Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 34 (1944)

Artikel: Rorschach als Umschlagshafen für die Rhein-Bodensee-Schiffahrt
Autor: Gaudy, A.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947724

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: 07.08.2025

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

RORSCHACH
als Umschlagshafen für die Rhein-Bodensee-Schiffahrt

von Dr. A. Gaudy, Architekt, Rorschach

Nach dem Weltkrieg wird unter Umständen der enorm gesteigerte Kraftbedarf, dem die heutige Stromerzeugung in beiden Rheinanstoßländern längst nicht mehr zu genügen vermag, zu einer Beschleunigung des Ausbaues der Kraftwerke am Rhein führen, womit zwangsläufig auch der Ausbau der Schiffbarmachung des Rheins bis zum Bodensee parallel gehen wird.

Werden auch nach dem Weltkrieg die Völker verarmt dastehen, so wird gerade dadurch die Verbilligung der Transportkosten für den Import und Export zur Notwendigkeit werden.

Wird aber der Ausbau der Schiffahrt begonnen, für welche die Projekte längst bereit liegen, so muß es auf den gleichen Zeitpunkt abgeklärt sein, wo am Schweizerufer Schiffahrtshäfen erstellt werden sollen. Dazu ist es aber unbedingt nötig, daß die in Frage kommenden Ortschaften Projekte für die Häfen ausarbeiten, und ihre Kosten, sowie auch ihre Wirtschaftlichkeit errechnen lassen. Neben der günstigen Lage, der Möglichkeit des Bahnanschlusses, der Ufergestaltung, der Nähe Massengüter verarbeitenden Industrien, spielen auch die Anlagekosten eine große Rolle. Unter Berücksichtigung aller dieser Faktoren muß sich dem unbefangenen Beobachter das Urteil aufdrängen, daß Rorschach als Hafenort allen diesen Vorbedingungen in vorzüglicher Weise gerecht werden kann.

Das im Februar letzten Jahres gebildete Initiativkomitee beauftragte den gewiegtesten Fachmann für solche Aufgaben, den Erbauer der Basler- und Birsfelder-Rheinhäfen, Ingenieur Oskar Boßhardt, der für seine Leistungen auf diesem Gebiete kürzlich von der ETH Zürich mit dem Doktor honoris causa ausgezeichnet wurde, vorderhand ein generelles Projekt mit Gutachten für einen Rorschacher Hafen der Rhein-Bodensee-Schiffahrt aufzustellen. Einer Versammlung von zirka 200 Industriellen, Handelsfirmen und privaten Interessenten aus Rorschach und Umgebung und besonders auch von St. Gallen wurde das Projekt vorgezeigt und erläutert und daraufhin der «Verein Rhein-Schiffahrtshafen Rorschach» mit dem bisherigen Initiativkomitee als Vorstand gegründet. Ihm wird es nun obliegen, das Bauprojekt mit Kostenberechnung und einem wirtschaftlichen Gutachten erstellen zu lassen und dafür besorgt zu sein, daß für die künftigen Hafenanlagen, Lagerhäuser und Lagerplätze das nötige Ufergelände gesichert bleibt.

Das generelle Projekt Boßhardt ist im ersten Ausbau für einen Güterumschlag von 200 bis 250 000 Tonnen berechnet.

Die Erstellung eines Umschlagsquais längs des Ufers ist in unserm Falle gegeben. Als geeignetste Uferstrecke erweist sich die zwischen dem Aufnahmsgebäude des äußern Bahnhofs und dem Schlachthaus. Zum Schutze der Schiffe gegen Wellenschlag ist die Erstellung einer Mole außerhalb des Quais unvermeidlich.

