

# Die "Dudler-Mappe" : ein Ausschnitt aus der Bahnhofgeschichte von Rorschach aus der Zeit 1910-1926 : Kreisdirektionsmappe Rorschach-Bahnhof

Autor(en): **Geel, Ernst**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **63 (1973)**

PDF erstellt am: **27.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947463>

## **Nutzungsbedingungen**

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

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

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

## **Haftungsausschluss**

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

# Die «Dudler-Mappe»

Ein Ausschnitt aus der Bahnhofgeschichte von Rorschach aus der Zeit 1910–1926. Kreisdirektionsmappe Rorschach-Bahnhof.

Ernst Geel, Sargans

Die Mappe D46 a = «Dudler-Mappe»

Sie reicht von den Jahren 1910 bis 1922. Sie ist registriert: Prospekte SBB, keine. Prospekte SBB, Generaldirektion, bis 1919 und 1922. Prospekte Dudler, 1921, und Gutachten Studer, Korrespondenz, Verschiedenes, Feldmühlegeleise.

Gleich am Anfang liegen vor den geschriebenen Akten vier Nummern einer Fachzeitung. Sie trägt den Untertitel «Hoch- und Tiefbau». Unabhängiges Geschäftsblatt aller Bauinteressenten. In diesen vier Nummern nun steckt eine Fülle und Konzentration von der damals ganz in Fluß gekommenen Problematik der Bahnhofabänderung. Ein Korrespondent – leider ist sein Name nicht signiert, noch je genannt –, der sich die große Mühe nahm, im Jahre 1927 einen Artikel zu schreiben mit der Überschrift: Die Verbesserung der Verkehrsanstalten von Rorschach. Daß er a priori natürlich über die Bahnverbesserung als erste und größte Abhandlung schrieb, leuchtet ein. Doch wußte man es, Hafen und Bahnhof sind die neuralgischen Punkte je und je für eine richtige Koordinierung der Verbesserung der Verkehrsanstalten gewesen. Im ersten Untertitel widmet er darum dem Rorschacher Hafen ein Kapitel. Im zweiten und großen aber werden die Rorschacher Bahnanlagen unter die Lupe genommen. Es folgt in ein paar klaren Dispositionen die Beschreibung der vielen Projekte, die just in diesen zehn Jahren von 1910 bis 1919 auftauchten: Wir resümieren a) Die Projekte des Kantonalen Baudepartementes, ausgearbeitet von Herrn Ing. C. Vogt, aus dem Jahre 1909. b) Das Projekt Auer. Gutachten Februar 1911. Seine Publikation: Die Rorschacher Bahnhoffrage und ihre Lösung, worin die Gutachten sowohl vom Gemeinderat Rorschach, wie auch das des Herrn Ing. Auer in ausführlicher minutiöser Art geschildert werden, ist wohl auch heute noch

eine der wichtigsten Quellen für die damalige Orts- und speziell Bahnhofgeschichte. Fortsetzung in der Bauzeitung: Verschiedene andere Projekte. Projekt von Herrn Architekt Ost in Arbon, 1914. Projekt von Herrn Ing. Dudler vom März 1914, bessere Ausarbeitung 1916. Zu gleicher Zeit Projekt von Herrn Grundbuchgeometer E. Waldvogel in St.Gallen. Gutachten über die verschiedenen Projekte von Professor Hugo Studer in Bern. Die letzten Projekte der SBB aus den Jahren 1919 bis 1925 wurden letztlich nochmals von Professor C. Andrea in Zürich überprüft. Im Artikel ist sein Gutachten ausführlich beschrieben.

