die Versuchsstrecke Rorschach–St. Gallen. Nach Baumgartners Meinung war sie der Prüfstein des ostschweizerischen Eisenbahnbaus. Damals pochten die Lokomotiven noch nicht an unsere Grenzen. Aber man sah sie kommen: 1825 hatten England, 1829 die Vereinigten Staaten und 1835 Belgien und Deutschland ihre ersten Bahnen erhalten.

Baumgartner als vorausblickender Wegbereiter

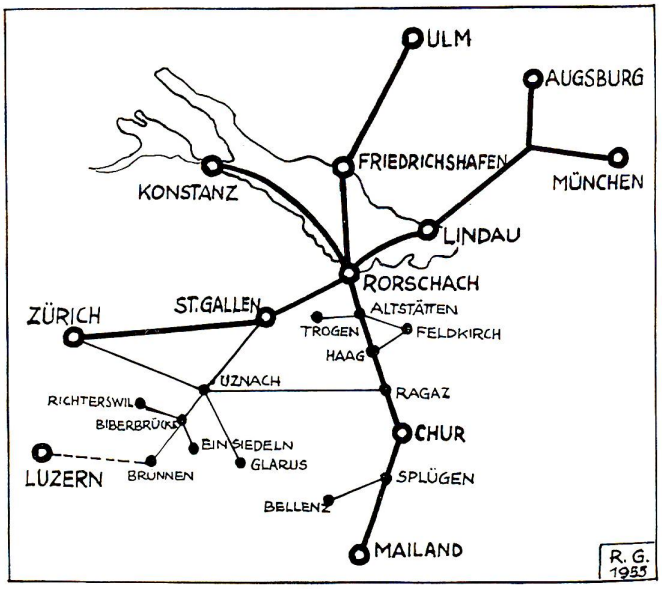
Baumgartner wollte rechtzeitig alles Nötige vorsehen, weil auch *Zürich* handelte. Die dortige Handelskammer strebte nach einer Bahnverbindung mit Basel und dem Bodensee und einer weitern in der Richtung der Bündner Pässe nach Chur, unter Benützung der Wasserstraßen des Zürich- und Walensees. In seinem ‹Erzähler›[11] (Nr. 83/84, 17. Okt. 1837) führte unser St. Galler Staatsmann aus: «Was in der Schweiz im Eisenbahnwesen unternommen werden will, muß den Stempel der Berechnung des künftigen großen Eisenbahnnetzes von ganz Europa auf sich tragen, soll es sich nicht der Gefahr aussetzen, durch andere Spekulationen verdrängt und dadurch die Veranlassung zu ungeheuren Vermögensverlusten von Staats- und Privatkassen zu werden.» Und im gleichen Artikel: «So wenig wir die Schwierigkeiten uns verhehlen, welche bergige Gegenden jedem Unternehmen dieser Art entgegenstellen, so glauben wir doch nicht, daß darin überwiegende Gründe liegen, den von uns aufgeworfenen Gedanken, nämlich die Errichtung einer Hauptbahn über St. Gallen für die östliche Verbindung als unfruchtbar, gleichsam als Träumerei beiseite lassen zu sollen. Solchen Hindernissen wäre eine st. gallische Bahn an den Bodensee, die mit Friedrichshafen und Lindau in Verbindung gesetzt, dann mit Vorteil durch das Rheintal aufwärts nach Chur geführt würde und keineswegs zu den technischen Unmöglichkeiten zählt, nicht ausgesetzt ... Am meisten Schwierigkeiten bietet allerdings die Strecke St. Gallen bis Rorschach mit einer Höhendifferenz von ungefähr 900 Fuß. Hier aber könnte das Verfahren, welches auf der projektierten Elberfeld–Düsseldorf-Bahn angewendet werden soll, benutzt werden, so zwar, daß die Bahn soweit möglich in der Ebene geführt, die dazwischen liegende Anhöhe aber durch eine sogenannte stillstehende Locomotive erstiegen würde.»

Aus Baumgartners Worten und Taten gewinnt man den Eindruck eines seiner Zeit vorauseilenden Eisenbahnpioniers, der, ähnlich dem Lenzburger Bürger und Mitglied der Aargauischen Kantonalen Baukommission Oberst Friedrich Hünerwadel, als Wegweiser des neuen Verkehrsmittels nicht nur schweizerisch, sondern europäisch dachte[3, 12].

Aufklärung tut not

Baumgartner fühlte die Widerstände in Volk und Parlament. Darum griff er immer wieder zur Feder, um den Boden vor-

Abb. 5 Anschlüsse der Eilwagen- (Postkutschen-) und Schiffskurse im Nord-Süd-Verkehr der 1840er Jahre.



zubereiten. Dabei begnügte er sich nicht mit der Darstellung lokaler Vorteile, sondern wies auf die Tragweite der ganzen Frage hin: «War bisher die Verbindung über die Meere die nächste und wohlfeilste, so durchziehen sich jetzt auch Europa und Amerika mit schnurgeraden Linien, die bald des Fluges der Vögel spotten, und eine Reise von Basel nach London ehestens zu einer bloßen Spazierfahrt machen. Schon die Konkurrenz und der bei Vernachlässigung von Transportanlagen drohende Verlust fast jeden Verkehrs nötigt auch diejenigen Länder und Städte zur Einführung derselben, die jetzt vor den Kosten noch ein Kreuz machen. ... Die Senkung der Rohstoffpreise, der Anschluß an das ungeheure Handelsbassin und an die großen europäischen Messen, dem gegenüber die Möglichkeit der Ausfuhr einheimischer Produkte, eröffnet ungeahnte Perspektiven.»

Ein mißglückter Vorstoß

Es war genau ein Vierteljahrhundert nach den ersten Versuchen George Stephensons. Da handelte es sich darum, die verlotterte Fürstenlandstraße zwischen St. Gallen und Rorschach wiederherzustellen. Scheinbar ganz unversehens beantragte der Kleine Rat dem Kantonsparlament in einer von Baumgartner verfaßten Botschaft vom 7. November 1837, der Straßenbau sei einstweilen zurückzustellen zugunsten einer *Eisenbahn von Rorschach nach St. Gallen.*

Erfüllt von der großen Bedeutung, die der Dampfwagen für den Verkehr der Zukunft bekommen werde, hätte die begeisterte Regierung am liebsten die Vorstudien für weitere Strecken im Kantonsgebiet an die Hand genommen. Doch der Große Rat teilte den Optimismus der sieben Männer nicht und beschloß, die Straße instandzustellen. Der Bescheid der Volksvertretung war eine arge Enttäuschung für alle Eisenbahnfreunde. Er lautete, ein Bahnbau vom Bodensee nach St. Gallen sei ein zweifelhaftes Unternehmen, da, nach Ansicht kundiger Techniker – gemeint war Stephensons Sohn – die Lokomotive eine so starke Steigung nicht überwinden könnte.

Studienreisen verschaffen neue Einsichten

Immerhin schickte man Straßeninspektor *Hartmann* und dessen Bünder Kollegen *Richard La Nicca* ins Ausland, damit sie zuverlässige Berichte über alle Möglichkeiten nachhause brächten. La Nicca (1794–1883) war Bürger von Sarn am Heinzenberg. Nachdem er am Bau der Bernhardinstraße gearbeitet hatte, wurde er 1823 Oberingenieur seines Heimatkantons. Während 31 Jahren war er am Ausbau der bündnerischen Alpenstraßen tätig, leitete u. a. die Befestigungen auf der Luziensteig und rief die Rheinkorrektion im Domleschg ins Leben[13]. Die beiden Ingenieure studierten die Eisenbahnverhältnisse in Belgien, England, Frankreich und Österreich und verfaßten einen Bericht, dem man aber nicht die nötige Beachtung schenkte. Auch die Pläne einer Bahn Zürich–Chur, für die sich Baumgartner anfangs 1838 mit den genannten zwei Technikern einsetzte – die Strecke Schmerikon–Walensee war schon ausgesteckt – blieben enttäuschte Hoffnungen.

Doch Baumgartner gab nicht nach. Nach einer Belgienreise trat er, der früher eher für den Privatbetrieb gewesen, im September 1838 für den Staatsbetrieb ein: «Der Vorzug gegenüber dem in England ausgeprägten Privatsystem besteht bei den belgischen Unternehmungen darin, daß sie Staats- und Volksaufgaben geworden sind; eine Hand leitet alles im Interesse des Volkes und Staates.»

Erste Ostalpenbahn-Projekte

tauchten im gleichen Jahre auf. Zuerst dachte man an eine Überschienung des *Splügen,* dann an eine Durchquerung von 3,4 Kilometer Länge. Die Bestrebungen des Tessins und des damaligen Königreiches Sardinien, in dessen Bereich Genua lag, brachten eine Westwärtsverlegung der Alpenbahnpläne nach dem *Lukmanier* und Langensee. Wiederholt schien in der Folgezeit dem Lukmanier der Erfolg zu winken, bis ihm 1869/71 das Gotthardprojekt das Licht ausblies. In diesem « dreißigjährigen Kampf um eine rätische Alpenbahn » standen St. Gallen und Graubünden Schulter an Schulter und stand Baumgartner in vorderster Reihe. Als Vertauensmann La Niccas führte er im August 1844 Verhandlungen in Mailand, Turin und Genua zur Anbahnung der Staatsverträge. La Nicca entwarf sogar eine Variante durchs Maderanertal nach Disentis.

Vielversprechende Anläufe

Schon 1846 hatte das Kaufmännische Direktorium in St. Gallen zur Gründung einer Gesellschaft aufgerufen, die eine Bahn Rorschach–St. Gallen–Wil–Winterthur plante. Das allererste Gutachten sah den *Rorschacher Bahnhof bei der Feldmühle* vor. Man schwärmte schon für eine Weiterführung der Bahn bis Genf.

Als 1847 die ersten schweizerischen Züge von Zürich das Limmattal hinunter nach dem Städtchen Baden rollten, wurde auch der Bodensee erstmals von der Lokomotive berührt mit der Strecke *Ulm–Ravensburg–Friedrichshafen.* Diese Rührigkeit über dem See gab auch der St. Galler Regierung neuen Auftrieb, zumal auch die entscheidenden Verträge mit der sardinischen Regierung abgeschlossen waren.

Abb. 6
Postkutschen-Idyll auf dem Kronenplatz. Temperagemälde von Ludwig Lorenzi im Kleinen Kronensaal.

Politische Wirren unterbinden alle Pläne

Da ließen die innerpolitischen Ereignisse unseres Landes, vor allem der *Sonderbundskrieg,* die fast zu heiß geschmiedeten Pläne für einige Jahre in den Hintergrund treten.

Die politisch-konfessionellen Auseinandersetzungen trugen dazu bei, daß auch Baumgartner den liberalen Kampfplatz verließ. Er verfeindete sich mit andern liberalen Führern, trat in der Aargauer Klosterfrage auf Seite der Ultramontanen und setzte sich damit schweren Kämpfen aus. 1847 mußte er, wegen seiner Sympathien für den Sonderbund, nach dem Wahlsieg der Liberalen, aus der Regierung ausscheiden. Die st. gallische Eisenbahnpolitik leitete nun der liberale Katholik *Mathias Hungerbühler* von Wittenbach (1805–1884, Abb. 8)[14]. Als Mitstreiter seines Amtsvorgängers mahnte er, man solle das neue Verkehrsmittel als Gabe der Vorsehung betrachten, aus diesem Geschenk des Himmels den edelsten Nutzen ziehen zur Erfüllung einer hohen Aufgabe, und den Mißbräuchen und Übelständen, die mit dieser, wie mit jeder Erfindung des menschlichen Geistes unzertennlich seien, entgegenarbeiten.

Ein Hindernis für die Verwirklichung eines so großen nationalen Werkes, wie es die Schaffung eines Eisenbahnnetzes darstellt, war auch der *Partikularismus,* der sich in den vielerlei Maßen, Gewichten und Münzen und den über 500 Binnenzöllen, aber auch in den auseinanderstrebenden Interessen der einzelnen Orte spiegelte. So konnte eine Linie Zürich–Basel vorerst nicht zustande kommen, weil Baselland und Baselstadt sie in ihren Grenzen nicht abnehmen und fortführen wollten. Die Tagsatzung besaß keine Kompetenz einzuschreiten. Erst die Verfassungsrevision und Schaffung des föderalistisch-zentralistischen Bundesstaates von 1848 brachte eine Neubelebung aller Eisenbahnbestrebungen[15].

Die neue Schweiz schafft die Verkehrsgrundlagen

Am 30. Juni 1846 wurde eine erste Bresche geschlagen: das Bundesgesetz über das schweizerische Zollwesen räumte mit sämtlichen noch bestehenden *Binnenzöllen* auf. Doch die Vorurteile gegen die Bahnen wichen nur langsam. Dies scheint mir auch deshalb begreiflich, weil die Anfänge europäischer Bahnbauten mit dem Abschluß einer Periode eifrigen Ausbaus anderer Verkehrslinien zusammenfielen: die meisten Alpenstraßen waren erstellt, und auf fast allen größern Seen fuhren Dampfschiffe. Um das Zögern dem erst teilweise Erprobten gegenüber zu überwinden, war eine die Gesichtspunkte der Gesamtheit vertretende übergeordnete Zentralinstanz zu schaffen[16].

