Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt

Band: 59 (1969)

Artikel: Zum hundertjährigen Jubiläum der Bahnstrecke Rorschach-Romanshorn : ein Beitrag zur ostschweizerischen Verkehrsgeschichte

Autor: Grünberger, Richard

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-947529

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: 07.01.2026

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

Zum hundertjährigen Jubiläum der Bahnstrecke Rorschach – Romanshorn

Ein Beitrag zur ostschweizerischen Verkehrsgeschichte

Richard Grünberger

Die Ausgangslage

Zweiunddreißig Jahre nach den flinken Raddampfern, welche die schwerfälligen ‹Lädinen› und ‹Segner› verdrängten, erhielt Rorschach Anschluß an ein noch lückenhaftes europäisches Eisenbahnnetz. Mit dem 22. Oktober 1856 verband das Dampfroß den st. gallischen Bodenseehafen über St.Gallen–Winterthur mit dem wichtigen Verkehrsknotenpunkt Zürich. Dieses bekam schon fünf Monate früher eine erste Verbindung mit dem Bodensee: durch die Linie Winterthur–Romanshorn seiner Nordostbahngesellschaft (NOB).

Der Rorschacher Bahnhof war nicht, wie von den Einwohnern gewünscht, ins Zentrum der Ortschaft gerückt, sondern auf den für eine größere Schienenanlage günstigen Raum «bei St. Scholastika» verlegt worden. Eine Zweigbahn nach dem Hafen trug den Rorschacher Wünschen einigermaßen Rechnung. Die Hafenstation oder was sich so nannte lehnte sich an die Ostseite des mächtigen Kaufhauses an. Durch dieses hindurch ermöglichte ein Tunnel die Zufahrt ans Kornhaus (Abb. 1 und 2).

Die genannten lokalen Verkehrsverhältnisse blieben ohne Änderung bis 1869 bestehen. Dann verursachte die von den Rorschachern gewünschte untere Einmündung der Romanshorner Linie jene Umwandlungen an Seeufer, Hafen und Gebäuden, die wir heute noch vorfinden.

Zu Beginn dieser dreizehnjährigen Zeitspanne wurden rheintalaufwärts die Schienen gelegt. Der Bau der von der «Südostbahn»-Gesellschaft geplanten Linie nach Chur war an eine englische Gesellschaft vergeben worden. Weil die Arbeiten nicht nach Wunsch vonstatten gingen, und auch aus anderen Gründen, vereinigten sich die drei Gesellschaften, die «St. Gallisch-Appenzellische», die «Südost» und die «Glattal» zu den «Vereinigten Schweizerbahnen» (VSB). Diese eröffneten die Strecken Rorschach–Rheineck am 25. August 1857, Rheineck–Chur am 1. Juli 1858 und das letzte, schwierigste Teilstück, dem felsigen Walenseeufer entlang, im Jahre 1859.

Das «Eisenbahnfieber» – wie man diese Pionierzeit der Bahnbauten nennen könnte – ist ja nicht als eine von allem losgelöste Einzelerscheinung zu betrachten. Es gehört in jenen Rahmen allgemeiner technischer Entwicklung, die dem frohen Zukunftsglauben der damaligen Menschheit recht zu geben schien. Wie überall im Westen so auch in Rorschach ermunterten die Schienenwege zu Industriegründungen. Um die seit 1860 betriebene *Eisengießerei* an der Simonstraße entstand ein ganzes Arbeiterquartier. In die beginnende Industrialisierung unserer Ortschaft gehören auch der *Eisenhandel* von Hedinger & Co. (später Stürm), die Helfenbergersche *Konstruktionswerkstätte*, die Feldmühle als Fallersche *Teigwarenfabrik und Dampfbäckerei, Sägerei und mechanische Schreinerei*, das Pfistersche *Marmorgewerbe*, die Dornersche *Rouleaux-Fabrik* und der Reisersche *Mühlenbau*. Der *Kurgarten* (östlich Roco) erinnert uns daran, daß zwischen 1850 und 1880 Rorschach *Bade- und Molkenkurort* war. Man badete im See, nahm türkisch-irische Bäder im Badhof und trank Kuh- und Geißenmolken. Inmitten dieser Bestrebungen stand der unermüdliche Förderer des Kurortes, *Xaver Ignaz Rothenhäusler*, dessen Sohn die erste Quellwasserversorgung schuf (1886/1888). Drei *Brauereien* (Wachsbleiche, Ochsen und Löwengarten) halfen den sommerlichen Durst löschen. Der *Getreidemarkt* erlebte eine nie geahnte Entwicklung. Auf den schönen Sitzen Wartegg, Seefeld, Weinburg u. a. genossen italienische und süddeutsche *Fürsten* mit Prinzen und Prinzessinnen die Sommerfrische und belebten Handel und Wandel. Über hundert Jahre