Da eine solche Anlage nur *eine*, für den Umschlag nutzbare Front aufweist, ist sie in dieser Beziehung etwas ungünstiger als ein in das Gelände eingeschnittenes Hafenbecken. Anderseits ist der Umfang der notwendigen Baggerungen für die Herstellung der nötigen Fahrwassertiefe wesentlich geringer als bei einem eingeschnittenen Hafenbecken. In Rorschach kommen als günstige Umstände hinzu, daß die Terrainhöhe der für die Quaianlagen wünschbaren Höhe bereits entspricht und daß in nächster Nähe eine große Bahnhofanlage zur Verfügung steht, so daß sich ein besonderer Hafenbahnhof erübrigt.

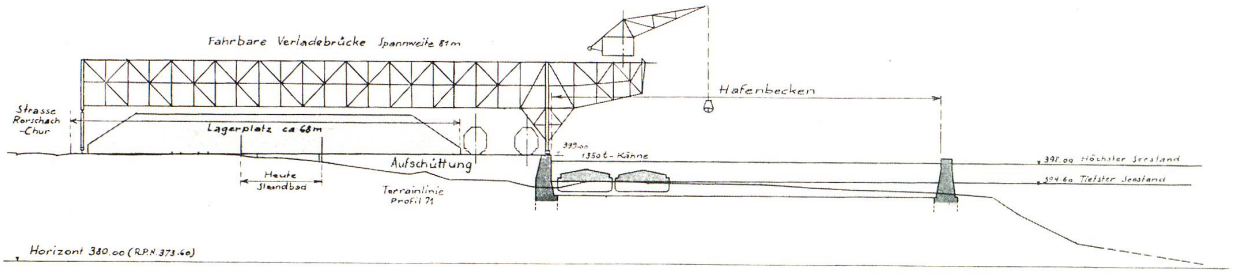
Der neue Hafen für den Personenverkehr (Dampfschiffhafen) kommt gegenüber dem Aufnahmsgebäude des projektierten Einheitsbahnhofes zu liegen. Dieser soll bekanntlich zirka 400 m nach Westen in die Nähe Schweizerhof-Lukmanier verschoben werden. Der jetzige Dampfschiffhafen würde dann für die Ruder-, Segel- und Motorboote dienen.

Der neue Umschlagshafen für den Güterverkehr schließt sich östlich an den neuen Dampfschiffhafen an. Er besteht aus dem 450 Meter langen Hafenbecken mit westlichem Ende beim bestehenden Aufnahmsgebäude der SBB und Einfahrt beim Strandbad, sowie aus den Auszieh- und Aufstellgeleisen längs der bestehenden Uferlinie zwischen Strandbad und Schlachthof. Die Quaimauer ist westlich der Gemeindegrenze Rorschach-Ror-

schacherberg 45 m außerhalb der bestehenden Ufermauer vorgesehen und liegt in der geraden Verlängerung der heutigen Uferlinie vor dem Schlachthaus. Das Strandbad und die in dessen Nähe vorhandenen Schuppen müssen der Hafenanlage weichen. Zwischen Quaimauer und Straße entstehen so im östlichen Teil des Hafens Lagerplätze von 70 bis 75 m Breite, ein Maß, das sich für die Lagerung von Massengütern, z. B. Kohlen erfahrungsgemäß bewährt hat. Solche Plätze werden von den Hafenniederlassungen in der Regel mit fahrbaren Verladebrücken und aufgesetztem Drehkran ausgerüstet. Am westlichen Ende der 200 Meter langen Lagerplätze biegt die Front der Quaimauer etwas landeinwärts ab. Dieser Teil des Quais würde sich für die Anlage von Speichern eignen.

Die Breite des Hafens beträgt am westlichen Ende 50 Meter. Die Mole verläuft am Rand des ziemlich steil abfallenden Seebords, das sich aus den Querprofilen entnehmen läßt. Damit ergibt sich für das Becken in östlicher Richtung eine zunehmende Breite.