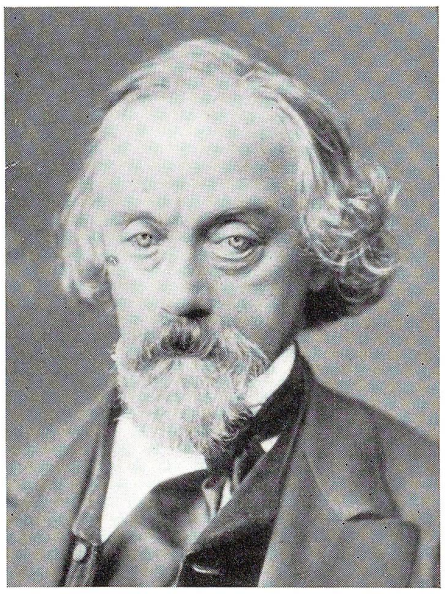


Abb. 7 Friedrich Wilhelm Hartmann
1809–1874

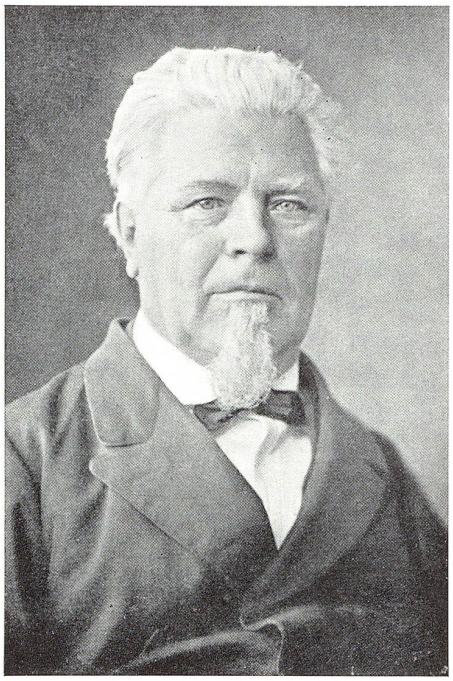


Abb. 8 Mathias Hungerbühler
1805–1884

Darum war die Stimme einsichtiger Männer vonnöten, die den Blick auf die dringendsten Erfordernisse der Zeit lenkten. Baumgartner ist kein Einzelfall. Der initiative Zürcher Eisenbahnpionier *Alfred Escher* (1819–1882)[17], dessen ehernes Denkmal vor dem Hauptbahnhof Zürich steht, hat außerordentliche Verdienste um das Zustandekommen ostschweizerischer Bahnstrecken. In seiner nationalrätlichen Präsidialrede vom 12. November 1849 wies er auf die großen Zusammenhänge hin und wandte sich mit aller Schärfe gegen die aus dem Kampfe zahlloser Sonderinteressen hervorgehende Zersplitterung. Wenn die Eidgenossenschaft vom Auslande nicht dauernd umfahren werden wollte, mußte sie das Versäumte möglichst schnell nachholen[18].

1850 wurde endlich – und das war vielleicht die zweite Bresche – ein einheitliches *Expropriationsgesetz* geschaffen. Ins gleiche Jahr fällt die Gründung der *Schweiz. Dampfboot-A.G. für den Rhein und Bodensee,* die im Herbst mit dem damals besteingerichteten Dampfer ‹Schaffhausen› zwischen Lindau–Rorschach–Schaffhausen die Schweizer Flagge auf unserem See einführte.

Die Ratschläge der englischen Fachleute

Im Einvernehmen mit den schweizerischen Geldgebern Geigy und Ziegler beauftragte der Bundesrat die Engländer *Stephenson* und *Swinburne,* den Plan eines schweizerischen Stammnetzes auszuarbeiten. Sie schlugen mehr oder weniger das vor, was später gebaut wurde. Eine Linie Genf–Chur sollte die Westmit der Ostschweiz verbinden, und zwar über Morges-Yverdon-Murten-Lyß-Solothurn-Aarau-Zürich-Winterthur-Romanshorn-Rorschach-St. Margrethen-Sargans. Abzweigungen sollten von Olten nach Luzern und Basel, von Lyß nach Bern-Thun, von Sargans nach Walenstadt, von Winterthur nach Schaffhausen und von Biasca nach Locarno führen. Dieses 650 Kilometer lange Netz sollte eingleisig 102 Millionen, zweigleisig 114 Mil-

lionen kosten. Die Engländer schlugen Linien vor, die Seen, Flüsse und Alpenstraßen einbezogen und sich dem Gelände durch Einbeziehung von Bahn, Schiff und Straße anzupassen hatten. Stephenson hielt den Dampfbootbetrieb für vorteilhafter als die Eisenbahn[19].

Bemerkenswert: Stephenson schlug für die Strecke Rorschach-St. Gallen ein System von schiefen Ebenen vor, wobei das Wasser als Triebkraft benützt würde. Wegen der vielen notwendigen Brücken, Ausfüllungen und Erdarbeiten glaubte er, der Lokomotivbetrieb würde zu teuer kommen[20]. Immerhin ließ der Bundesrat diese Bergstrecke im Mai 1851 erstmals « in großer Eile und noch ungenau » vermessen[21].

Was Baumgartner schon vor fünfzehn Jahren gesagt ...

Anfangs der fünfziger Jahre bewegte das Für und Wider der Bahnen alle Gemüter viel stärker, als das in den dreißiger Jahren im St. Gallischen der Fall gewesen war. Der politisch ausgeschaltete Baumgartner war, in bedrängten Verhältnissen nach Wien übersiedelt, auf der Beschäftigungssuche. Nach der Märzrevolution in dieser Stadt kehrte er zurück und wandte sich dem Journalismus zu. Er gründete ‹Die neue Schweiz›, wurde Advokat und schrieb den ‹Schweizerspiegel›, dem der ‹St. Gallerspiegel› und die Schrift ‹Die Schweiz in ihren Kämpfen und Umgestaltungen 1830–1850› folgten. wie wird der nun nicht mehr an maßgebeblicher Stelle stehende St. Galler Bahnpionier manchmal gelächelt haben, wenn weniger Berufene die Vorteile des neuen Verkehrsmittels für Landwirtschaft, Handel und Gewerbe beleuchteten und Schriften[22] über seinen Einfluß auf das geistige, gesellige und nationale Leben verfaßten und dessen Nutzen für Staat und Staatsverwaltung hervorhoben, Dinge, die vor anderthalb Jahrzehnten schon in seinem ‹Erzähler› gestanden hatten!

Die Frage der Aus- und Einfuhr vom Rheinbecken zum Mittelmeer beschäftigte die Gemüter aufs neue, wobei sich Stephenson über das Lukmanierprojekt zurückhaltend ausdrückte, aber immerhin bemerkte, territoriale oder politische Gründe könnten den Bau dieser Alpenbahn begünstigen[23].

UNAUSGEFÜHRTE RORSCHACHER VERKEHRSPLÄNE

Wie heute, gab es auch vor hundert Jahren *das ungebaute Rorschach,* wie es in den Köpfen und auf den Plänen ortsverbundener Bürger, Techniker und Ingenieure stand, das aber wegen widriger Zeitverhältnisse, wegen mangelnder Mittel oder fehlenden Verständnisses der Zeitgenossen nie zur Verwirklichung gelangte. Wenn wir uns einigen damals ernst genommenen *Plänen für Hafen und Bahn* zuwenden, geschieht es, weil all das, was auf dem Papier geblieben ist, auch in den Entwicklungsstrom der lokalen Baugeschichte gehört. Wenn uns ausgeführte Werke manchmal ohne Zusammenhang und Vorstufe erscheinen, ist es meist deshalb, weil wir das Ungebaute nicht kennen[24].

Der Leser möge selbst entscheiden, welche der unausgeführten Pläne er gerne verwirklicht gesehen hätte.

Die St. Galler Regierung plant Kornhallen

Die erste den See in Friedrichshafen berührende Bahnlinie veranlaßte Württemberg, seinen dritten Dampfer zu bauen. Unser Kornhaus konnte nur noch die Hälfte der durch den Schleppverkehr gesteigerten Einfuhr bergen. Deshalb bewilligte der Große Rat 1849 7000 Gulden für eine *zusätzliche Kornhalle* an unbekannter Stelle, die « infolge von Verzögerungen und Zufälligkeiten » nicht gebaut wurde[25].

Um « für die Äufnung und Erweiterung des Kornmarkts in Rorschach etwas Namhaftes zu tun », hielt die St. Galler Regierung für die großrätliche Behandlung des Voranschlags im November 1851 an ausgearbeiteten Plänen bereit: *Ausbau der Quaianlage westlich des Kornhauses* bis zum ‹Grünen Baum› und *Erstellung einer Supplementär-Kornhalle zwischen diesem Quai und der Hauptstraße* (Abb. 9 A). Für den mächtigen Lagerraum hätten fünf bis sechs Häuser nördlich des Kronenplatzes weichen müssen. Die Abtretungsverträge für den Ankauf der Liegenschaften waren bereits abgeschlossen, als ‹hochfliegende Pläne› eines Rorschacher Komitees die bescheideneren Absichten des Baudepartements[25] in den Hintergrund treten ließen.

Der Hafen-Erweiterungs-Plan des Rorschacher Komitees

« Nach dem Geschmacke mehrerer Rorschacher Bürger, von unbekannter Hand » wurde schon in der Junisitzung 1851 des Großen Rates eine Schrift ‹Beiträge zur Beleuchtung der Frage über die Nothwendigkeit etc.› auf den st. gallischen Kanzleitisch gelegt. Während der Novembersession folgte ein großartiges Hafenprojekt, mehrere Tage nach Schluß der Ratsverhandlungen nochmals ein gedrucktes Heft ‹Darstellung der Nothwendigkeit unvermeidlicher Staatsbauten›, unterzeichnet ‹von einem Komitee ohne Namen im Namen der Einwohner Rorschachs›[25].

Der Plan (Abb. 9 B) sah vor: westlicher *Anbau eines zweiten Kornhauses* an das bestehende, *breiter Quai westlich* bis zum ‹Grünen Baum›, *Schließung der nördlichen Hafenlücke, Verlängerung der Hafenmauer nach Osten, Erweiterung des Hafenbeckens nach Süden* durch *Abbruch des Kaufhauses und des* 1847 durch Seeausfüllung gewonnenen *Holz- und Steinplatzes* (heute südlicher Kabisplatz), Erstellung eines *neuen Kaufhauses* mit Front nach Süden, unter *Aufopferung der ‹Ilge› und zweier östlich gelegener Häuser.* Die Erweiterung des Hafenbeckens bedingte aber den Ankauf und *Abbruch weiterer zwanzig Häuser* und ihrer Gärten im ‹Oberdorf› nördlich der Hauptstraße.

Ablehnung und Gegenvorschläge des Bauinspektorats

Unter dem bestimmenden Einfluß F. W. Hartmanns lehnte der Kleine Rat den Plan des Rorschacher Komitees als zu einschneidend und teuer ab. Er hielt die veranschlagten 300 000 Gulden für die geringere Hälfte der wirklichen Kosten. Die Regierung gab zu bedenken, ob « anstatt soviele Gebäulichkeiten niederzureißen, wodurch beinahe der halbe Flecken geopfert würde, und anstatt teuer erstellte Gebäude und bestehende nutzbare Anlagen ganz aufzugeben, es nicht zweckmäßiger wäre, ungefähr mit der Hälfte dieser Kosten, einen *ganz neuen Seehafen* nach dem vollkommensten Plane mit allem Zubehör für Korn- und Kaufhaus, sowie mit Rücksicht auf die künftige *Eisenbahn* und den *Bahnhof,* an einem andern Orte anzulegen? »[25]

Hartmanns Vorschlag: Hafen und Bahnhof im Westen

Am 18. Januar 1852 schlug der Bauinspektor vor[25], entweder die *bestehende Anlage zu erweitern* durch Vergrößerung des Hafenbeckens zwischen Korn- und Kaufhaus (Abb. 9 A) und durch Erstellung der schon genannten zusätzlichen Kornhalle (Abb. 9 A) oder eine ganz neue *Hafenanlage beim ‹Badhof›* zu schaffen (Abb. 10). Er schrieb: « An der Straße nach Horn und St. Gallen bietet sich ein Bauplatz, der gar nichts zu wünschen übrig läßt. Hier wäre man durch keinerlei vorausgegangene Bauten eingeschränkt; die Expropriation bestünde bloß im Ankauf einer Wiese, und es wäre da möglich, ein wahres Ideal von einem Bodenseehafen samt allen Erfordernissen für Schiffahrt, Kaufhaus und *Eisenbahn,* kurz mit allen Attributen eines bequemen und geräumigen Verkehrsplatzes zu erstellen. Durch eine solche Maßnahme könnte wohl am vorteilhaftesten dem Aufblühen und der Vergrößerung des Stapelplatzes Rorschach, dessen glän-

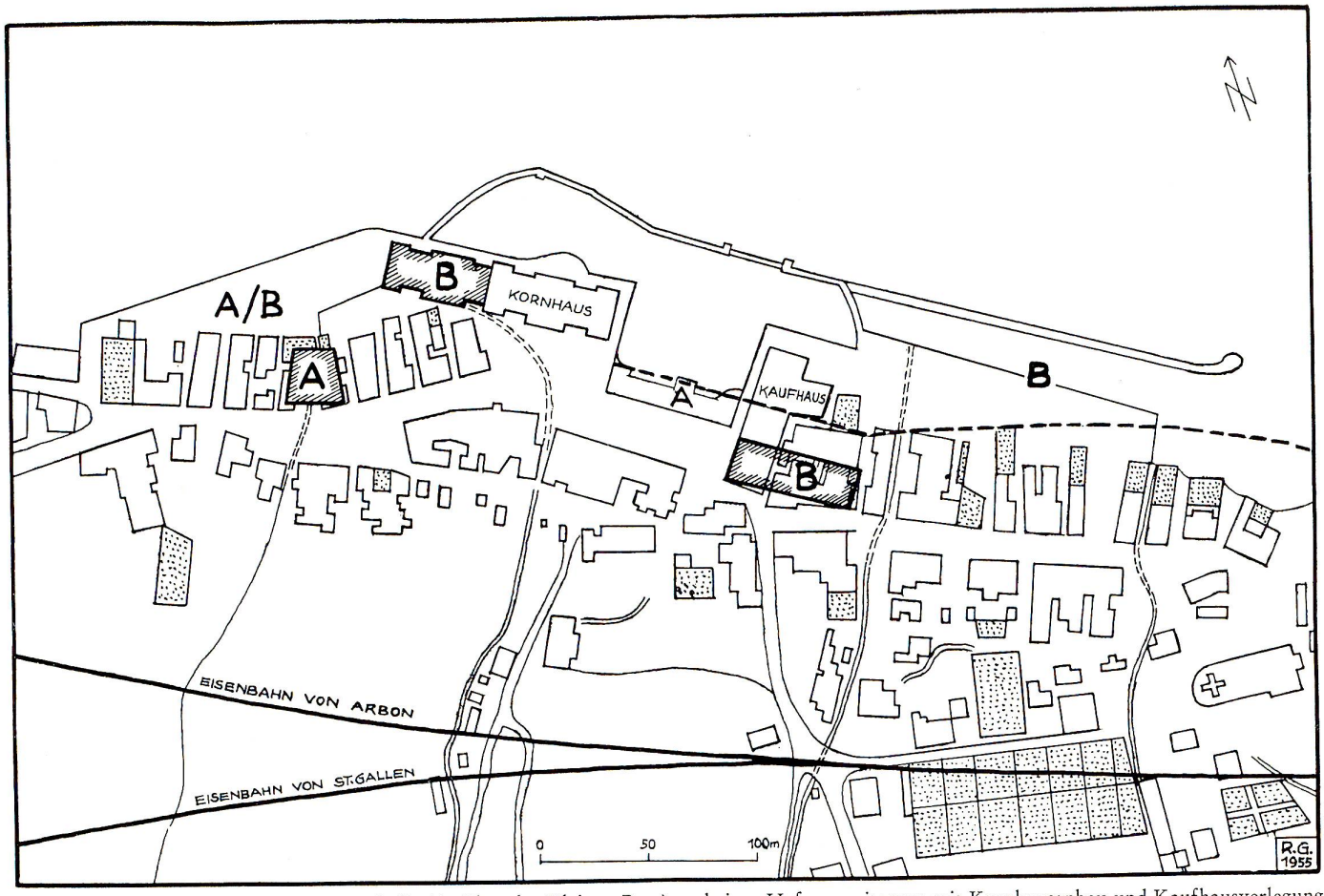


Abb. 9 Plan eines Quaibaus samt Kornhalle (A, Plan des Kleinen Rats) und einer Hafenerweiterung mit Kornhausanbau und Kaufhausverlegung (B, Plan des Rorschacher Komitees), beide 1852

zende Zukunft, nach Erstellung der verschiedenen Eisenbahnen an beiden Ufern des Sees, jedermann voraussieht, mehr Vorschub geleistet werden als durch den Abbruch eines so großen Teils des bestehenden Fleckens, in welchem bereits die Häuserpreise ansehnlich gestiegen sind, und als durch eine erzwungene, doch unvollkommene und für die Zukunft gleichwohl ungenügende Erweiterung des alten Hafens.»