alte *Geschäfte* (Buob, Engensperger, Wild) pflegten seit damals ihren Kundenkreis. 1864 verlegte der Große Rat das kantonale *Lehrerseminar* von St. Gallen nach Mariaberg. Zwei private *Mädcheninstitute* erfaßten den Ruf der Zeit. Ein *Kurverein* (1872), aus dem 1888 der Gemeinnützige und Verkehrsverein hervorgegangen ist, belebte den Fremdenverkehr durch sommerliche Veranstaltungen.

Das Vorspiel

Eigentlich schon früh wurde der NOB das Recht zugestanden, die Bahnlinie nach Rorschach fortzusetzen zum Anschluß an die dort weiterführenden Strecken. Dies geschah mit Vertrag zwischen St. Gallen und Zürich vom 17./18. Dezember 1852 und zwischen St. Gallen und Thurgau vom 7. Juni/30. September 1853. Und schon zweieinhalb Jahre bevor die Verbindung St. Gallen–Rorschach hergestellt war, nämlich im Frühjahr 1854, verlangten sowohl der Zürcher wie der Thurgauer Regierungsrat, die Pläne der St. Gallisch-Appenzellischen Eisenbahngesellschaft über die Einmündung dieser Strecke im Bahnhof Rorschach zu sehen. Mitbestimmend waren die Gefällsverhältnisse auf Rorschacher Gemeindegebiet. Die NOB dachte an eine Einmündung der von ihr zu bauenden Linie südlich um den Kern des damals noch kleinen Rorschach herum und wünschte eine Bergwärtsverlegung der projektierten St.Gallerlinie um eine volle Bahnbreite, um eine Berührung mit dem Kirchhof (Friedhof der Kolumbanskirche) zu vermeiden. Es handelte sich also 1854 bereits um das Trasse des sogenannten «Obern Projekts», das «vom Riedtli weg durch die schönen Güter der Herren Lutz, Stähelin-Wild führte, das Frohheim durchschnitt und sich zwischen Schützenhaus und Bäumlistorkel, Häuser und Gärten demolierend, aber nur fünf Promille steigend, der höher liegenden St. Gallerlinie entlang zum Bahnhof führt». Diese gegnerische Beschreibung stammt aus den 1860er Jahren, als der Streit um die «obere» oder «untere» Einmündung in Rorschach im Gange war. Die Expropriationen, so meinten die NOB-Befürworter der obern Lösung 1854, sollten auf dieser Strecke keine Schwierigkeiten bieten. Im Herbst 1855 machte die Zürcher Regierung als Vertreterin der NOB den Vorbehalt, die Abzweigung nach Romanshorn müßte vor der Steigung

Abb. 1
Rorschach-Bahnhof und Rorschach-Hafen, 1857–69. 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. 2, rechte Seite
Rorschach-Hafen vor dem Bau der Romanshorner Linie 1869. Man beachte den ‹Tunnel›, der den Durchgang der Wagen zum Kornhaus gestattet. Die kleinen Anbauten sind links Abort, rechts Einnehmerei. Von links nach rechts Kochs Hotel Garni (heute Helvetia), Helvetia (heute Rorschacherhof), Signal (heute Bahnhof) und Ilge (halb hinter dem Kaufhaus versteckt).
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.
Aquarell von Jos. Martignoni, 1803–73.