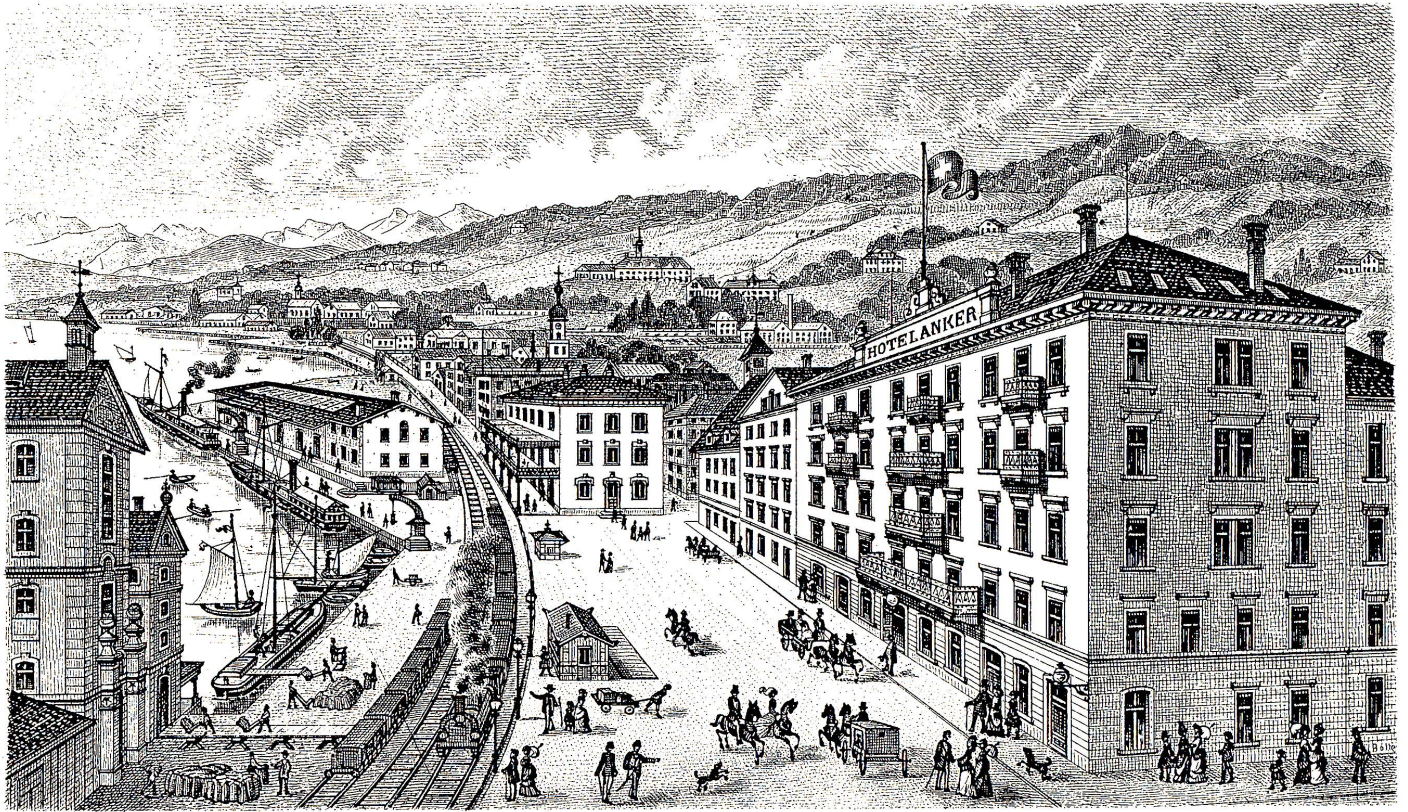
Soweit die gedruckte Fachzeitung. In der Mappe folgen nun in großer Fülle die Projekte des Ing. Dudler. Sie sind rot signiert mit den Nummern 11a) und 11b) bis Nr. 23. 11a) ist registriert mit Verkehrsanlagen Rorschach, Personenbahnhof- und Hafen-Projekt 1912 = 1:1000. 11b) heißt Verkehrsanlagen in Rorschach, Güterbahnhof- und Hafen-Projekt 1912 = 1:1000. – Es folgen in 13) die Querprofile, in 14) = Hafemolo 1912, Maximalprofile, 14a) = Hafemolo Querschnitt, 15) = Längenprofile zu den Projekten Auer und Dudler, 1912. 16) = Tabellarische Vergleichung der Längenprofile. 17) = Varianten Bad-Schweizerhof 1912, 18) = Locomotivturnus in Rorschach, Nr. 19) = Fahrzeitendiagramme, Nr. 20) = Personenbahnhof- und Hafen-Projekt 1916, Nr. 20a) = Erste Bauperiode, Nr. 21) = Geleiseübersicht, Nr. 22) = Geleiseübersicht, erste Bauperiode. Gerade diese letzteren vier Nummern zeigen uns nun die Pläne von Dudler, die – wir möchten fast sagen – den Fleiß und das Gemüt dieses Bahnhofrestaurators à la carte zeigen. Dudler hat sich die Mühe genommen, mit Farben, sowohl mit Pinsel und Tüfelifarben fein sauberlich aufgetragen, den Rorschachern und dies vornehmlich wohl den «Laien» anschaulich seine Zu-