Ingenieur Hartmann dachte sich für diesen Plan die Einmündung der St. Galler Linie hart westlich des Bahnhofs (die Abzweigung ist auf Abb. 10 gerade noch zu sehen). Die künftige Romanshorner Linie dachte er sich auf der Höhe der Kirchstraße (vgl. Abb. 9), den weitern Verlauf ungefähr wie die heutige St. Galler Linie in ihrem untersten Teil. Es ist bemerkenswert, daß Hartmanns Anlage des Bahnhofs das Rorschacher Seeufer von der Bahn freigehalten hätte.

Vorschlag der ausländischen Fachleute: ‹Bei St. Scholastika›!

Der Kleine Rat bestellte nun drei Experten: den königl. württemb. Oberbaurat *Carl Etzel*, den großherzogl. bad. Oberbaurat *C. Sauerbeck* und den eidg. Obersten und Oberingenieur des Kantons Graubünden *Richard La Nicca*. In ihrem Gutachten vom 10. Februar 1852 erklärten sie sich aufs entschiedenste gegen den vom Rorschacher Komitee aufgestellten Plan. Sie kamen auf zwei Möglichkeiten: entweder sollte der *Bahnhof südlich der Ortschaft bei der Feldmühle* angelegt werden – was die ersten zwei Experten schon im Mai 1846 beantragt hatten – oder *Bahnhof samt Hafen* und Korn- und Kaufhaus wären (mit den Maßen des Planes ‹West› von Ingenieur Hartmann) *östlich St. Scholastika* (Abb. 11) zu erstellen. Das ist ungefähr der Ort, an dem er sich heute befindet. Der hohen Kosten wegen waren die Experten gegen eine Zweigbahn zum Hafen.

Gegenüber dem Westprojekt Hartmanns wurden als besondere Vorteile vermerkt: die günstigeren Steigungsverhältnisse der Bahnlinie nach St. Gallen und der Umstand, «daß der größere Teil der Landfuhrwerke von St. Gallen und vom Thurgau nur durch die Hauptstraße zum Bahnhof gelangen könne, was für die Wirte und Kleingewerbe von Rorschach immerhin von erheblichem Nutzen sein werde»[25].

Vorläufiger Verzicht auf alle Hafenbauten

Es versteht sich, daß in Rorschach diese Pläne aufs lebhafteste besprochen und erwogen wurden und daß der Beschluß der Regierung enttäuschend wirkte, «es sei für einmal von einer größern Hafenbaute abzusehen. Infolge der bereits erfolgten Verbesserungen sei es ja möglich, fünf Schiffe aufzunehmen»[25].

So wurden bedeutsame Bauvorhaben aufs neue vertagt. Dies schien den damaligen Zeitgenossen um so betrüblicher, als das frühere Fischerdorf *Romanshorn* in den Blickkreis der Zürcher Eisenbahnfreunde geriet und als Kopfstation ihrer Nordostbahn seinen geräumigen Hafen erhielt. Da es Zürich näher liegt und auch die kürzere Überfahrt nach Friedrichshafen besitzt, begann es damals, Rorschach den Rang des ersten schweizerischen Bodenseehafens abzulaufen.

Der St. Galler Regierung Untätigkeit vorzuwerfen – wie es damals, auch vonseiten Rorschachs, geschah – wäre falsch. Schuld an der Verzögerung waren die besonderen Umstände. Es zeugte von mehr *Weitblick*, zuerst die genauen Streckenpläne abzuwarten und nach ihnen die Bahnhof- und allenfalls Hafenbauten zu richten, statt durch Augenblickslösungen der Einführung der Bahnlinien vorzugreifen.

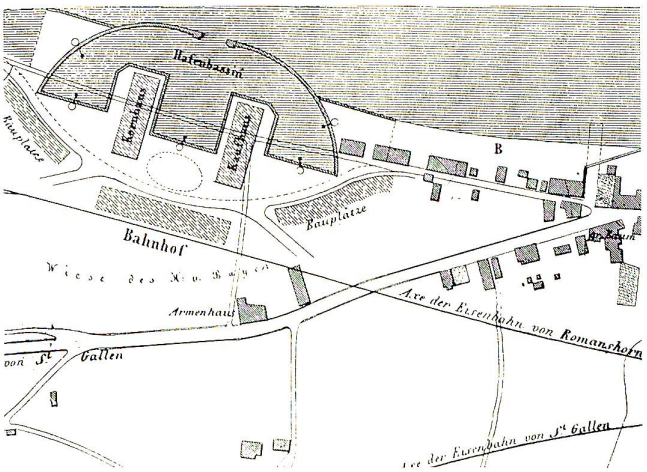


Abb. 10 Hartmanns Projekt: Hafen und Bahnhof im Westen, beim ‹Badhof›, 1852 (die Eisenbahn war in einem Abstand vom See geplant)

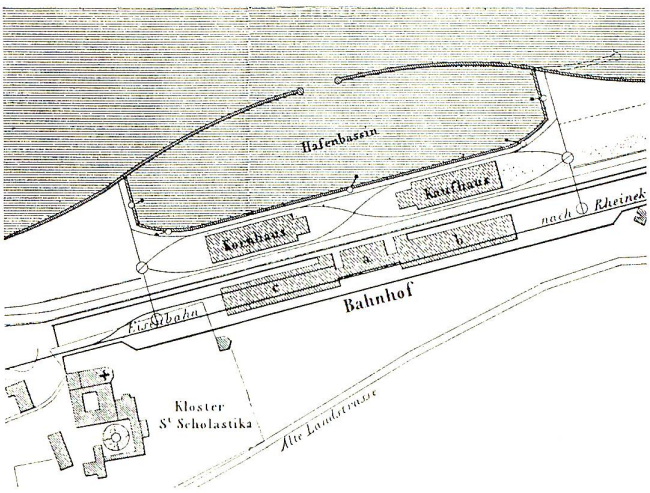


Abb. 11 Projekt der Experten: Hafen und Bahnhof bei S. Scholastika, 1852

DER STAAT GREIFT EIN

Die Rorschach–Wil-Bahn bekommt staatlich-st. gallische Unterstützung

Schon 1846 hatte das Kaufmännische Direktorium in St. Gallen einen denkwürdigen Vorstoß unternommen. Er hatte zu einer Zeit, als Baumgartner noch Mitglied der Regierung war, zur Gründung einer Gesellschaft geführt, die eine Eisenbahn von Rorschach gegen Zürich plante. Dann hatten die innerpolitischen Wirren alles vereitelt. Jetzt aber erwachte die Gesellschaft zu neuem Leben. 1851 stellte im St. Gallischen Eisenbahnkomitee der spätere Verwaltungspräsident der Vereinigten Schweizerbahnen, *Daniel Wirth-Sand* (1815–1901) den Antrag, der Staat möge einen Beitrag von zwei Millionen Franken zur Förderung st. gallischer Eisenbahnbestrebungen bewilligen. Mit einem Rundschreiben vom 30. Januar 1852 an Regierung und Großen Rat[26] erlangte die Gesellschaft – übrigens als *erste der Schweiz* – eine staatliche Aktienzeichnung, und zwar im Betrage von 600 000 Franken. In wenigen Wochen stellten st. gallische und appenzellische Private und Korporationen weitere anderthalb Millionen zur Verfügung. Die Generalversammlung der Geldgeber konstituierte sich am 24. Mai als ‹Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Rorschach über St. Gallen nach Wil›[27]. Die Erwartung, aus Thurgau und Zürich größere Aktienzeichnungen zu erhalten, wurde nicht erfüllt, weshalb das Verwaltungsratsmitglied Wirth-Sand im November 1852 nach Basel abgeordnet wurde, um sich dort nach Geldgebern umzusehen. Mit großem Geschick konnte der erfahrene Kaufmann den Zusammenbruch abwenden, welcher der Gesellschaft durch die mangelnde Absetzung der Aktien drohte.

Der Vorsteher des st. gallischen Baudepartements, Landammann *Hungerbühler*, stand dem Arbeitsausschuß und dem st. gallisch-appenzellischen Eisenbahn-Komitee von Anfang an helfend zur Seite. Er entwarf selbst den Konzessionsentwurf der ‹Bodensee–Zürich-Eisenbahn›[28], der im Juni vom Kanton und im August durch Vermittlung des Kleinen Rats auch vom Bund genehmigt wurde, nachdem die Bundesversammlung im Monat zuvor den Entscheid getroffen, wer die Bahn bauen soll[29].

Die St. Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft (von jetzt an gekürzt SGAB) wurde am 27. Dezember 1852 gegründet.

Üble Begleiterscheinungen

Die ersten schweizerischen Bahnbauten waren von politischem und wirtschaftlichem *Zeitungsstreit* begleitet, der uns heute unglaublich vorkommt. Infolge der regionalen Zänkereien verstieg sich der st. gallische ‹Erzähler› zur Bemerkung, die Eisenbahnen seien ein «Nationalunglück» und ein «Herrschaftsmittel des Kapitals»[30]. Auf der einen Seite erstrebten vermögliche Privatleute und Bankiers durch den Bau einiger Linien einen möglichst großen Ertrag ihrer hineingesteckten Gelder, ohne sich um das Schicksal anderer, weniger abträglicher Linien zu kümmern. Auf der andern Seite stand das Volk, das die Bedeutung der Eisenbahn für die Zukunft zu wenig erkannte, um zu Opfern bereit zu sein[31].

Der *Kampf um den Vorrang der Linien* zeigte besonders wunderliche Blüten des Kantönligeistes und Partikularismus, wobei alte Gegensätze, z. B. zwischen St. Gallen und Thurgau, wieder auflebten[30]. Schon die englischen Experten hatten vor dem Irrtum gewarnt, daß eine unbeschränkte Konkurrenz im schweizerischen Bahnbau dem Volksganzen dienlich sei, und der *Bundesrat* lehnte ursprünglich auch den reinen Privatbau ab, weil er für das damalige Kommen der Bahnen eine Beteiligung von Bund und Kantonen für unerläßlich hielt.

Staats- oder Privatbahn?

Die Frage, ob Bundesbau oder Privatbau (zu der schon Gallus Jakob *Baumgartner* Stellung bezogen, S. 9) erhitzte die Gemüter des einfachen Mannes wie des Parlamentariers. Die Bundesversammlung teilte sich in einen demokratischen und einen liberalen Flügel. Führer der Demokraten war der Berner *Jakob Stämpfli* (1820–1876, Abb. 12)[32]. Nach seiner Überzeugung war der demokratische Staat nicht nur befähigt, sondern verpflichtet die Eisenbahnen zu übernehmen; denn Verkehrsmittel hätten der Volkswirtschaft zu dienen, und die Eisenbahnen müßten ein Denkmal des neuen Bundes werden. Hinter dem Staatsbau standen gewichtige konservative Basler Finanzkreise. Wenn die Demokraten von Vertrauen zum Staat erfüllt waren, so leitete die Liberalen unter Führung des Zürchers *Alfred Escher* (1819–1882), Abb. 13)[17] der Argwohn gegen den Staat, der sich nicht in die Wirtschaft einzumischen habe. Der Privatbetrieb werde billiger und besser arbeiten als der Staatsbetrieb, und dem Bunde dürfe unter keinen Umständen eine 100-Millionenschuld aufgeladen werden[33].

Wir haben schon gehört, wie Escher während der arbeitsreichen ersten Tagungen des Nationalrates ein maßgebendes Wort führte (vgl. S. 10). Auch später gab er dem schweizerischen Eisenbahnwesen vielfach die entscheidende Wendung. Vor allem als Hauptförderer der Gotthardbahn hat er Geschichte gemacht.

Abb. 12 Jakob Stämpfli von Schwanden bei Schüpfen, Bern. 1820 bis 1876. Politiker und Staatsmann, Nationalrat, Bundesrat 1854–1863, Bundespräsident 1856 und 1862. Gründer der Eidgenössischen Bank und der bernischen Eisenbahnen. Lithographie (Karl Friedrich Irminger von Zürich 1813–1863), aus Gagliardi III.

Der Entscheid und seine Folgen

Der Sprecher der Mehrheit des Nationalrats-Ausschusses *Peyer im Hof* (1817–1900)[34] aus Schaffhausen verteidigte das staatliche System aufs glänzendste. Trotzdem siegte der liberale Standpunkt *Eschers*, den im Minderheitsgutachten der St.Galler *Hungerbühler*[14] vertrat[35]. Im Juli 1852 lehnte das damalige Parlament mit 68 gegen 22 Stimmen den Eisenbahnbau von Bundes wegen ab und überließ ihn den Kantonen oder der privaten Unternehmungslust.

Angesichts des eben neu gestalteten, noch wenig kräftigen Bundes traf dieser Entscheid grundsätzlich das *Richtige*. Er entsprach den gegebenen wirtschaftlichen Verhältnissen und der starken föderalistischen Einstellung der damaligen Schweiz.

In der Folge erwies sich dieser Grundsatz allerdings oft als sehr unheilvoll. Die *Kirchturmpolitik*, die Verschiedenheit lokaler Interessen bescherten uns ein teils zu dichtes, teils unvollständiges Netz. Wie wir noch sehen werden, ergaben sich für Linien, die mehrere Kantone durchliefen, die größten Meinungsverschiedenheiten. Der freie Wettbewerb führte entweder zum Ruin oder zur Blüte verschiedener Gesellschaften[18]. Es kam nun zu einem Wettlauf nach kantonalen Konzessionen, die der Bund meist bedenkenlos genehmigte, sich aber nur das Rückkaufsrecht, die technische Einheit und die Verbindung der einzelnen Netze vorbehielt.