Die Einfahrt in das Hafenbecken erfolgt mit Rücksicht auf die vorherrschende Windrichtung von Osten her, wie beim bestehenden Hafen. Sie ist so ausgebildet, daß das Einfahren der Schiffe in einem günstigen Winkel zum Ufer und in genügendem Abstand von diesem erfolgen kann. Dies erfordert das Ausschwenken des äußersten Teilstückes der Mole seewärts in das zirka 10 Meter tiefere Wasser. Vom Ufer aus vorspringend ist ein etwa 35 Meter langer Sporren nahezu senkrecht zur Uferlinie vorgesehen, der zur Beruhigung des Wassers im Becken beiträgt. Die Breite der Einfahrt ist mit 80 Meter so bemessen, daß auch bei starkem Wind und Wellengang eine sichere Einfahrt der Schiffe gewährleistet ist. Auf die Anlage eines Vorhafens für wartende Kähne kann mit Rücksicht auf den relativ mäßigen Verkehr verzichtet werden. Das Wenden eines einzelnen Kahnes ist im vordersten Teil des Hafens möglich. Bei ausnahmsweise starkem Andrang von Kähnen können diese an der Innenseite der Mole oder bei günstigem Wetter auch außerhalb des Hafens am Ufer anlegen.

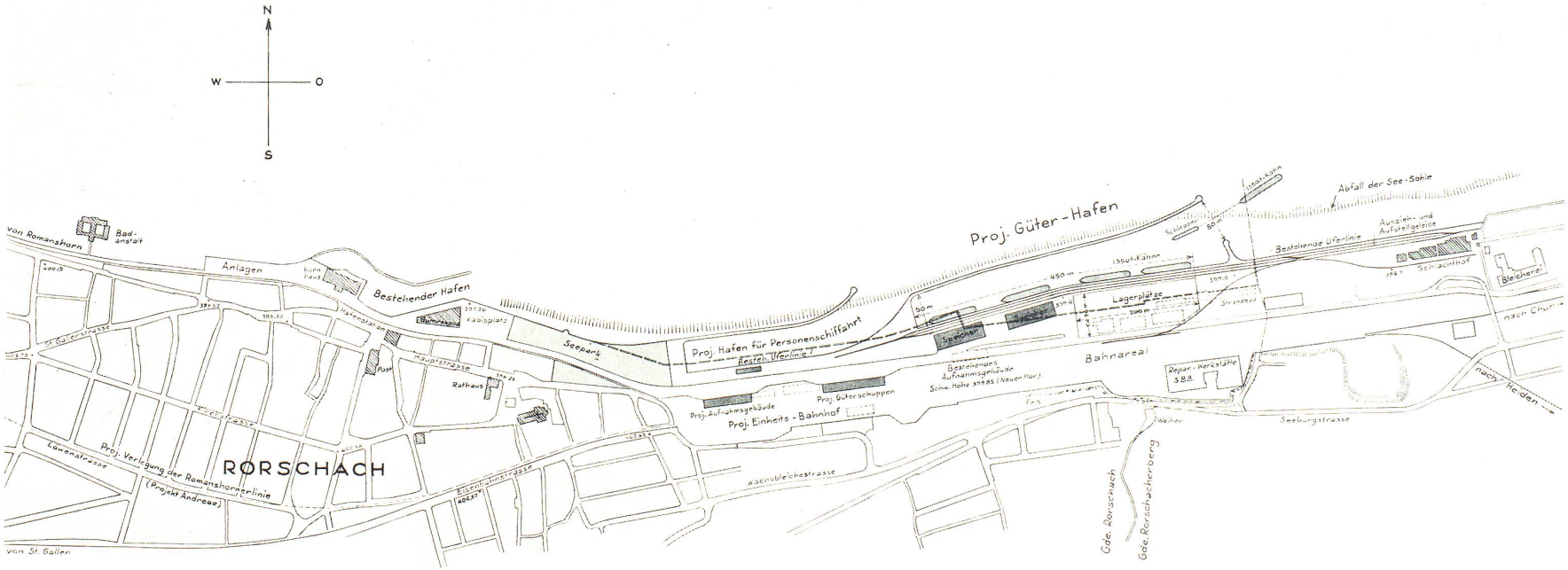


Querprofil durch Hafen und Lagerplatz

Auf dem Quai sind drei Geleise vorgesehen, von denen das mittlere als Verkehrsgeleise und die beiden andern als Ladegeleise dienen. Diese drei Geleise müssen an mehreren Stellen gemäß den Anforderungen der betreffenden Niederlassungen mit Weichen verbunden werden. In der Verlängerung der Quaigeleise sind dem bestehenden Ufer entlang bis zur Grenze der Bleicherei drei Auszieh- und Aufstellgeleise vorgesehen, welche die Bereitstellung leerer und beladener Wagen gestatten. Zwischen diesen Ausziehgeleisen und dem Bahnhof SBB ist ein einfaches Verbindungsgeleise projektiert, das so angeordnet ist, daß zur Verminderung der Zahl der Manöver 200 bis 250 Meter lange Züge ungeteilt vom Bahnhof in die Auszieh- und Aufstellgeleise überführt werden können.

An der vorgesehenen Quailänge von 450 Meter lassen sich bei gemischtem Umschlag (neben Stückgütern vorwiegend Massengüter wie Kohle und Getreide) im Jahr etwa 250 000 Tonnen umschlagen. Diese Gütermenge entspricht einem Umschlag von zirka 550 Tonnen pro Meter Quailänge und Jahr.