kunftsgedanken für einen neuen Ausbau des Bahnhofes zu zeigen. Mitten im Plane, dort wo heute das katholische Pfarrhaus an der Hauptstraße steht – übrigens wurde es nunmehr von der Kirchgemeinde verkauft –, steht rot leuchtend sein neues Aufnahmegebäude. Das jetzige Aufnahmegebäude, wie das der jetzigen Hafestation, haben bei ihm nur mehr historischen Charakter durch entsprechende Tönung des Rot in Braun umgewandelt. Dudler hat aber auch an Rorschach als herrlich schönen Bodenseeort gedacht. Dort, wo heute das neue Seerestaurant eine akzentuierte, gute Note für die Seeperspektive ergibt, war nach ihm eine öffentliche Anlage vorgesehen. Ausgebuchtet in den See, mit hübschen Zierbäumen bepflanzt, war das auf seine Art seine Seepromenade. Die Verschönerung des Bade- und Seeortes Rorschach hat er nach diesem Plane trefflich ins Auge gefaßt. Alle Straßen östlich seines gedachten Aufnahmegebäudes hat er mit diesen Zierbäumen versehen, eine eigene Bahnhofstraße zwischen katholischer Pfarrkirche und Buchstraße geschaffen und hauptsächlich eine korrigierte Eisenbahnstraße von einer von ihm beim heutigen Schweizerhof ausgedachten öffentlichen Anlage sich ausgedacht. Lehrer Franz Willi hat den Dudler-Plan nicht in seine Geschichte einbezogen, offenbar weil die damaligen Ortsbehörden mitsamt den Bahninstanzen diesen auch nicht so für ausführbar hielten, wie sich Dudler diesen «ausgemalt» dachte. In dieser Aktenmappe aber hat Dudler noch einmal sein Primat, indem er in einem 15seitigen Exposé seine «Verkehrsanlagen» in Rorschach mit einer sehr ausführlichen Beschreibung nach allgemeinen Gesichtspunkten ausführlich begutachtete. Es ist sicher um der oft originellen Ideen, die in Dudlers Rechtfertigung für seine Lösung stecken, recht ortsgeschichtlich interessant, einzelne Teile dieses Gutachtens wieder einmal zu veröffentlichen. In der Fortsetzung dieser Aktenmappe liegen nun die Pläne der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen über die Gesamterweiterung des Projektes der Generaldirektion vom Februar 1919 vor. Nach dem Projekt der Kreisdirektion sah diese den Umbau resp. die Neugestaltung des Rorschacher Bahnhofes nicht nur als Eintagsfliege vor, sondern wollte in sechs gut ausgewogenen Bauperioden ihre Ideen verwirklichen. Diese «Blauakte» ist wahrscheinlich zum Teil auch heute noch Richtschnur und Wegweiser. In den Akten dieser Pläne ist auch einer über die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäu-

des. Grundrisse, Schnitt und Fassaden sind zeichnerisch sauber erstellt und der damaligen Zeit gemäß mit zum Teil noch romantisch anhaftenden Auffassungen über den Stil der öffentlichen Gebäude wäre aus dem Rorschacher neuen Aufnahmegebäude eine solche Baute geworden. Wie sie sich ins Ortsbild eingefügt hätte, können wir mit unserer Vorstellungskraft nicht beurteilen. Auf jeden Fall wäre als Abschluß des Turmes fast ein «Türmchen» aufgesetzt worden, das eher einem Tirolerbauernhof-türmchen geglichen hätte.