St.gallische Vorverhandlungen mit Zürich

Anfangs September 1852 reisten die Regierungsräte *Hungerbühler* und *Aepli* nach Zürich[36], um mit dortigen Magistratspersonen über eine ‹freundnachbarliche Mitwirkung› beim Bau der den St.Gallern am Herzen liegenden Bodensee–Zürich-Bahn zu verhandeln. Man erörterte ein großes Bauprojekt Le Havre–Paris–Verrières–Solothurn–Zürich–St.Gallen–Rorschach–Chur–Lukmanier; denn um größere Geldmittel von ausländischen Bankiers zu erhalten, mußte man mit lebensfähigen und einträglichen Linien aufwarten können. Im Interesse ihrer Hauptstadt, zumal Winterthurs, sagten die Zürcher Regierungsräte, liege es, wenn beide Linien zum Bodensee gebaut würden. Die ‹untere Linie› sei für die Winterthurer besonders wegen des Transites wichtig. Da es aber eine große Frage sei, ob man für beide Linien Geld aus dem Ausland erhalte, sollte die St.Gallisch–Appenzellische-Bahn *über Frauenfeld nach Islikon* geführt werden «um wesentliche industrielle Teile des Kantons Thurgau in ihren Bereich zu ziehen»[37]. Von zürcherischer Beteiligung an der ‹obern Linie› war nicht die Rede.

Im ganzen lautete der Zürcher Bescheid ausweichend.

St.gallische Fühlungnahme mit Württemberg

Somit stand die St.Galler Regierung unter dem Eindruck, die von Zürich angestrebte ‹untere Linie› über Frauenfeld nach Romanshorn werde auf Kosten der ‹obern Linie› über St.Gallen nach Rorschach geplant. Mit Argusaugen blickte sie deshalb auf alle ihrem Projekt erwachsenden Nachteile und dienlichen Vorteile. Daß der schnelle Bodenseedampfer ‹Schaffhausen›[38] damals regelmäßige Fahrten zwischen Lindau–Rorschach und Schaffhausen aufnahm, kam ihren Plänen entgegen. Als hingegen bekannt wurde, die württembergische Regierung, die seit 1847 die Strecke Ulm–Friedrichshafen betrieb, schenke der Verbindung mit Romanshorn besondere Aufmerksamkeit, wurde Regierungsrat *Hungerbühler* in besonderer Mission nach Stuttgart gesandt, um Württemberg für die Linie Rorschach–Zürich einzunehmen. Daß der kürzere Schiffsweg Friedrichshafen–Romanshorn einer hier ausmündenden schweizerischen Bahnstrecke besonderes Gewicht verlieh, war nicht auszureden. Hungerbühlers Reise hatte den Erfolg, daß Oberbaurat von Gaab versprach, nach seinem Thurgauer Besuch auch in St.Gallen vorzusprechen, wo man sich vornahm, ihn «ins obere Projekt einzuführen»[39].

St.gallisch-staatliche Beteiligung an der Rheintalstrecke

Um Zürichs Mitwirkung am st.gallischen Unternehmen zu erwirken, ersuchte das st.gallisch-appenzellische Eisenbahnkomitee den Großen Rat um Erhöhung der Staatsbeteiligung.

Am 22 August 1852 hatte sich in Ragaz die sogenannte *Südostbahn* (von jetzt an SOB) -Gesellschaft gebildet, um den alten Plan einer Bahn von Rorschach nach Chur, mit Abzweigungen Sargans–Walenstadt und Weesen–Glarus zu verwirklichen. Auch diese Gesellschaft ersuchte durch ihren Schriftführer Nat.-Rat *Andreas Rudolf Planta* um Konzession und staatliche Beteiligung[40].

Abb. 13 Alfred Escher von Zürich, 1819–1882. Staatsmann und Politiker, Gründer der Nordostbahn und des Gotthardunternehmens, sowie der Schweiz. Kreditanstalt. Photographie, aus Gagliardi III

Trotz großer Bedenken wagte es die Regierung, dem Großen Rat vorzuschlagen, sich namens des Kantons für die Rorschach–St. Gallen–Wil-Linie mit 3½ Millionen und für die Rheintaler Linie mit 2 Millionen Franken Aktien zu beteiligen. Für den Fall, daß früher oder später ein Schienenweg von Weesen nach Rapperswil gebaut werde, wurde eine Beteiligung von 750 000 Franken zugesagt. Am 17. November 1852, am Vorabend ihres halbhundertjährigen Bestandes, erhob die oberste Landesbehörde diesen Vorschlag, nach reiflicher Überlegung, zum Beschluß. Er bedeutet einen *wahren Markstein in der kantonalen Eisenbahngeschichte*[41]. – Einige Tage vorher beteiligte sich die politische Gemeinde St. Gallen an der Rorschach–Wil-Bahn mit 2 Millionen[42].

Fruchtlose Verhandlungen mit Zürich

Mit diesen Trümpfen in der Hand begab sich Regierungsrat *Hungerbühler* mit dem Abgeordneten der SGA-Gesellschaft, Regierungsrat *Joseph Marzell Hoffmann* (1809–1888) aus Rorschach[43] neuerdings nach Zürich, um für die beiden «durch mannigfaltige industrielle und kommerzielle Bande aneinander geketteten Kantone» eine ersprießliche Vereinbarung der beidseitigen Eisenbahnbestrebungen zu erzielen.

Die st. gallischen Bemühungen waren in finanzieller Beziehung ohne jeden Erfolg. *Hungerbühler* war enttäuscht und berichtete am 22. November[44] seinen Amtskollegen, *Dr. Escher* habe seine Abmachungen mit der Thurgauer Regierung *(Dr. Kern)* damit zu rechtfertigen versucht, «daß St. Gallen so lange keine Schritte mehr getan habe», was von ihm als eine leere Ausflucht bezeichnet worden sei. Der Zürcher Sprecher habe erklärt, wahrscheinlich werde sich der Kanton Zürich an der Strecke nach Romanshorn mit 2 Millionen beteiligen, während die Städte Zürich und Winterthur eine gleich große Aktiensumme übernehmen. Wenn die St. Galler Bahn von Wil nach Winterthur nicht von Zürich oder einer besondern Gesellschaft gebaut werde, sei vonseiten des Kantons Zürich kein Hindernis zu gewärtigen. Auf Hungerbühlers Erklärung, die Bahn bis Zürich übernehmen zu wollen, habe Herr Escher gleichwohl erwidert, «man werde Zürich nicht für töricht genug halten, seine Bahn an eine fremde Gesellschaft zu vergeben».

Der noch zurückgebliebene *Hoffmann* erhielt von *Dr. Escher* den vertraulichen Bescheid[44], die Zürcher Regierung sei bereit, der SGA-Gesellschaft die Konzession für die Weiterführung der Linie von Wil nach Winterthur zu erteilen, dagegen gewärtige sie eine gleiche Konzession für die Fortsetzung von Romanshorn bis Rorschach über St. Galler Kantonsgebiet.

Richtig gründete Escher am 28. Februar 1853 seine Zürich–Bodenseebahn, die sich dann mit der Nordbahn (Zürich–Baden) zur Nordostbahn (NOB) vereinigte.

VOM PLANEN ZUM BAUEN

Ein phantastischer Rorschacher Verkehrsplan

Am 7. Februar 1853 unterbreitete der Rorschacher Ingenieur *J. M. Faller*[45] der st. galler Regierung Verkehrspläne, die seinem Bürgerort eine einwandfreie Lösung der Hafen- und Bahnhoffrage bringen sollten. Es sei vorweggenommen, daß Fallers geplante bedeutende Erweiterung des Hafens und der verhältnismäßig nahe Bahnhof den Wünschen der Rorschacher Bevölkerung weitgehend entsprachen. Statt, wie die Experten es wollten, draußen bei St. Scholastika, stellte Faller seinen Bahnhof entweder «hinter die Ortschaft bei der Feldmühle, ins Gut des verstorbenen Kornhausverwalters Nepomuk Lindenmann»[46], mit Zweigbahn zum Hafen oder unmittelbar östlich der von ihm geplanten Hafenerweiterung (diese zweite Variante zeigt Abb. 14).

Aus den bereits erwähnten Gründen stellte sich der *Rorschacher Gemeinderat*[47] einmütig hinter diese Pläne[48] und bekräftigte ihre Haltung durch eine Eingabe an die Regierung[49].

Beide Varianten sahen ein Hafenbecken von 4 Jucharten vor mit Anlegeplätzen für 8 Schiffe. Dieser Raumgewinn wurde durch Erweiterung des alten Hafens nach Süden (vgl. Abb. 14) und durch Aushebung des westlichen, 1847 durch Auffüllung gewonnenen Holz- und Steinplatzes oberhalb des Kaufhauses erzielt. Mit dem Aushub sollte östlich des neuen Hafens Raum für die Bahnanlagen und für Lagerplätze gewonnen werden. Der Faller'sche Plan hatte nur einen Schönheitsfehler: fast alle Häuser mit Gärten nördlich der Hauptstraße im ‹Oberdorf› hätten weichen müssen[50].

Scharfe Ablehnung der Fallerschen Pläne

Es wird uns nicht überraschen, daß Bauinspektor *Hartmann* mit diesen Projekten scharf ins Gericht ging. Er tat dies in einem von der Baudirektion eingeholten Bericht[51]: «Von St. Gallen her kommt die Eisenbahn beim Armenhaus zum Flecken herein, reißt, wie beim ersten Projekt, sechs oder sieben Häuser zusammen, um über den unbrauchbar zu machenden Quai hinter dem Schiffli–Hirschen auf den Kornmarktplatz zu gelangen, fährt dann durch das Kaufhaus durch, sodaß dasselbe, sowie der ganze Hafen durch diese Eisenbahn von allem Verkehr abgeschnitten und unbrauchbar werden. Vom Kaufhaus aufwärts werden links der Gasse alle 27 oder 30 Gebäude weggerissen, und der Bahnhof wird ganz stattlich in den Bodensee hinein projektiert ... Damit die Schiffe nicht in Versuchung kommen, an dem ungeheuren Platze und vis-à-vis dem Bahnhof zu landen, wird der See mit etlichen Nebengeleisen abgesperrt. Da wo der Bahnhof an die neu projektierte Hafenhälfte oberhalb des Kaufhauses anstößt, sind, wahrscheinlich um den Maschinen und Waggons selbstmörderische Ideen auszutreiben, Remisen angebracht. Zwischen der Hauptstraße im obern Flecken und der Eisenbahn stehen die Brennmaterialien-Magazine und eine vierzig Fuß lange Reparaturwerkstätte ...

Die größte Feuersbrunst, das schrecklichste Erdbeben wäre nicht imstande, den Flecken Rorschach so zu ruinieren wie das Fallersche Projekt ...»

Daß *Hartmann*, der selbst einen Plan für Hafen und Bahnhof auf unüberbautem Gebiet beim ‹Badhof› (vgl. S. 13), Abb. 9) ausgearbeitet hatte, nun im Sinne der Erxperten für einen Bahnhof im Osten eintrat, beweisen die folgenden Ausführungen: «Es ist also kein Grund vorhanden, daran zu zweifeln, daß Rorschach einer großen Erweiterung und Aufwärtsentwicklung entgegengehe, wenn ein Hafen oder der Bahnhof oben an den Flecken verlegt werde, auch wenn man nicht zu diesem Zwecke den halben Ort abbreche. Vorderhand begehrt die Eisenbahn gar keinen Hafen in Rorschach. Sie wird ihren Weg von dem angenommenen Bahnhofplatz (St. Scholastika) leicht und billig zum bestehenden alten Hafen finden.»

Sollte der Eisenbahnverkehr so groß werden, meinte Hartmann, daß die alte Hafenstelle nicht mehr genüge, werde der Staat zur Erbauung eines neuen zweckmäßigen Hafens Hand bieten. Er beantragte, jede Verlegung des Bahnhofes an andere Stelle als an die von den drei Experten Etzel, Sauerbeck und La Nicca vorgeschlagene abzuweisen.

Damit war der Fallersche Plan praktisch erledigt; denn die überlegenen Ansichten Hartmanns drangen durch. Bei den «von hergebrachter Gewohnheit befangenen Rorschachern»[52] noch nicht so bald. Doch so ‹kurzsichtig› waren sie nicht, um den klarer sehenden unabhängigen Experten später nicht dennoch Recht zu geben[53].

Wo soll der Rorschacher Bahnhof stehen?

Ein Dreierkollegium des Kleinen Rates, bestehend aus den HH. *Landammann Curti* und den Regierungsräten *Steiger* und *Helbling*, erörterte am 23. März mit Oberbaurat *Etzel* von Stuttgart, Oberingenieur *Hartmann* und dem Verwaltungsrat der SGAB,

an ihrer Spitze Altlandammann *Baumgartner*, die Platzfrage unseres Bahnhofes[54]. Unter Ausschaltung der Hafenfrage einigte man sich auf Linienführung und Bahnhof nach dem Vorschlag der Experten (bei der St. Scholastika). Man war der Auffassung, Rorschach habe als Hauptbahnhof der östlichen Schweiz eine analoge Bedeutung wie Basel für die westliche. Im Hinblick auf die Fallerschen Pläne wurde festgestellt, es handle sich darum, «die wesentlichen Interessen des Eisenbahnverkehrs ins Auge zu fassen», während «die individuellen Lokalinteressen in so hochwichtigen und eine lange Zukunft beschlagenden Verkehrsfragen keine überwiegende Berücksichtigung finden dürfen»[55]. Man sei 1846 auf eine Station bei der Feldmühle nur deshalb gekommen, weil damals die gesamte Länge der Linie Rorschach–St. Gallen noch nicht bekannt war und keine ins Einzelne gehenden Vermessungen vorlagen. Das Terrain bei St. Scholastika stehe zur Verfügung und verlange keinen Abbruch von Häusern. Die Verbindungsgeleise mit dem bestehenden Hafen könnten auf den Damm gelegt werden, den man mit dem Abgrabungsmaterial des Bahnhofgeländes gewinne. Dieses Geleise schneide keine Kommunikation ab und benachteilige keine Privatinteressen. Es könne durch das Kaufhaus hindurch bis zum Kornhaus fortgesetzt werden, und zwar horizontal, so daß die Wagen nicht von Lokomotiven gezogen zu werden brauchten.