Eine Umschlagsmenge von 250 000 Tonnen, für welche der Hafen zu projektieren war, ergibt etwa 15 000 jährlich abgehende Wagen, im Durchschnitt etwa 50 Wagen pro Tag und am Tage des Höchstverkehrs mindestens 75 ankommende und 75 abgehende Wagen. Die Bewältigung dieser Wagenzahl wird nach den mündlichen



Situationsplan des Rorschacher Rheinschiffahrtshafens, erster Ausbau.
(Generelles Projekt von Ingr. Oskar Boßhardt, Basel.)

Mitteilungen der Kreisdirektion III SBB in einer Konferenz mit dem Initiativkomitee und Ingenieur Boßhardt möglich sein.

Außer der Geleiseanlage sind als hauptsächlichste Bauobjekte die neue seewärts hinausgeschobene Quaimauer und die Mole zu erstellen.

Der Seegrund besteht im Areal des projektierten Hafenbeckens auf ziemlich große Tiefe aus Schlicksand. Gegenüber dem Aufnahmegebäude der SBB zeigen sich im See Molasse-Bänke.

Ein gültiger Vorschlag für eine wirtschaftliche Konstruktion der Quaimauer und der Hafenmole kann erst auf Grund genauer Studien und Seegrund-Sondierungen gemacht werden. Doch werden beide Objekte beim Stande der heutigen Technik auf nicht allzugroße Schwierigkeiten stoßen. Einer senkrechten Quaimauer ist vor einer Böschung der Vorzug zu geben, weil sie bedeutend weniger Platz beansprucht und nicht so lange, weitausladende Kranen bedingt. Das Hafenbecken ist auf mindestens 2 Meter Tiefe unter tiefstem Seestand auszubaggern, das Material hinter der Mauer für die Herrichtung der Lagerplätze aufzufüllen. Weitere Arbeiten betreffen die Planierung des Areals und die Erstellung des Anschlusses an die Zufahrtsstraße, die ja bereits vorhanden ist. Ferner sind Treppen und Leitern für den Verkehr des Schiffahrtspersonals und Anbindepoller zu erstellen und die Verladequais mit Wasser und Strom zu versorgen. Zu Lasten des Hafenerstellers wird auch die gesamte Geleiseanlage fallen. Die Erstellung der Umschlagseinrichtungen wie Speicher, Krane, Waagen usw. wird, wenn die Plätze mit Baurecht verpachtet werden, Sache der Niederlassungen sein.

Die Kosten für die ganze Anlage können erst auf Grund eines Bauprojektes errechnet werden. Auf Grund von Vergleichsobjekten kann aber mit ungefähr 5000 Franken per Meter nutzbarer Quaianlage gerechnet werden, wobei der Landerwerb und der Bahnanschluß und die Hafengeleise inbegriffen sind; es wäre demnach mit einer Kostensumme von zirka $2^1/_2$ Millionen Franken zu rechnen.