Ein Akten-Dossier in der Fortsetzung dieser Mappe ist nun überschrieben mit Projekt Dudler/Gutachten Studer (siehe unsere Erwähnung der Industriezeitung). Wie wir ja wissen, waren sowohl der Stadtrat als auch die Bahninstanzen gegen den Plan Dudler. Der Bauvorstand der Stadt Rorschach erhielt nun auch den Auftrag, eine Skizze für Studer zu fertigen für die Verlegung der Staatsstraße und der Zufahrtslinie zum neuen Bahnhof. Dieser Plan aus dem Jahre 1919 ist sicher ortsgeschichtlich für Rorschach von größter Bedeutung. In diesem stecken nämlich noch sämtliche Straßen mit den Namen verzeichnet. Aber nicht nur das. Nein. Der Bauvorstand hat im Plan auch sämtliche Nummern der Häuser vermerkt und so grundbuchamtlich für das Studium der alten Hausbesitzer aus jenen Jahren sicher eine wertvolle Fundgrube gegeben. Die Staatsstraße aber sollte zur Hauptsache verlegt werden in die heutige Löwenstraße.

I. B. Dudler hat natürlich seine Verkehrsanlagen in Rorschach in einem einläßlichen Gutachten zu rechtfertigen gesucht. Just dieses sehr interessante Gutachten liegt nun selbstredend auch in der Dudler-Mappe. «Es ist überschrieben: Verkehrslage in Rorschach, Beschreibung 1916, nach allgemeinen Gesichtspunkten.» Dudler rechtfertigt seine selbständigen Vorschläge mit zwei folgenden Argumenten: A) Verlegung der Romanshorer Linie und Befreiung des Seeufers vom Eisenbahnstrang. B) Schaffung eines Einheitsbahnhofes und Hafens für den Personenverkehr und möglichste Näherückung dieser Anlagen an die östliche Peripherie der Ortschaft unter Eliminierung der jetzigen Hafestation. Alle ändern damit im Zusammenhange stehenden Fragen hat man, so schreibt Dudler, bis jetzt vollständig ignoriert, obwohl der ganze Fragenkomplex im Zusammenhang bearbeitet werden muß und nur, wenn dieses geschieht, eine allseits befriedigende Lösung zu erwarten ist.



Bei meinen Studien habe ich mich stets auf den Standpunkt gestellt, daß alle unter den Titel Verkehrsanlagen fallenden Fragen unbedingt bearbeitet werden müssen. Die Aufstellung von Kostenvoranschlägen und die Verteilung der Kosten kann erst dann erfolgen, wenn die zuständigen Instanzen sich über die Grundlagen der Neuordnung aller Verkehrsanlagen sich prinzipiell geeinigt haben. Meine Projekte sollen also nur dienen, darüber Aufschluß zu geben, wie nach meiner persönlichen Ansicht die Verkehrsanlagen in Rorschach im gegenseitigen Interesse der Verkehrsanstalten und der Gemeinde gestaltet werden könnten.

Dieser Satz von Dudler, in bezug auf seine persönlichen Ansichten ist symptomatisch. Aus dieser Einstellung sind seine sämtlichen Ausführungen zu verstehen und tragen darum nicht den Stempel einer eigentlichen Amtshandlung. Nichtsdestoweniger erfahren wir ja neben den Plänen aus diesem seinen Gutachten für Rorschach einige Details, die wohl ortsgeschichtlich von allgemeinem Werte sind. a) Mit Bezug auf die örtlichen Interessen. Der Personenbahnhof

käme 700 bis 800 m näher an Rorschach oder rund 400 m näher als es das Projekt Auer vorsieht. Was wollte das Projekt Auer sonst? Hier können wir nun ruhig Franz Willi aus seiner Arbeit «Baugeschichte der Stadt Rorschach» sprechen lassen. In diesem Projekte beseitigt ein Zentralbahnhof alle Übelstände. Rorschach wird von der eisernen Fessel, die es rings umschließt, befreit. Die viele Straßenzüge à niveau kreuzende St.Gallerlinie wird zum Teil in einen Tunnel verlegt, ohne daß dadurch die Steigungs- und Richtungsverhältnisse verschlechtert werden. Die längs des Seufers liegende Romanshornlinie wird bergwärts verlegt, daß sie zum großen Teile an Stelle der alten St.Gallerlinie zu liegen kommt, ohne jede Straßen-Niveau-Kreuzung. Rorschach hat somit überall freien Zutritt zum Seegestade und den Straßenverkehr hindert keine Bahn. Die beiden Bahnhöfe werden durch den Einheitsbahnhof ersetzt, dessen Aufnahmegebäude der Ortschaft um ca. 400 Meter näher gerückt wird.