Während die von Rorschach vorgeschlagenen (Fallerschen) Pläne den ohnehin knapp bemessenen Raum neben dem Hafen noch mehr verengten oder ganz in Anspruch nehmen, werde durch die Anlage des Bahnhofes bei St. Scholastika und die Zweigbahn zum Hafen größerer Raum zu Ablagerungen neu gewonnen.

Die Kantonsregierung glaubt, daß der Überlad von den Schiffen am besten durch Anlagen beim Äußern Bahnhof geschehe, wobei die (im Plan Faller) vorgeschlagenen, kostspieligen Bauten und Erweiterungen am alten Hafen weniger dringend, wenn nicht ganz überflüssig würden. Durch die Ostlage des Bahnhofes werde die zu erwartende Ausdehnung von Rorschach in keiner Weise behindert.

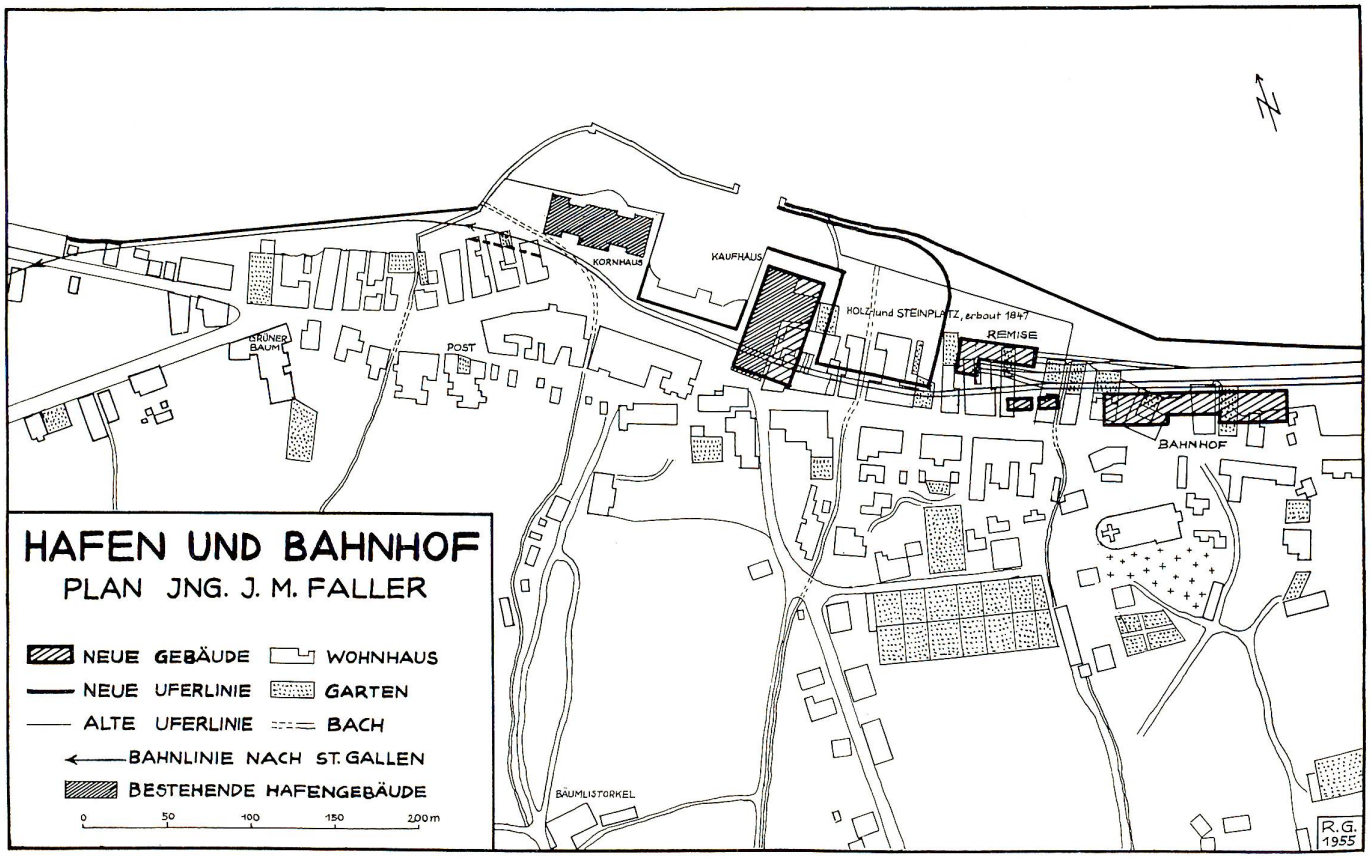
In dieser Sitzung[56] wurde der SGAB-Gesellschaft die Genehmigung erteilt, mit der Bedingung, daß sie eine *Zweigbahn zum Hafen* baue. Von einer Verquickung der Bahnhoffrage mit einer Erweiterung des alten Hafens wollte man also nichts wissen, wogegen sich zwei Tage später Regierungsrat *Hoffmann* von Rorschach zu Protokoll verwahrte[57]. Ein wichtiger Grund, weshalb der Staat von einem Ausbau des Rorschacher Hafens nichts wissen wollte, war seine schwache Finanzlage. Zudem hatte er sich bereits an zwei Eisenbahnunternehmen beteiligt.

Eine Rorschacher Petition

In der Annahme, die Fallerschen Pläne seien überhaupt keiner Prüfung gewürdigt worden, veranstaltete der Gemeinderat von Rorschach am 28. März eine *außerordentliche Bürgerversammlung*. Diese nahm eine von der Behörde verfaßte *Petition* an, die dem Kleinen Rat die Ablehnung des Dispositions-Plans der SGAB nahelegte. Um dem Begehren größern Nachdruck zu verschaffen, wählte man eine *Bürgerdeputation*, welche ihre Wünsche der Regierung überbrachte[58].

In diesem weit ausholenden Schreiben hieß es u. a., von dem Entscheid hange Glück oder Unglück von Rorschach ab. Auch in Baden und Württemberg würden die Stationshäuser in die Nähe der Ortschaften gestellt. Die Schienenwege hätten den Verkehr, und nicht der Verkehr die Schienenwege zu suchen. Durch die Eisenbahn würden – und hier offenbart sich das Selbstbewußtsein von Alt-Rorschach – Hafen, Korn- und Kauf-

Abb. 14 Hafen und Bahnhof nach dem Plan des Ingenieurs J. M. Faller, 1853 (von links nach rechts: Remise, Reparaturwerkstätte, Brennmaterialienmagazine, Bahnhof)



haus nicht überflüssig. Sie hielten besonders den Kornmarkt für sehr wichtig. Die Einnahmen der Rorschacher Zollstätte mit 300 000 Franken würden nur von Basel und Genf übertroffen. An zu verzollenden Gütern seien 804 509 Zentner eingeführt worden, eine selbst von Genf nichterreichte Menge. Der viertelstündige Weg vom Bahnhof zum Hafen wird für Fußreisende bei schlechtem Wetter als untragbar hingestellt. Man befürchtete eine Verlegung des Zoll-, Post- und eben eingerichteten Telegraphenamtes. Ja sogar der mögliche Unterschied der Bahn- und Kirchenuhr mußte als Gegengrund herhalten.

Die Regierung bleibt fest

In einer außerordentlichen Sitzung des Kleinen Rates verlas der Präsident den «einhellig gefaßten Beschluß der Rorschacher politischen Bürgerversammlung» und nachher eine Eingabe vom 29. März des Verwaltungsrates der SGAB, die um Festhalten am Beschluß vom 23. März ersuchte und erklärte, gerne bereit zu sein, den Rorschacher Bahnhof näher gegen den Flecken zu rücken, wenn es – selbst mit größerem Kostenaufwand – möglich erscheine. Der Kleine Rat blieb bei seinem Beschluß und erhob das genannte Entgegenkommen der SGAB zur Pflicht[59].

Mit diesem Bescheid mußten sich auch die Rorschacher wohl oder übel abfinden, wenn es auch noch einige Zeit brauchte, bis der besonders von Kaufleuten, Gewerbetreibenden, Ladenbesitzern und Wirten geschürte Unmut sich legte.

Aus all den Befürchtungen, mögen sie begründet oder unbegründet gewesen sein, geht doch hervor, daß die Rorschacher schon damals lieber einen *Einheitsbahnhof* gehabt hätten, ein Gedanke, der bis auf unsere Tage lebendig blieb.

Vom Bau der ‹untern› und ‹obern› Strecke

Unter *Eschers* rühriger Leitung trieb die Nordostbahngesellschaft (NOB) ihre Linie vor und baute, wie schon bemerkt, den Romanshorner Hafen in großzügiger Weise aus. Die Rorschacher hatten es darum nicht verstehen können, daß man mit dem Bahnbau nicht auch ihren Hafen den neuen Verhältnissen anpaßte. Sie wiesen auf die steigende Bedeutung Romanshorns hin, dessen Zolleinnahmen sich auffallend steigerten: sie beliefen sich 1850 auf 3000, 1851 auf 4500 und 1852 auf 11 000 Franken.

Seit Frühjahr 1853 nahmen auch die etappenweisen Arbeiten auf der Strecke der SGAB einen günstigen Verlauf, nicht zuletzt dank der reibungslosen Zusammenarbeit zwischen Regierung und Bahngesellschaft. Ihr technisches Zentralbureau und Kassieramt waren im Regierungsgebäude eingemietet. Anstände waren nicht nur in Rorschach, sondern auch in Winkeln und Flawil zu überwinden[60]. Der Rorschacher Gemeinderat beschloß am 3. Juni sogar – und das will nach dem Vorangegangenen viel bedeuten – eine *Aktienzeichnung der politischen Gemeinde*, selbstverständlich unter der ausdrücklichen Bedingung, daß der Bahnhof von der östlichen mindestens an die westliche Ecke von St. Scholastika gebracht werde![61] Die Herren Sartori und Bayer verkauften damals Boden an die SGAB in der Nähe dieses Klösterchens[62]. Am 9. Juli genehmigte der Große Rat einen Staatsvertrag mit Zürich, wonach die SGAB mit staatlich st. gallischer Aktienbeteiligung den Bau der Strecke von Rorschach bis Winterthur übernahm. Darin wurde Zürich und Thurgau «eine leichte Zufahrt von Romanshorn her zum Rorschacher Bahnhof und gleichberechtigte Benützung der hiesigen Bahnanlagen» versprochen.

Südostbahn und Lukmanierprojekt

Die Idee eines Alpendurchstichs beschäftigte damals wieder alle Gemüter. Die Alpenpostkurse schienen dem wachsenden Verkehr nicht mehr zu genügen. Die äußerste Ostschweiz betrachtete die Strecke *Rorschach–Chur als Teilstück einer Lukmanierbahn* von Chur über Disentis und Olivone nach Locarno, wobei ein Höhentunnel von 1700 Metern Länge vorgesehen war. Trägerinnen des Gedankens waren vor allem die SOB-Gesellschaft und der sie subventionierende Kanton St. Gallen, dann Graubünden und Tessin. Kein Wunder also, daß Abordnungen dieser drei Kantone am 1. Februar 1853 in Bern ihr lebhaftes Interesse an diesem Alpenbahnprojekt bekundeten. Hätte sich eine Gesellschaft für den Bahnbau *Rorschach–Locarno* gefunden, würden Graubünden und Tessin sofort eine Kunststraße von Chur bis Biasca gebaut haben. Kaum waren die alten Vertragsverhältnisse zwischen den drei Kantonen wieder aufgefrischt, meldete der Bundesrat am 4. Februar 1853 den drei Regierungen die Hiobsbotschaft[60], Sardinien, der vierte Vertragsbeteiligte an der Konvention vom 16. Januar 1847 glaube sich aller Verbindlichkeiten entbunden, weil die alte Lukmaniergesellschaft ihren Verpflichtungen nicht nachgekommen sei. Das Ganze beschattete der Orientalische Krieg von 1854.

Baumgartner als Direktor der SOB

Trotz seiner großen Erfahrungen im Eisenbahnfach wurde *Baumgartner* beim Bau der SGAB, welche St. Gallen und Appenzell mit Schienenwegen versehen sollte, nicht zu Ehren gezogen. Alle Ränke und Listen seiner Widersacher konnten es jedoch nicht verhindern, daß der augenblicklich kalt gestellte Staatsmann wegen seiner ausgewiesenen Tüchtigkeit Verwaltungsrat und im September 1853 Präsident der SOB wurde (nicht zu verwechseln mit der heutigen SOB!) Damit hatte er die höchste Sprosse als Eisenbahnpionier erklommen. Die Anstellung enthob ihn seiner Geldsorgen, die mit dem Journalismus damals verbunden waren. Da sie noch nicht endgültig war, beließ er seine Familie in St. Gallen, wohnte aber selbst am Sitz der Gesellschaft in Chur.

Zur Beschaffung der Gelder in Aktien und Obligationen unternahm er eine Reise an die süddeutschen Höfe, erreichte aber in München, Stuttgart und Karlsruhe nicht viel. München z. B. wünschte vorerst eine Verbindung mit der Schweiz über Lindau-Bregenz, und Stuttgart fürchtete Steuererhöhungen. Um sich eine genaue Kenntnis der *Lukmanierlinie* zu verschaffen, bereiste er die Täler von Chur bis Locarno meistens zu Fuß und berichtete darüber in den verbreitetsten Blättern. Als im Herbst 1853 eine *englische Gesellschaft* den Hauptteil der Aktien übernahm – Baumgartner wurde jetzt *Direktor* neben zwei Bündnern mit abwechselndem Vorsitz –, bewarb sich diese um die Konzession beim Großen Rat des Kantons Tessin, dem ein gleiches Gesuch der *Basler Zentralbahngesellschaft* zugunsten des *Gotthards* eingereicht wurde. Dadurch wurde die Sache verzögert. Durch die Bemühungen der drei Kantonsregierungen und vor allem Baumgartners kam ein neuer Vertrag mit Sardinien zustande.

Die Kantone St. Gallen, Graubünden und Glarus hatten zusammen 5¼ Millionen zugesagt. Große Beträge bewilligten neben Chur, das 1 Million beisteuerte, Altstätten, Rapperswil, Rheineck und Glarus, so daß an der Aktionärversammlung vom 8. November 1853 die Linie bis Chur als gesichert galt und diejenige über den Lukmanier in sichere Aussicht gestellt werden konnte[3].