Sollte sich der Umschlag des heutigen Rorschacher Rhein-Schiffahrtshafens so günstig gestalten, daß an eine Erweiterung herangetreten werden müßte, so ließe sich das Hafenbecken auf eine Gesamtlänge von zirka 1100 Metern erweitern, wovon 730 Meter auf den Umschlagsquai und der Rest auf einen Vorhafen entfallen müßten.

Seeaufwärts anschließend wäre ein besonderer Hafenbahnhof mit Ordnungs- und Sammelgeleisen, Ablaufberg, Auszieh- und Abfahrtsgeleisen vorzusehen, die sich bis nach Staad ausdehnen. Die Quailänge von 730 Meter ermöglicht bei einschichtigem Betrieb einen Jahresumschlag von zirka 400000 Tonnen, der bei zeitweise mehrschichtigem Betrieb leicht auf 500000 Tonnen und mehr gesteigert werden kann. Die erweiterte Rorschacher Hafenanlage wäre somit imstande, den gesamten Bodensee-Güterverkehr zu bewältigen. Die Erstellungskosten der Hafenerweiterung ergäben aber, bezogen auf den Laufmeter nutzbare Quaifront oder auch bezogen auf den Quadratmeter verpachtbare Lagerfläche höhere Beträge als beim ersten Ausbau, da ein besonderer Hafenbahnhof erstellt werden müßte.

Diese Angaben stützen sich auf das Gutachten von Ingr. Boßhardt.

Auch wenn der im vorliegenden generellen Projekt angenommene «Einheitsbahnhof» mit dem neuen Dampfschiffhafen nicht oder erst später als die Schiffbarmachung der Rheinstrecke Basel-Bodensee zur Ausführung kommen sollte, so würde der Bau des Güterumschlagshafens dadurch nicht verunmöglicht; dieser kann ganz unabhängig davon ausgeführt werden.

Resumierend kann gesagt werden, daß die Uferverhältnisse die Erstellung des Rorschacherhafens außerordentlich begünstigen. Ein weiteres äußerst günstiges Moment bedeutet der bereits vorhandene, in seiner Anlage genügende Güterbahnhof in nächster Nähe des Hafens und die vorhandene große Seestraße, die durch die bereits bestehende neue Straße von der Seebleiche bis zur Signalstraße vom Durchgangsverkehr entlastet werden kann. Die Bahnstrecke Rorschach-St. Gallen ist die kürzeste Verbindung vom Bodensee zur Kantonshauptstadt und ihrem Hinterland und wird in absehbarer Zeit auf Doppelspur ausgebaut.

Rorschach können die Schiffe dem Ufer entlang erreichen, ohne in den offenen See hinausfahren zu müssen.

Die bereits bestehenden Industrien bilden einen guten Grundstock für den Massen- und Stückgüter-Import und -Export. Für die Großbezüger — Gaswerk der Stadt St. Gallen im Rietli, und die Oel- und Fettwerke Sais in Horn, die für ihre Betriebe eigene Landungsstege errichten können, wird Rorschach als Schutzhafen dienen, falls ihr Umschlag im Hafen Rorschach sich rechnerisch nicht doch als vorteilhafter erweist.

Es darf erwartet werden, daß St. Gallen sich für einen Umschlagshafen im eigenen Kanton energisch einsetzen wird.

So sind alle guten Vorbedingungen für einen Güter-Umschlagshafen der Rhein-Bodensee-Schiffahrt in Rorschach gegeben. Hoffen wir, daß sich unsere Arbeit dafür mit der Zeit dadurch lohnen wird, daß Rorschach in Zukunft den Platz im Wirtschaftsleben der Nordostschweiz einnehmen wird, der ihm von Rechts wegen zukommt. Per aspera ad astra.

Beispiel aus der Praxis. Vierfarbenbuchdruck der Buchdruckerei E. Löpfe-Benz, Rorschach