Dudler wollte, wie wir ja aus den Plänen erfahren haben, den Einheitsbahnhof 700 bis

800 m näher, also das Aufnahmegebäude dort stellen, wo heute noch das katholische Pfarrhaus steht. Er glaubte: Ohne Zweifel würde diese Lösung für die Ortschaft von höchster wirtschaftlicher Tragweite sein. Im besondern würde dadurch die bestehende günstige Geschäftslage der Hauptstraße und der Umgebung des heutigen Hafenplatzes mit ihren hohen Liegenschaftswerten geschützt. Er begründete ferner folgende Gesichtspunkte: Es wird als ganz selbstverständlich vorausgesetzt, daß bei einer Neuordnung der Verkehrsanlagen in Rorschach nur ein einheitlicher Bahnhof in Frage kommen kann, in dessen direkter Nachbarschaft auch der Hafen für den Schiffsverkehr sich befinden muß. Nach seinem Projekte würden also die Personenzüge der St.Gallerlinie in einem Halbkreistunnel von Osten her in den neuen Bahnhof eingeführt, während alle Güterzüge durch einen Stichtunnel in den Güterbahnhof ein- und ausgeführt würden. Für den Personenbahnhof wird das Terrain des Stadtgartens und die Häusergruppe von Herrn Buob bis zur Bavaria beansprucht und wird dadurch für die Ausdehnung der Ver-

kehrsanlagen neuer Raum gewonnen. Das Aufnahmegebäude stößt mit seiner Westfront an die Seestraße, mit der Hauptfront südlich an die Hauptstraße beim Rathaus. Der Haupteingang wird also möglichst in die Nähe des jetzigen Hafenbahnhofes gerückt. Im östlichen Flügel des Aufnahmegebäudes ist weiter Raum für die Transitpost mit direkter Einfahrt der Bahnpostwagen vorgesehen, sowie ein Aufgabebureau für die Post für das Ostquartier. Diese seine Ausführungen ergänzen seine malerische Plansicht.

Bezüglich Hafen: Es ist jedenfalls für die allseitigen Interessen von ganz eminenter Bedeutung, wenn die Hafenanlage an der jetzigen Stelle verbleiben soll. Eine zweite neue Hafenanlage östlich vom Bellevue, so glaubt Dudler, würde die Interessen Rorschachs gewaltig schädigen. In seinem Kapitel V «Gesichtspunkte über Erstellung der Doppelspur Horn-Rorschach auf bisherigem Tracé und gleichzeitige Anlage einer Uferpromenade außerhalb der Bahnlinien vom Hafenplatz bis zum Rietli» führt Dudler in seinem Gutachten unter anderm aus: In absehbarer Zeit wird auch die Strecke Romanshorn-Rorschach doppelspurig ausgebaut werden müssen. Die mißlichen Verhältnisse, die sich täglich mit zirka 100 fahrplanmäßigen Fahrten zwischen Bahnhof und Hafen ergeben, haben dazu geführt, dem Gedanken der Verlegung der Romanshorerlinie näher zu treten. Dudler ist gegen das Projekt Auer, weil er meint: Nach seiner Lösung nimmt man dem Reisenden die prachtvollen Ausblicke, die sich auf der jetzigen Strecke in üppiger Fülle auf der Fahrt dem See entlang bieten. Man führt ihn durch Einschnitte und Tunnels, ohne daß man seinem Auge die Anmut der Ufergelände darbietet. Und er meint weiter: Viel billiger kommt man zu einer einwandfreien Uferpromenade und Quaianlage, wenn man die Romanshorerlinie läßt, so sie ist. Für die Doppelspur muß dort eine Ufermauer erstellt werden und rückt man diese neue Uferpromenade nur soviel weiter in den See hinaus, daß eine Uferpromenade Platz bietet, so läßt sich eine Anlage schaffen, wie sie schöner am ganzen See nirgends vorhanden ist.