Einer Lösung der Rorschacher Bahnhoffrage entgegen

Am 1. März 1854 erfolgten in Rorschach die ersten Spatenstiche für den Bahnbau[62], bevor der genaue Ort des Bahnhofs feststand. Sollte er im Sinne des einstigen Experten-Gutachtens zwischen St. Scholastika und der Seemühle[63] oder, nach einem zweiten, 60 000 Franken teureren Projekt[64] der SGAB-Gesellschaft, tausend Fuß näher an die Ortschaft[65], etwa beim heutigen ‹Schweizerhof›, zu stehen kommen? Dies hätte den Rorschacher Wünschen besser entsprochen. Trotz einem Augenschein in corpore wußte es auch die St. Galler Regierung noch nicht. Sie bat die beiden Eisenbahn-Gesellschaften, «gemeinsam Hand zu einer Lösung zu bieten»[66]. Die Besorgnisse der Zürcher Regierung wegen der für später geplanten Einführung der Romans-

horner- in die St. Galler-Linie – die ursprünglich südlich des Friedhofs bei der Pfarrkirche erfolgen sollte[67] (vgl. Abb. 9), wurden zerstreut[68] mit der Zusicherung, « die Rorschacher Bahnhofanlage lasse für eine Romanshornerbahn alle erdenklichen Bequemlichkeiten zu, indem sie mehr als doppelt so groß sei wie der Bahnhof in Winterthur »[69]. Wohl erhielt die SGAB-Gesellschaft am 2. Oktober die regierungsrätliche Genehmigung für die Linienführung[70], der Ort des Bahnhofes selbst lag immer noch in der Schwebe.

Endgültige Festlegung des Bahnhofs

drängte sich auf; denn im Herbst 1854 wurde an verschiedenen Stellen gebaut: bei St. Scholastika, an der Rorschacher Seemauer, an der Goldachbrücke und im abschüssigen Steinach- oder Galgentobel. Alle Bedenken wegen der dortigen Linienführung hatte ein Gutachten der Experten Regierungsrat Pauli in Nürnberg und des schon mehrfach genannten Oberbaurats Etzel zerstreut.

Das Frühjahr 1855 brachte den Entscheid für unsern Bahnhof. Genaue Vermessungen zeigten, daß die Näherlegung an die Ortschaft schwerwiegende Nachteile gebracht hätte: eine Steigung der St. Gallerlinie von 2 Prozent, eine kurze, sofort anschließende Kurve von 150 Metern Halbmesser, einen Überlauf von zwei Weichen, Platzmangel zwischen einem allfälligen Landungsplatz für Schiffe und dem Bahnhof und vor allem: beschränkten Raum für die Bahnhofanlage selbst. Weiter östlich war Platz vorhanden, und so entschied sich der Kleine Rat für den ursprünglichen Plan der Experten an heutiger Stelle[71].

Die Minderheit verwahrt sich

Der Beschluß wurde nicht einstimmig gefaßt. Landammann *Curti* und Regierungsrat *Steiger* verwahrten sich gegen ihn, weil sie der Ansicht waren, « bei gutem Willen und etwas größern Opfern vonseiten der Eisenbahngesellschaft wäre es möglich gewesen, die Interessen der Ortschaft Rorschach und des Staates besser zu berücksichtigen, da nach den angenommenen Plänen entweder ein neuer Hafen beim Bahnhof oder eine lästige Verbindung derselben mit den Hafenlokalitäten und dem Zentrum der Ortschaft unvermeidlich erscheine ».

Der Rorschacher Regierungsrat *Hoffmann* legte besonders wegen dem, wie es scheine, unvermeidlichen Hafenbau beim Äußern Bahnhof zu Protokoll Verwahrung ein. Damit würden die alten Hafengebäude ihrem Zweck entfremdet. « Bei den dermaligen bedenklichen Finanzverhältnissen des Kantons erachte er die Entscheidung über die Dislokation des Hafens in der alleinigen Kompetenz des Großen Rates. Die im angenommenen Plan vorgesehene Steigung von nur einem Prozent sei ein höchst unbedeutendes Moment. » Und mit einem Seitenhieb auf Oberbaurat Etzel: « Man hätte die Tracierung von Obergoldach bis Rorschach durch unbefangene Sachkundige untersuchen lassen sollen »[72].

Rorschacher Proteste und Klagen der SOB

Gegen diesen Entscheid schickte am 23. Februar 1855 auch der Rorschacher Gemeinderat, als Hüter der hafenstädtischen Interessen, einen geharnischten Protest ab. Drei Wochen später berieten der Gemeinde- und Ortsverwaltungsrat samt den im März 1853 gewählten ‹Zuzügern› die ganze Angelegenheit[73]. In einer Eingabe vom 25. März an die Regierung beklagte sich der Gemeinderat nochmals über die einseitige Wahrung der Wünsche der Eisenbahngesellschaft unter Hintansetzung der nun « aufs höchste bedrohten Interessen Rorschachs ». Andere Gemeinden wie Altstätten, St. Gallen, Flawil, Wil hätten mehr Rücksicht erfahren; ebenso seien Romanshorn, Lindau und Friedrichshafen von ihren Regierungen schonender behandelt worden. – Immerhin lenkte das Schreiben auf die nun unvermeidliche Tatsache ein und wünschte eine Zweigbahn zum Hafen mit einer einfachen Einsteigehalle.

Der technische Leiter der SOB *La Nicca* hätte es lieber gesehen[74], wenn beim Rorschacher Bahnhof (heute Ostbahnhof) ein neuer Hafen gebaut worden wäre. Wiederholt beklagte sich Direktor *Baumgartner* im Namen der SOB, bei allen Beschlüssen über die Bahnhoffrage nicht zugezogen worden zu sein, während doch ein rechtsgültiger Vertrag bestehe, der gemeinschaftliches Eigentum und Gleichberechtigung zur Voraussetzung habe, und in dem auch die Kostenverteilung, Verwaltung und Benützung geregelt worden seien[75]. Infolgedessen hätte seine Gesellschaft bis jetzt nur die Vorkehrungen für den Bau bis Staad treffen können[76]. Tatsächlich ließ sich – und das mag als lokalgeschichtlicher Beleg für die überall im Lande herrschende Zersplitterung und mangelnde Zusammenarbeit in Eisenbahnfragen festgehalten werden – die SGAB-Gesellschaft erst im Herbst herbei, auf ein Mitbenützungsrecht des Bahnhofes und der zweigleisigen Zweigbahn einzutreten[77]. In einer gemeinsamen Konferenz der beiden damals am Rorschacher Bahnhof beteiligten Gesellschaften vom 20. Dezember 1855 wurde einer *Westwärtsverlegung der Einsteigehalle* um zweihundert Schritte zugestimmt[78]. Die Direktion der SOB genehmigte schließlich, ohne wesentliche Änderungen, alles, was die SGAB-Verwaltung von Anfang an geplant, expropriiert, dem See abgewonnen und ausgeführt hatte und durch die Beschlüsse des Kleinen Rates vom März 1853 im allgemeinen gutgeheißen worden war[79].

Schließlich wurden auch die Wünsche der NOB vorsorglich erfüllt mit der Erstellung einer *Reparaturwerkstätte* und Remise samt den nötigen Verbindungsgeleisen[80].

Daß auch die *Rorschacher* schließlich ausgesöhnt waren, beweist das gemeinderätliche Dankschreiben an die Regierung zu Beginn des letzten Baujahres 1856. Darin werden dankbar erwähnt: die Flügelbahn « mit sogar zwei Geleisen », die Erstellung des Dammes mit drei Treppen zum See (nötig, um sich bei Feuersbrünsten das Wasser zu beschaffen), die Korrektion der Wasserläufe, die Durchfahrt beim Kaufhause u. a. m.[81]

Die erste Schweizer Bahn erreicht den See

Zum viertenmal sei auf die Leistungen der NOB und die außerordentliche Entwicklung von Romanshorn hingewiesen. Die von Zürich ins Leben gerufene Eisenbahngesellschaft fügte zum bereits bestehenden, dem Kanton Thurgau gehörenden Hafen ihren eigenen, viel größern östlichen an. Mit seinen 74 000 Quadratmetern umfaßt er das sechs- bis siebenfache der Rorschacher Hafenfläche. Am 16. Mai 1855 eröffnete die NOB die Linie *Winterthur–Romanshorn,* und am 23. Juni einen *eigenen Dampfschiffbetrieb* mit der ‹Thurgau› und ‹Zürich› und zwei Güterschleppschiffen. Das Auftreten der NOB am See bedeutet nicht nur den Beginn der schweizerischen Bodensee-Dampfschiffahrt, sondern eröffnet eine neue Epoche des Bodenseeverkehrs.

Als erste schweizerische Endstation der wichtigen Bahnverbindung mit Zürich und dank der früher angeführten Gründe (S. 7, 13 und 17) spielte Romanshorn eine ähnliche Rolle am Südufer wie Friedrichshafen sieben Jahre zuvor am Nordufer. Es entriß dem Schweizer Ufer viel Verkehr, wie das aufstrebende Friedrichshafen ihn von Überlingen, Lindau und andern Uferorten abgelenkt hatte. Rorschach, das an seiner wenig entwicklungsfähigen Hafenanlage herumlaborierte, entschlüpfte in der Folgezeit, trotz blühendem Kornverkehr, noch mancher Vorteil, so daß es unter den Schweizer Häfen an die zweite Stelle rückte.

Winterthur–St. Gallen eröffnet!

Am 26. September 1855 betrat die Lokomotive, die den Namen unseres Kantons trug, erstmals st. gallischen Boden und die

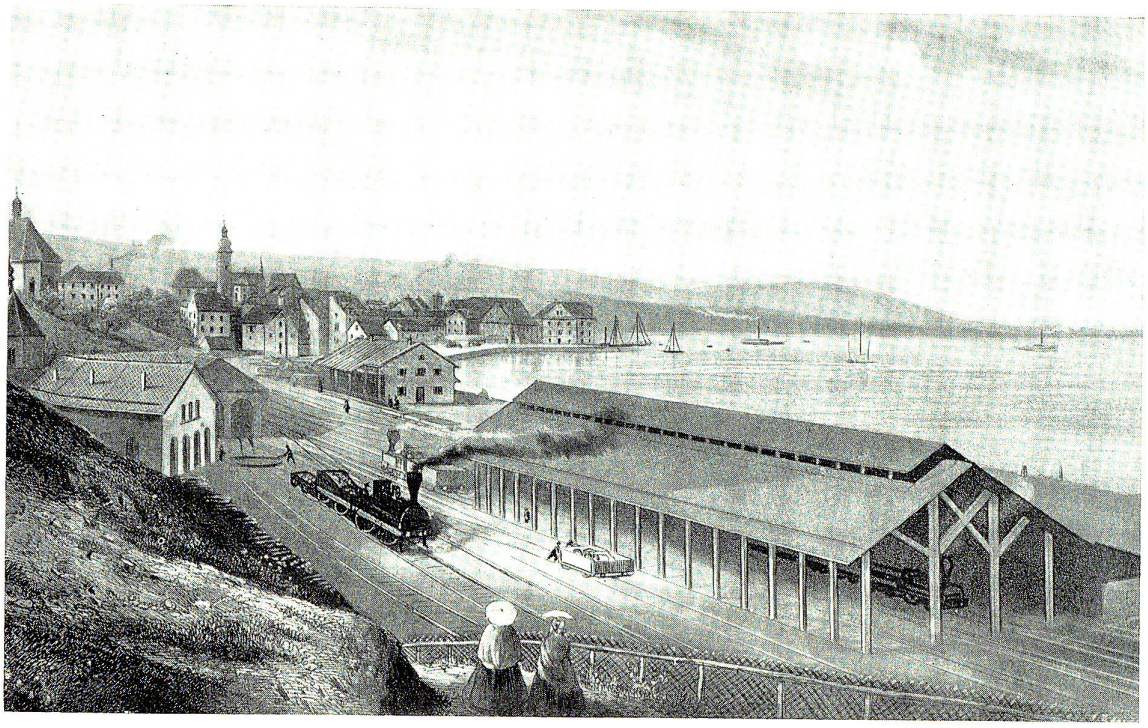


Abb. 15
Der erste Bahnhof in Rorschach, 1856 (Zweigbahn zum Hafen noch nicht erstellt)

Grenzstation Wil. Die SGAB-Gesellschaft eröffnete am 14. Oktober die Strecke Winterthur–Wil und übergab die Fortsetzung von Wil bis Flawil am 17. Dezember dem Betrieb. Zehn Tage später konnte die NOB das Bahnstück Winterthur–Wallisellen–Oerlikon einweihen, während die Eröffnung des Schlußstücks bis Zürich erst am 26. Juni 1856 erfolgte.

Aber auch in Richtung St. Gallen folgten die Bauten Schlag auf Schlag. Die schöne Thurbrücke wurde vollendet, die Überbrückung der Sitter erhielt noch mehrere Verstärkungen. Die drei auf Felsgrund gegründeten Pfeiler bewiesen beim Erdbeben vom 25. Juli 1856 ihre Festigkeit[82]. Der Abschnitt Flawil–Winkeln wurde am 14., die Strecke Winkeln–St. Gallen am 18. Februar von den Bevollmächtigten kollaudiert, und Ostern, den 23. März, wurde ein eigentliches Volksfest mit feierlicher Betriebseröffnung.

Rorschach bekommt Anschluß an den Weltverkehr

Am 15. Oktober hatten die Regierungsräte Helbling und Curti das letzte Stück, die vielumstrittene, einst gefürchtete ‹Bergstrecke› kollaudiert, worauf sie am 22. Oktober, an einem Mittwoch, feierlich eröffnet wurde[82].

Der Rorschacher Gemeinderat hatte der Bürgerversammlung einen Kredit von 500 Franken «mit dem Zwecke anständiger Verzierung des Festes» beantragt, und, wie er pessimistisch bemerkte, «in Anbetracht, daß die Gemeinde Rorschach nicht teilnahmslos zurückbleiben dürfe, um das wenig Gute und Vorteilhafte, das der Örtlichkeit noch bleiben dürfte, der Gemeinde zu erhalten». Ins Festkomitee wählte der Gemeinderat aus seiner Mitte drei Vertreter von Familien, deren Vorfahren sich hier einen Namen gemacht hatten: Carl Albert Hoffmann, Eduard Bayer und Alois Zardetti[83].