Der Genuß des Sees als Naturschönheit wird durch den Bahnbetrieb der Romanshorerlinie nicht nennenswert beeinträchtigt. Alle paar Stunden ein schnell vorbeifahrender Zug hinter einer 3 Meter breiten Gebüschpflanzung kann nicht als Störung bezeichnet werden. Der Zugang zur Uferpromenade ist überall und jederzeit frei und

wenn die Promenade nördlich dem Lagerhaus direkt auf den Hafenplatz einmündet, so wird unsere Quaianlage in allen Teilen eine vollkommene genannt werden dürfen, die berufen sein wird, für Einheimische und Fremde den Aufenthalt in Rorschach so angenehm als möglich zu machen. Auch auf den Durchreisenden im Eisenbahnzug werden die herrlichen Ausblicke auf unsere reizende Umgebung, die prächtige Uferpromenade und ihre Villen, die elegante Umrahmung des Hafenplatzes durch großstädtische Gebäude und Kaufläden mit dem lebhaften Getriebe einen nachhaltigen Eindruck machen und eine bessere Reklame bewirken, als alle Inserate in Fremdenblättern. Dudler mag nicht immer ein Realist in seinen technischen Belangen gewesen sein. Ein Idealist war er auf jeden Fall hundertprozentig und einer, der Rorschach in sein Herz eingeschlossen hatte. Es spricht doch sicher eine große Liebe zu seinem Rorschach aus solchen Zeilen. Und daß er der Zeit voraus-eilte, was Seepromenade anbelangt, das muß man heute nicht lange deuten. Wie schön machen sich ja heute die so breitangelegten Quaierweiterungen, wenn sie einmal noch vollständig aufgearbeitet sind, dem See nach vom Kornhaus bis ins Rietli hinab gehen. Um dieser schönen Quellen, die um Dudler rauschen, wäre es sicher dennoch schade, das Projekt Dudler ganz totzuschweigen.

Im Gesichtspunkt X führt Dudler wieder aus: Rathaus und Bahnhofvorplatz. Anlagen. In einer aufblühenden Ortschaft, welche bis anhin als beliebtes Ausflugsziel anerkannt ist, muß der Schaffung öffentlicher Anlagen und Plätze entsprechende Aufmerksamkeit geschenkt werden. Und er klagt: Es muß zugegeben werden, daß man bis anhin in Rorschach in dieser Beziehung nicht gut bestellt war und uns die übrigen Städte rings um den See weit überholt haben.

Ein Anfang ist endlich gemacht worden, indem man den Schuppen beim Lagerhaus abgebrochen hat. Ich habe eine Fortsetzung dieser Anlage als Uferpromenade vom Seegarten bis ins Rietli in Vorschlag gebracht und es ist zu hoffen, daß dieselbe mit der Zeit, jedenfalls mit der Ausführung der Doppelspur zur Durchführung kommen wird.

Die «Dudler-Mappe» bei der Kreisdirektion III der SBB. Also konnten wir diese Mappe überschreiben. Es sind nämlich mit Ausnahme der schon erwähnten am meisten «Dudler-Akten und Pläne» in ihr vorhanden. So existiert auch wieder ein Gutachten über das Projekt des Herrn Ingenieur Dud-

ler, betr. Umgestaltung der Verkehrsanlagen in Rorschach und dies von einem A. Trautweiler, Oberingenieur in Zürich. In wesentlichen Zügen ist er dem Projekte Dudler gewogen gewesen.

Es entspann sich in der Folge nun aber eine rege Diskussion nicht nur zum Dudler-Projekte, sondern zur Abklärung der Qualität der bereits vorhandenen Projekte. Das Akten-Dossier Dudler mußte selbstverständlich und logischerweise diese Akten auch in die Dudler-Mappe einbeziehen. Und wir wollen darum nicht verhehlen was der prominente Eisenbahnfachmann Studer in Bern, und vom Stadtrat Rorschach beauftragt, zu diesen Projektstudien von Dudler zu sagen hatte. Gab er doch dem Stadtrat von Rorschach am 14. Juni 1920 dazu ein 18seitiges Exposé aus: Um es vorweg zu sagen, Studer war gleicher Meinung wie der Stadtrat und unterstützte das Projekt Auer. Es existiert, wie wir eingangs erwähnten, nun eine treffliche Broschüre über dieses Projekt Auer. Sie ist betitelt: Die Rorschach-Bahnhoffrage und ihre Lösung. Projekt des kantonalen Baudepartementes von Ingenieur C. Vogt sowie Gutachten von Herrn Ingenieur Auer, Direktor in Bern. Wer die Rorschacher Bahnhofsgeschichte grundlegend in ihren Problematikphasen und in ihren positiven Vorschlägen zur Behebung dieser Problematik studieren will, muß unbedingt diese Broschüre gelesen haben. Eigentlich ist sie nämlich die Grundlage für das Gutachten des Gemeinderates Rorschach, der nunmehr zu den Bahnhoffragen seine Stellung dokumentieren mußte und dabei eben von den Ausführungen des Projektes Auer inspiriert werden mußte. Natürlich war es dann eben Studer, der acht Jahre später nach den «Dudler'schen» Versuchen ebenfalls als Schlußfolgerung dieses Projekt bevorzugte. Studer vermerkte: Projekt Vogt-Auer 1911, mit Einheitsbahnhof und Aufnahmegebäude, nächst Schweizerhof, Goldacher und Horner Linie beide verlegt.

Dieses Projekt in seiner schließlichen Bearbeitung bildet die Grundlage für die Stellungnahme des Stadtrates von Rorschach. Städtebaulich muß dieses Projekt jedenfalls sowohl bezüglich der Verbesserung bestehender Verkehrsverhältnisse, wie der künftigen Entwicklung heute noch als sehr vorteilhaft bezeichnet werden. Zu Dudler: Es ist interessant, wie es bei den Projekten Dudler gelungen ist, einen relativ noch großen Personenbahnhof etwas näher am Zentrum vorzuschlagen. Dieser Vorzug des Projektes ist aber nicht möglich geworden, ohne

eine Reihe von Mängeln in Kauf nehmen zu müssen. Die Linienverhältnisse zwischen Goldach und dem Personenbahnhof sind in mehrfacher Beziehung betriebstechnisch höchst ungünstig. Die Postgeleise-Anordnung auf der Ostseite des Aufnahmegebäudes verunmöglicht eine direkte Verbindung zwischen Straße und dem Perron auf der Ostseite. Der Ortsgüterbahnhof ist für den Ort günstig plaziert. Dafür ist er aber eingeengt, und seine Vergrößerung wäre nur möglich, wenn schon jetzt alle nördlich davon gelegenen Geleiseanlagen erheblich zum See gerückt werden. Das Hineinrücken des Personenbahnhofes bringt es mit sich, daß der neue Hafen im Anschluß an den bisherigen geschaffen werden mußte, d. h. ohne Rücksicht auf die topographischen und andern Verhältnisse des Seegrundes. Beim Projekt Auer sind wohl nur 1705, beim Projekt Dudler aber 1750 Meter Tunnel vorgesehen. Die Schaffung einer zweckdienlichen Hafenanlage ist schließlich bei allen Projekten erreichbar, wenn die Kosten außer Betracht gelassen werden. Die größten Aufwendungen hiefür und zu Anfang bedingt das Projekt Dudler, während die andern Projekte einen schrittweisen Ausbau, mit speziell günstigen Verhältnissen aufweisen. Es ist begreiflich, daß die Bevölkerung von Rorschach eine einfache Verlegung der Ablagen des Personenverkehrs in den äußeren Bahnhof ablehnt. Ohne eine Verlegung der Personenbahnstation, genannt Rorschach Hafen, sind nun aber bessere Verhältnisse nicht denkbar und erreichbar und so kommt auch schon das Projekt Dudler zur Verlegung und zur Verletzung des heutigen Bahnhofgebietes. Zusammenfassend glaube ich, daß die vorliegende Differenz von 300 Meter keine ausschlaggebende Rolle spielen kann, weder für die Entwicklung der Ortschaft als Industrie-, Handels- und Geschäfts-ort noch für den Ausflugsverkehr und als Eingangstor für den Fremdenverkehr. Hierfür sind ganz andere Bedingungen ausschlaggebend, gute Linienführungen und gute Verkehrsanlagen nicht in letzter Linie. Diese sind die betriebstechnischen Vorbedingungen für eine gute Fahrplanbildung und müssen bei der Beurteilung der Bahnhoffrage auch vom örtlichen Standpunkt aus gewürdigt werden. Die Interessen von Bahn und Stadt kommen hier zur Deckung.