Um 6 Uhr verkündeten Kanonenschüsse die Bedeutung des Tages. Als sich um halb 9 Uhr die Behörden und Komitees, Militär und Musik beim Casino versammelten, prangte ganz Rorschach im Flaggenschmuck. Eine Stunde später zog man hinaus zum Bahnhof, wo um 10 Uhr Tausende unter Glockengeläute und dem Donner der Kanonen den festlich geschmückten Zügen zujubelten, denen eidgenössische und kantonale Behörden und der Verwaltungsrat der SGAB entstiegen. In der festtäglich herausgeputzten Bahnhofhalle sprach Bezirksammann Dr. Bärlocher das Begrüßungswort. Ihm antwortete Landammann Hungerbühler in längerer Rede[84], in welcher er Rorschachs Bewohner und Behörden hoch leben ließ. Dann marschierte man – die Zweigbahn war noch nicht beendet – (vgl. Abb. 15) «durch den Flecken und retour auf den Kornplatz» (Platz vor dem Kornhause) in folgender Ordnung: Musik, ein Zug Militär, Kantonsregierung, Mitglieder kantonaler und eidgenössischer Behörden, unter diesen Bundesrat Näff, auswärtige Ehrengäste, Verwaltungsrat, Eisenbahnkommission, Baudirektion, Ingenieure, übrige eingeladene Gäste, Bezirks- und Gemeindebehörden, die verschiedenen Festkomitees, Militär[85]. Vor dem Rorschacher Wahrzeichen begrüßte Kornmeister Dr. Ammann die Gäste und hieß sie in die geschmückten Hallen eintreten, unter deren mächtigen Gewölben – im ungebrochenen Fortschrittsglauben jener Zeit vor 100 Jahren – noch manch kräftiges Wort gesprochen wurde[86]. Dann löste sich der Zug auf zu freier Unterhaltung und zum Festessen. 32 Jahre nach Beginn der Dampfschiffahrt hatte das Zusammenwirken von Behörden und Privaten die Bahn ins Leben gerufen. Man freute sich der neuen Zeit und beschloß den Tag bei Musik, Gesang und Tanz. Um 6 Uhr verließen die Züge den «im magischen Licht bengalischer Flammen» erstrahlenden Festort.

Rorschach Bahnhof – Rorschach Hafen

Bei den Eröffnungsfeierlichkeiten waren die ersten Züge in die 75 Meter lange Einsteigehalle der SGAB eingefahren, welche auf 44 dicken, eichenen Säulen ruhte und zwei Geleise enthielt (Abb. 15 und 16). Etwa sechzig Meter weiter ostwärts errichtete man später eine gleich große Halle für die SOB.

Zwischen ihnen sollte das beiden Gesellschaften dienende Stationsgebäude errichtet werden. Da die Mittel dazu nicht mehr ausreichten, baute man den Werkzeugschuppen nördlich der westlichen Halle als vorübergehendes Aufnahmegebäude um.

Die Zweigbahn zum Hafen (Abb. 16 und 17) führte über den staatlichen Straßen- und Strandboden zum Quai östlich des Kaufhauses. Sämtliche Züge fuhren damals vom Bahnhof zum Hafen und zurück. Sie mußten östlich vom Kaufhaus anhalten (Abb. 17), an das ein kleines Aufnahmegebäude mit Einnehmerei gebaut wurde, wogegen der Ilgenwirt vergeblich Einsprache erhob. Damit die Vorteile des Schienenweges auch dem Kornhause zugute kamen, durchbrach man das Kaufhaus (Abb. 16 und 17) und legte durch es hindurch bis zum Kornhause ein Geleise, auf dem sich die Wagen von Hand hin und her schieben ließen.

Ehre dem Ehre gebührt!

Selbstverständlich gebührt ein erster Dank den Männern der damaligen st. gallischen Regierung, deren Arbeit nicht immer leicht war. Im Amtsbericht 1856 heißt es: «Wer sich eine Vorstellung machen kann, wie viele und wie mannigfaltige Interessen die Anlage und die Ausführung einer Eisenbahn wie die st. gallische mitten durch eine industrielle Gegend mit dichter Bevölkerung, ansehnlichen Ortschaften und parzelliertem Besitz – berühren, durchkreuzen, verletzen –, welche Turbationen die Vollendung eines solchen Unternehmens in bestehende Rechts- und Besitzesverhältnisse wirft, mit welch großer Masse von fremden und einheimischen Akkordanten, Lieferanten und Arbeitern man es zu tun hat, der wird es kaum glauben, wenn wir bemerken, daß die oberste Administrativbehörde während der ganzen vierjährigen Bauzeit der St. Galler-Bahn mit nicht viel mehr Konflikten und Anständen behelligt wurde, als wenn es sich früher um den Bau einer gewöhnlichen Kunststraße von ein paar Stunden gehandelt hatte.»[87]

In seiner Rorschacher Rede beschwor Landammann *Hungerbühler*, der einst das Eisenbahn-Erbe Baumgartners übernommen hatte, die Geister des Gallus und verdienstvoller Äbte herauf, was an und für sich in Ordnung war; die mit den Vorbereitungen für die St. Galler-Bahn engverknüpften Namen eines *Dr. Erpf*, Direktor *Baumgartner* und Bundesrat *Näff* wurden mit keiner Silbe vermerkt. Man entnimmt aus dieser Tatsache, daß die herrschende Partei für ins andere Lager Hinübergewechselte und ihre Freunde keinen Dank wußte. Dabei waren Baumgartner und Näff anwesend.

In dieser Studie wurde verschiedentlich das Lebensbild des Eisenbahn-Pioniers Gallus Jakob Baumgartner gezeichnet. Der 1851 verstorbene Dr. Erpf, ein allen technischen Fortschritten, vor allem dem Post- und Eisenbahnwesen aufgeschlossener Jurist, hatte vor zwanzig Jahren jene erste Versammlung von Eisenbahnfreunden nach Rorschach einberufen. 1848 wurde er National-, 1849 Regierungsrat[4].

Dafür hat die Gemeinde Rorschach Baumgartner und Hartmann nicht vergessen. Baumgartner erlebte als 51jähriger, allerdings nicht mehr in führender Stellung, die Verwirklichung seiner einst mit unverwüstlicher Energie befürworteten Linie Rorschach–St. Gallen. Daß ihm die Früchte seiner mit Feuereifer und Zähigkeit vertretenen Pläne und Bemühungen einst versagt geblieben sind, verkleinert sein Verdienst nicht. Er hat als erster St. Galler den Stein ins Rollen gebracht und kantonale Bahnbauten angeregt, für die seine Zeit noch nicht reif war. Er stand Jahre seines Lebens für eine Ostalpenbahn ein, die bis heute unausgeführt geblieben ist. Von seiner Idee ergriffen und besessen, eilte er seiner Zeit um eine Generation voraus.

Unsere Ortschaft verlieh ihm, zusammen mit seinem einstigen hervorragenden Ingenieur, Berater und erfahrenen Bauleiter der Strecke Winterthur–St. Gallen–Rorschach, Kantonsingenieur F. W. Hartmann, sowie dem Kantonsratspräsidenten Johann Baptist Müller von Weesen, das Ehren-Bürgerrecht[88].

Abb. 16 Rorschach-Bahnhof und Rorschach-Hafen, 1857. Im Vordergrund die große hölzerne Einsteigehalle der VSB, im Mittelgrund links das Frauenkloster ‹St. Scholastika›, in der Mitte der zum vorläufigen Stationsgebäude umgebaute Werkschuppen; darüber rechts Tunneldurchbruch beim Kaufhaus deutlich sichtbar. – Farbige Lithographie von J. Haltiner

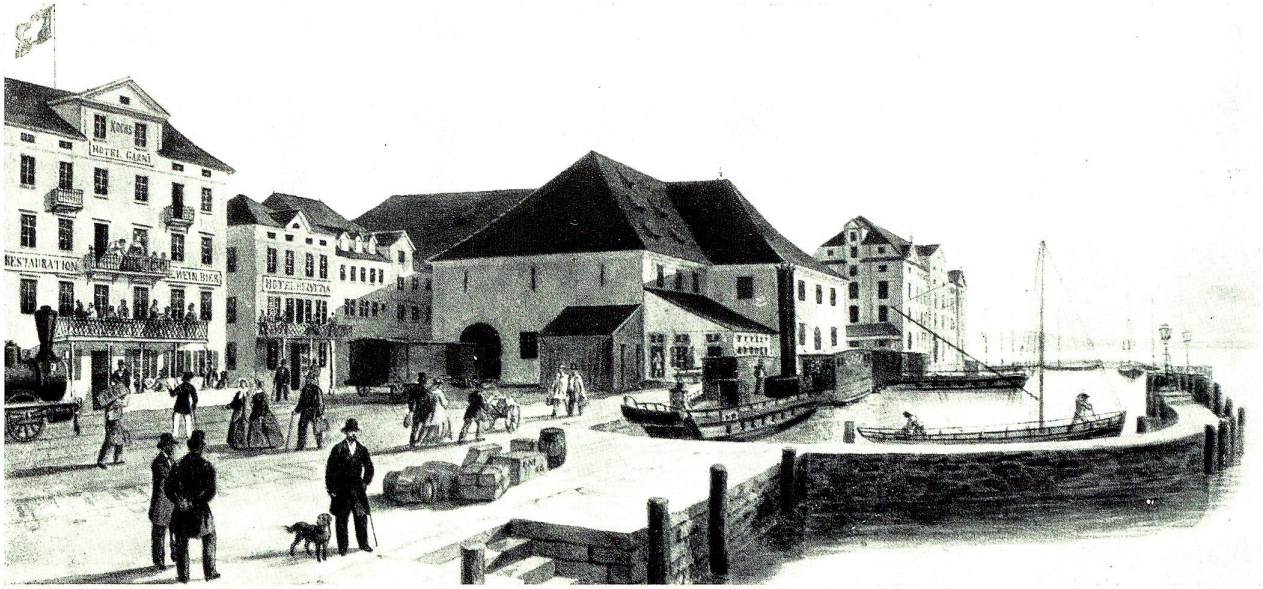


Abb. 17 Rorschach-Hafen, etwa 1857. Man beachte das ‹Tunnel›, das den Durchgang der Wagen zum Kornhaus gestattet. Die kleinen Anbauten sind links Abort und rechts Einnehmerei. Links Kochs Hotel Garni und Hotel Helvetia. Die ankommenden Reisenden gelangten zum Hafenplatz rechts um das Kaufhaus herum. Der schöne Bau mußte 1869 der Thurgauer-Linie weichen. Der südliche Flügel wurde zum heutigen Hafenbahnhof umgebaut.

In Hartmanns Dankesschreiben lesen wir[89]: «Ich schätze mich glücklich, einen Anteil an diesem großen Werk der Eisenbahn gehabt und mitgewirkt zu haben, daß dasselbe so rasch nach Rorschach gedieh, wo es schon vor zwanzig Jahren, als ich zum ersten Mal den Boden der Gemeinde Rorschach betrat, lebhaft besprochen wurde, ich aber bestimmt war, einstweilen bloß die Vorläuferin der Eisenbahn, nämlich die neue Rorschacher Landstraße auszuführen, welche verhältnismäßig kleine Arbeit damals freilich mehr Mühe und Verdruß gab als die Eisenbahn selbst. Aber mit dieser Straße habe ich meine langjährige Tätigkeit im Kanton St. Gallen begonnen, und mit dieser Eisenbahn nach Rorschach hoffe ich dieselbe nicht zu beschließen, sondern noch ferner Gelegenheit zu finden, meiner neuen Heimatgemeinde und dem Kanton, die mich so gastfreundlich aufgenommen haben, noch in mancher Richtung nützlich zu sein.»

Rückblick und Ausblick

Technische Errungenschaften können nicht losgelöst von beeinflussenden, hindernden und fördernden Zeitereignissen betrachtet werden. Auch die Entstehung der Bahnstrecke Rorschach–St. Gallen war weitgehend vom Geschehen der nähern und weitern Umgebung abhängig. Sie war anfangs das beharrlich erstrebte Ziel weniger, schließlich ein Werk der Bemühung und Zusammenarbeit vieler.

Verknüpfen wir unsern Ausblick mit dem arbeitsreichen, oft mühevollen, aber gesegneten Leben Baumgartners! Die politischen Gegner wollten ihm sein Recht, im Großen Rat zu sitzen, anfechten, weil er keinen Wohnsitz in St. Gallen habe. Deshalb mußte seine Frau, die ihm nach Chur gefolgt war, ihren Wohnsitz in Rorschach nehmen, das er oft und gerne besuchte. Weil der an die englische Gesellschaft Ed. Pickering vergebene Bau der Rheintal-Linie nicht nach Wunsch vonstatten ging und die Verhältnisse in der Direktion der SOB sich immer unleidlicher gestalteten, gedachte Baumgartner sich zurückzuziehen und reichte Ende März 1857 seine Demission ein. Auf Ersuchen führte er sein Amt bis Ende April fort und brachte die Geschäfte in schönste Ordnung. Dann verließ er Chur und kehrte nach fünfjähriger Abwesenheit in seinen Kanton zurück. Er bezog in Rorschach Wohnung, wo er das Bürgerecht erhalten hatte.

Nach dem Rückzug der englischen Geldgeber wurden zwei Pariser Bankhäuser gewonnen. Am 25. Juni 1853 kam es zur Verschmelzung dreier auf schwachen Füßen stehender Gesellschaften, der ‹St. Gallisch–Appenzellischen›, der ‹Südost› und der ‹Glattal›: als ‹Vereinigte Schweizerbahnen› übergaben sie dem Verkehr: Rorschach–Rheineck am 25. Aug. 1857, Rheineck–Chur am 1. Juli 1858 und das letzte, schwierigste Teilstück dem felsigen südlichen Walenseeufer entlang, im Jahre 1859. Die neue Gesellschaft hatte ihren Sitz in St. Gallen und ihre Lokomotivwerkstätte in Rorschach. Sie wurde nun die eigentliche Trägerin des Ostalpenbahn-Gedankens.

Baumgartner wurde in den neuen Verwaltungsrat gewählt und übernahm die Kontrolle des Rechnungswesens. Er erlebte als Vertreter seines Kantons im Ständerat von 1857–60 und als wiedergewählter Landammann von 1859–1864 die weitern Entwicklungen. Er starb am 12. Juli 1869[3], ein Vierteljahr vor dem Anschluß unserer Ortschaft an die Nordostbahnstrecke Romanshorn–Rorschach.

Als am 15. Oktober 1875 die Zahnradbahn erstmals nach *Heiden* pustete, hatte der ‹Knotenpunkt› Rorschach seine Eisenbahnziele erreicht.

Mit Baumgartners Hinschied hatte ein überaus bewegtes Erdendasein, ein Leben voll Erfolg und Mißerfolg, reich an Freude und bitterer Erfahrung seinen Abschluß gefunden. Es erfüllt uns Nachgeborene mit Bewunderung, wie dieser Redner, Schriftsteller, geborene Verwaltungsmann und Staatsmann von Format mit nimmermüder Schaffenskraft seine Ziele verfolgte und sich immer wieder aufrichtete. In der Eisenbahnpolitik der Ostkantone hat er, wenn auch nicht die einflußreichste, so doch die größte Rolle gespielt.