«Die Rorschacher Bahnhoffrage und ihre Lösung.» Also sind in diesen Jahren von 1910 bis 1920 viele solcher, unter anderm auch das Dudlersche, versucht worden. Der Gemeinderat Rorschach hatte in seinen bezüg-

lichen Gutachten als Einleitung die Bedeutung für Rorschach also überschrieben:

Unsere Ortschaft, durch Natur und geographische Lage zum Knotenpunkt eines internationalen Großverkehrs bestimmt, ist in den Verkehrsanlagen im umgekehrten Verhältnis zu ihrem Verkehr und ihrer Bedeutung berücksichtigt.

Bevor wir an den Beweis für diese unangenehme Wahrheit herantreten, soll zugegeben werden, daß nicht Animosität unserer Ortschaft gegenüber es sein kann, der wir diese passive Resistenz zuzuschreiben haben, daß alle, auch die berechtigten Ansprüche unserer Behörden auf Verbesserung der Verkehrsverhältnisse unberücksichtigt blieben. Vielmehr waren es die Schwierigkeiten der Frage in bahntechnischer, in finanzieller und in rechtlicher Hinsicht, welche die verantwortlichen Instanzen zum vornehmerein zurückschrecken ließen, einer gründlichen Lösung nahe zu treten. Bei solchen Aussichten war es um so mehr besondere Pflicht der Gemeindebehörden, unterstützt von einem festen Willen der Regierung, nun großzügig und ohne Kosten zu scheuen, vom Phantasieren über diverse Möglichkeiten zur direkten Projektierung auf gesunden, bahntechnisch nicht zu beanstandenden Grundlagen überzugehen.

Die Bahnverwaltung hatte sich in einen gewissen Pessimismus auf den Standpunkt des passiven Zuschauers gestellt. Man hat hingehalten und im innersten Herzen vielleicht angenommen, daß die neue Linie, wie z. B. die Bodensee-Toggenburg-Bahn eine Entlastung des Rorschacher Verkehrs herbeiführen und die Entwicklung Rorschachs in einen gewissen Stillstand führen werden. Mit einem Worte: Man spekuliert mit der Zukunft, ohne zu wissen, oder auch nur hoffen zu können, daß und in welcher Hinsicht sie Erleichterung bringen könne. Ein ausgezeichnetes Gutachten des Gemeinderates schließt dieses «Auer-Vogt-Heft» ab. Fast am Schluß heißt es im Gutachten: Es sollte daher anscheinend nur des Nachweises bedürfen, daß die Verkehrsverhältnisse in Rorschach schauerhaft und vor allem eines aufblühenden Grenzortes und des Landes selbst in höchstem Grade unwürdig sind und für die Bahnorgane wie für die Reisenden eine Lebensgefahr bilden, um erwarten zu können, daß hier, unbekümmert um hohe Kosten, Sanierung eintrete. Rorschach, den 23. November 1911. Der Gemeindevorstand Dr. Engensperger. Namens des Gemeinderates: Der Gemeindevorstand C. Rüst.

mitten im winter

Fasnacht 1972

mitten im winter  
im brennglas  
der stunde  
schnee –  
ein rest noch  
von gestern

in kneipen  
masken  
sich treffen  
gäste  
kommen und  
gehen  
schnee –  
ein rest noch  
von gestern

erzähl' mir  
von bäumen  
mit ausgestreckten armen  
weinenden fensterscheiben  
von freundlichen blumen  
aus eis

schnee –  
ein rest noch  
von gestern  
im brennglas  
der zeit

ernst meyner