Quellen, Literatur und Anmerkungen

1 Walther Kiaulehn, Die eisernen Engel, eine Geschichte der Maschinen von der Antike bis zur Goethezeit, Berlin 1935, S. 274.

2 Vgl. vom Verfasser, Zum Jubiläum der Bodensee-Dampfschiffahrt 1824–1924, Rorschacher Neujahrsblatt 1925, S. 7–23 (zit. RN).

3 Josef Gmür, Landammann Baumgartner, Luzern 1869.
A. J., Landammann Gallus Jakob Baumgartner, in ‹Allg. Schweizer Zeitung›, Basel, 15. Juli 1892.
Wilhelm von Roosen, Gallus Jakob Baumgartner von Altstätten, sein Wirken und seine Zeit, Altstätten 1894.
Dierauer, Politische Geschichte des Kantons St. Gallen, in der Festschrift zur Jahrhundertfeier, 1903.
Ernst Mathys, Männer der Schiene, Bern 1955.
Hist.-Biogr. Lexikon.

4 Hist.-Biogr.-Lexikon der Schweiz (zit. HBL).

5 aus dem Gutachten Negrellis an das Domänen-Departement, 1833 (Kantons-Bibl.).

6 vgl. vom Verfasser: Zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Rorschachs, RN 1949, S. 15–25.

7 mit 41,25 Metern Länge.

8 Rorschach war Schiffswerft zwischen Febr. 1839 und Febr. 1840.
vgl. vom Verfasser: Bilder aus der Rorschacher Hafengeschichte des 19. Jahrhunderts, RN 1929, S. 8.

9 vgl. vom Verfasser: Aus der Postkutschenzeit, Monats-Chronik 1948.

10 vgl. Gagliardi, Geschichte der Schweiz, Zürich 1937, S. 1480 (zit. Gagliardi).

11 Der ‹Erzähler›, den Müller-Friedberg zur Mediationszeit gegründet und stets geleitet, ging 1831 ebenfalls an Baumgartner über und blieb, jetzt wöchentlich zweimal statt nur einmal erscheinend, neben der ‹Neuen Zürcher Zeitung› das weitaus bedeutsamste gouvernemental offiziöse Blatt der deutschen Schweiz. So hatte sich Müller-Friedbergs Voraussage, daß Baumgartner zu seinem Universalerben bestimmt sei, vollständig erfüllt (Gmür, Landammann Baumgartner, Luzern 1869, S. 3).

12 vgl. H. Edelmann, Die Frühzeit der st. gallischen Eisenbahngeschichte 1835–1837, St. Gallen 1947.

13 La Niccas Vater war Pfarrer in Safien, Tenna und Felsberg. Er selbst war technisches Mitglied der Linthkommission und arbeitete später an leitender Stelle bei großen Flußkorrektionen, an der Jura-Gewässer-Korrektion, an der Aare im Haslital, auch andernorts und mehrfach an ähnlichen Unternehmungen im Ausland. Er führte auch Brückenbauten aus, z. B. die Rheinbrücke bei Ilanz. 1847 wurde er eidg. Oberst und Ehrenbürger von Chur. Sein Hauptinteresse galt einer Ostalpenbahn. (HBL.)

14 Hungerbühler stammte aus Wittenbach, als Sohn eines dort eingebürgerten Arztes aus Sommeri. Er studierte zuerst in Freiburg i. Br. (betätigte sich dort als Hauslehrer, 1828–1829), dann in Genf Jurisprudenz, unternahm 1830 eine Reise durch Frankreich, wo er in Paris bei der Julirevolution als Freiheitskämpfer auf den Barrikaden focht, und durch Italien, kehrte 1831 in die Heimat zurück und nahm als politischer Schriftsteller lebhaften Anteil an den Verfassungskämpfen jener Zeit, und zwar als liberaler Katholik auf Seite der liberalen Partei, Mitglied des Erziehungsrates 1833, Großrat und zugleich Staatsschreiber 1835–1838, Regierungsrat 1838 bis 1859 (mehrmals Landammann), Tagsatzungsabgeordneter und eidg. Repräsentant im Kt. Schwyz 1847, Nationalrat 1848–1875 (Präsident 1853), Präsident des Kantonsschulrats 1859–1862, wieder Regierungsrat 1862–1864, Kantonsrichter 1864, Kantonsgerichtspräsident 1873, nochmals Regierungsrat 1873–1878. – Dierauer: Gesch. d. Kts. St. Gallen (im Centenarbuch) und HBL.

15 Gagliardi S. 1477–1483.

16 Gagliardi S. 1478.

17 in den 50er Jahren einer der einflußreichsten Parlamentarier. Escher war Dr. iuris. Sein Vater hatte als Kaufmann in Amerika Reichtümer erworben. HBL.

18 Gagliardi S. 1480;
ebenso: Platzhoff-Lejeune, La politique ferroviaire en Suisse, Lausanne 1910, S. 3-4.

19 Gagliardi S. 1477.

20 C. Morel, Das schweizerische Eisenbahnnetz und seine national-ökonomische, politische und soziale Bedeutung, Bern 1851, S. 66 (zit. Morel).

21 Staatsarchiv St. Gallen: Protokolle des Kleinen Rates (zit. PKR) 1852, Nr. 837.

22 z. B. Wilhelm Schmidlin, Der Einfluß der Eisenbahnen, Basel 1851.

23 Morel, S. 36.

24 über Luzern schrieb in ähnlichem Sinne Dr. phil. Adolf Reinle.

25 Expertenbericht, betreffend die Korn- und Kaufhaus-, sowie die Hafenbauverhältnisse in Rorschach, aus Auftrag des Kleinen Rates veröffentlicht, 1852 (St. Gall. Staatsbibliothek IV 325 a).

26 PKR 1852, Nr. 399, 493.

27 PKR 1852, Nr. 1155, 1224.

28 PKR 1852, Nr. 1259, 1283 u. 1348. Die Konzessionsverhandlungen führten die Regierungsräte Curti, Steiger u. Dr. Fels. Der Konzessionsentwurf stammt von Landammann Hungerbühler.

29 Amtsbericht des Kleinen Rates des Kts. St. Gallen (zit. AKR) 1852, S. 141–143 (Staatsarchiv St. Gallen).

30 Gagliardi, S. 1480.

31 Morel, S. 79.

32 Stämpfli von Schwanden bei Schüpfen, wurde 1854 in den Bundesrat gewählt. Er spielte besonders in der Eisenbahnpolitik des Kts. Bern eine führende Rolle. HBL.

33 Dr. Karl Schib, Schweizergeschichte für Jedermann.

34 Bedeutender Vorkämpfer einer freisinnigen politischen und wirtschaftlichen Entwicklung in Bund und Kanton, Kaufmann, Mitglied des Kaufmännischen Direktoriums von 1844 an, erster Schaffhauser Nationalrat 1848–1854. Initiant und Präsident der Schweiz. Dampfboot A.-G. für den Rhein und Bodensee 1850, Mitbegründer und Leiter der Schweiz. Waggon- und Waffenfabrik A.-G. Neuhausen 1853, Initiant der Rheinfallbahn 1853, Mitglied des Vorbereitungskomitees für Wasserbauten im Rhein 1858, Mitbegründer der Bank in Schaffhausen 1862, Präsident der Direktion der Schweizerischen Nordostbahn 1872. HBL.

35 Gagliardi, S. 1479.

36 PKR 1852, Nr. 2122.

37 PKR, 1852, Nr. 2169.

38 er fuhr 19,5 Kilometer in der Stunde.

39 PKR 1852, Nr. 2461, 2507.

40 PKR, 1852 Nr. 2575.

41 AKR 1852, S. 142/143.

42 PKR 1852, Nr. 2706.

43 Er war auch Landammann und wurde 1848 Nationalrat. Sein Sohn *Robert* (1840 bis 1894) war Staatsschreiber, seine Tochter *Albertine* (1838–1919) heiratete Albert *Linden* (1824–1892), den Generalsekretär der VSB in St. Gallen, seine zweite Tochter *Fanny* (1837–1910) vermählte sich mit Baumeister *Danielis* in Rorschach.

44 PKR 1852, Nr. 2689, 2696.

45 Sein Bruder betrieb die Fallersche Brauerei (heute Haus Wachsbleiche), die älteste Brauerei der Ortschaft aus dem Jahre 1826, und das Fallersche Bierhaus (später ‹Spirig›). Die Faller stammen aus Kappel, Großherzogtum Baden, Bezirk Neustadt. Vermutlich ist *Balthasar* Faller der Vater des Projektverfassers. Er wurde 1820 ins Rorschacher Bürgerrecht aufgenommen.

46 Das Lindenmannsche Gut reichte 1853 von der Feldmühle im Westen zum Burgweg im Osten und von der heutigen Bäumlistorkelstraße im Norden bis fast zur Promenadenstraße im Süden. Tatsache ist, daß die St. Gallisch-appenzellische Eisenbahngesellschaft (SGAB) sich das Lindenmannsche Gut für die Bahnhofanlage sichern wollte und es sich am 26. Sept. 1853 verschreiben ließ. Doch schon bei der vorgesehenen Ratifizierung des Kaufs am 5. Dez. 1853 ging es an die Evang. Kirchgemeinde über und wurde zum Kirchengut. Nach dem einen der zwei Fallerschen Pläne hätte der Bahnhof in der Nähe des heute vieldiskutierten Ortes für eine Haltestelle beim Bäumlistorkel gestanden.

47 bestehend aus Dr. C. Rothfuchs, Präsident, und den Gemeinderäten C. A. Hoffmann, Ed. Bayer, C. Fürer, J. A. Badstuber, J. C. Kraus und Th. Baumgartner.

48 Stadtarchiv Rorschach: Gemeinderats-Protokoll (zit. GRP) 1853, Febr. 4.

49 PKR 1853, Nr. 522.

50 Interessant ist die Schatzung einiger Häuser für die Expropriation: Ilge 20 000 Gulden, Kurrer (östlich davon) 9 000, Hoffmannscher Fideikommiß 20 000, Witwe Frauenknecht 9 000, Schlosser Engensperger 11 000. Die Kosten des Hafens samt der Häuserexpropriation berechnete Faller auf 260 000 Gulden, welche Summe dem Bauinspektorat um die Hälfte zu klein schien.

51 Staatsarchiv: Gutachten der Fallerschen Projekte durch Bauinspektor Hartmann v. 17. Febr. 1853. – Wenn Hartmann schrieb, gegen diesen großen Unsinn sträube sich seine Feder, zerzauste er den Fallerschen Plan doch mit Behagen.

52 nach Hartmann.

53 sonst hätten sie nicht 1856 Hartmann das Ehrenbürgerrecht verliehen.

54 PKR 1853, Nr. 666.

55 PKR 1853, Nr. 715.

56 PKR 1853, Nr. 715 v. 23. März.

57 Regierungsrat Hoffmann von Rorschach verwahrte sich in der Sitzung v. 25. März 1853 « gegen jede Präjudiz vonseiten dieses Entscheides, weil er darin eine höchste Gefährdung der Interessen des Kantons und seiner Finanzen, des Markt- und selbst des Eisenbahnverkehrs und des Ortes Rorschach erblicke ». PKR 1853, Nr. 721.

58 Die Deputation bestand aus dem Bezirksammann, dem Gemeinde- und Ortsverwaltungsrat in corpore und folgenden, von der Versammlung bestimmten Bürgern: C. Albertis, Major, Wilhelm Bayer, Kaufmann, Dr. C. Baerlocher, J. H. Faller, Oberst, J. A. Friedrich, Altammann, D. Gmür-Lanter, Kantonsrat, J. B. Gorini, Präsident, und J. H. Weber, Altammann.

59 PKR 1853, Nr. 755.

60 AKR 1853, S. 129–135.

61 GRP v. 3. Juni 1853.

62 PKR 1853, Nr. 966; 1854, Nr. 452, 802.

63 Staatsarchiv: Bericht und Pläne an den Kleinen Rat v. 10. Jan. 1854.

64 die Seemühle lag östlich der Mündung des Mühletobelbaches, an der heutigen Westgrenze des Rorschacher Strandbades.

65 PKR 1854, Nr. 70.

66 PKR 1854, Nr. 308.

67 PKR 1854, Nr. 1737.

68 PKR 1854, Nr. 802.

69 PKR 1854, Nr. 2279.

70 PKR 1854, Nr. 1999 u. 2081.

71 Staatsarchiv: Bericht des Verwaltungsrates der SGAB-Gesellschaft an den Kleinen Rat v. 23. Febr. u. 2. März 1855.

72 PKR 1855, Nr. 383, 21. Febr.

73 GRP 1855, 16. Febr. u. 7. März.

74 Staatsarchiv: Schreiben der Direktion der SOB an die SGAB-Gesellschaft vom 31. März 1855.

75 Staatsarchiv: Schreiben der Direktion der SOB an den Kleinen Rat v. 31. Mai 1885.

76 Staatsarchiv: Baumgartner an den Kleinen Rat, 7. Sept. 1855.

77 Staatsarchiv: Schreiben der SOB an den Kleinen Rat, 12. Nov. 1855.

78 am 20. Dez. 1855 (PKR 1856, Nr. 540).

79 AKR 1856, S. 132; PKR 1856, Nr. 666.

80 PKR 1856, Nr. 1593.

81 Staatsarchiv: Der Rorschacher Gemeinderat an den Kleinen Rat, 5. Febr. 1856.

82 AKR 1855 und 1856 (Baudepartement).

83 GRP v. 3. Okt. 1856.

84 Tagblatt der Stadt St. Gallen (zit. TG) v. 25. Okt. 1856, Nr. 252: Rede Landammann Hungerbühlers.

85 TG v. 22. Okt. 1856, Nr. 249: Festprogramm für die Eröffnungsfeierlichkeiten der St. Galler–Rorschacher Eisenbahn.

86 TG v. 24 Okt. 1856, Nr. 251: Das Eisenbahnfest in Rorschach (Bericht).

87 AKR 1856, S. 131.

88 vgl. vom Verfasser: Zwei Eisenbahnpioniere und Rorschacher Bürger, Monats-Chronik 1947.

89 Ortsbürgerarchiv Rorschach: Dankschreiben des Herrn Ing. Hartmann an den Ortsverwaltungsrat für die Verleihung des Rorschacher Ehrenbürgerrechts v. 13. Dez. 1856.