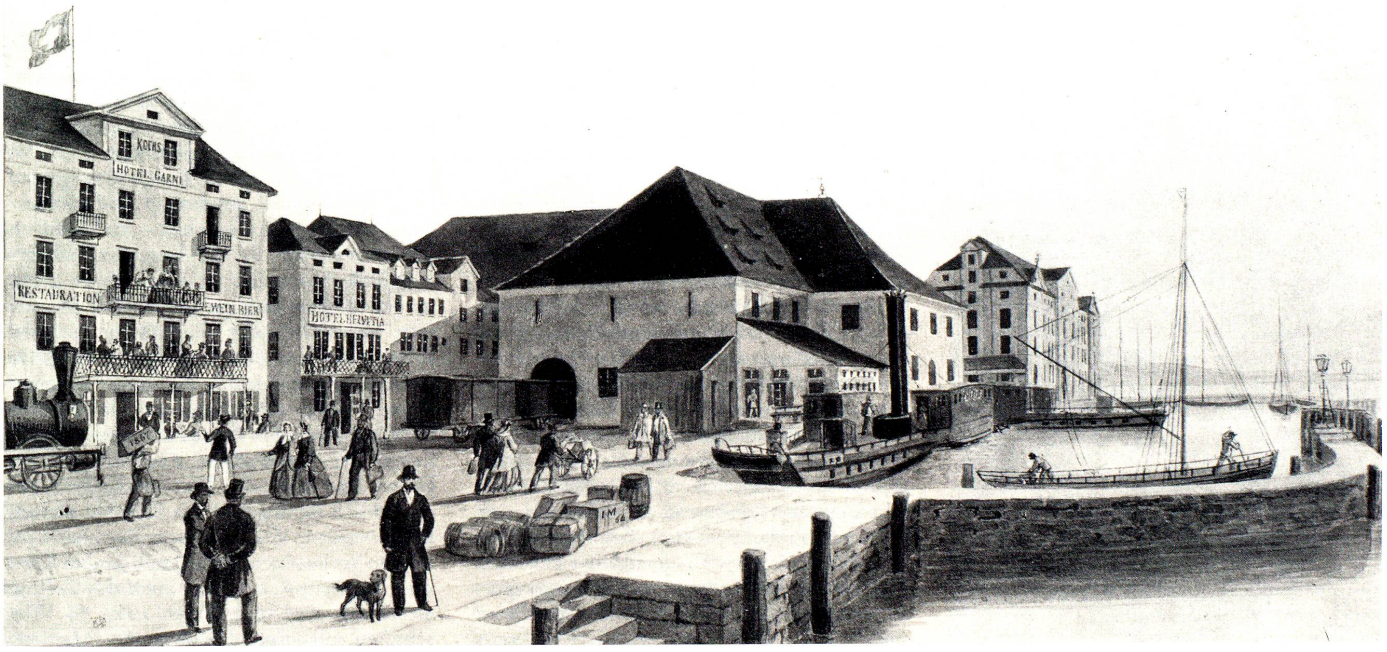
der St. Gallerlinie einsetzen. Dies ist nur eines der Probleme, welche die Seeanwohner beschäftigten und die drei beteiligten Regierungen von Zürich, Thurgau und St. Gallen zu Entscheiden drängten. Ein weiteres betraf die Linienführung im Thurgau und ein drittes die Wahl der Station zwischen Arbon und Rorschach.

Abzweigung in Amriswil oder Romanshorn?

Während der thurgauische Regierungsrat *Philipp Gottlieb Labhardt* aus Steckborn (Abbildung 3) *Romanshorn* mit der in den 1840er Jahren errichteten schönen Hafenanlage als natürlichen Knotenpunkt betrachtete, den die Linie Konstanz–Rorschach berühren müsse, versteifte sich NOB-Direktor *Eduard Häberlin* aus Bissegg (Abbildung 4) darauf, in *Amriswil* abzuzweigen und die Züge quer durch den Arbongau nach Rorschach zu leiten. Es bildeten sich 1864 ein «*Seetal-Komitee*» (nicht zu verwechseln mit dem luzernisch-aargauischen Seetal!), dem Labhardt vorstand, und ein «*Amriswiler Komitee*» der Aktionäre der NOB, die beide die Konzession für sich beanspruchten. Es entspann sich ein unerquicklicher Streit, der Anlaß zu vielen Zeitungsschreibereien und Versammlungen, zu Aufklärungen und Resolutionen gab.
Schon am 16. Juli 1864 erteilte die St. Galler Regierung nach dreieinhalbstündiger Redeschlacht im Großen Rat der Linie Rorschach–Romanshorn–Konstanz die Konzession und blieb dabei. Am 9. Juli 1865 versammelten sich die Freunde der Amriswiler Linie, die ihr Projekt als «im allgemein schweizerischen Interesse» hielten, in Neukirch und beschlossen, gegenüber der im Kanton umgehenden Petition der Gegner ein Gegenmanifest zu erlassen und eine Volksversammlung zu veranstalten. Die Volkspetition zugunsten der Seetalbahn zählte Mitte Juli bereits 13 254 Unterschriften. Eine Versammlung in Romanshorn, dabei 21 kantonale Parlamentarier, wünschte die Einberufung des Großen Rates, um für das Seetalprojekt aufzutreten. Am 22. Januar 1867 berichtete das ‹Ostschweizerische Wochenblatt› aus dem Thurgau: «Hier brandet und wogt ein *Eisenbahnkampf*, wie er leicht nicht woanders gesehen wird.» Labhardt schrieb in der ‹Thurgauer Zeitung›: «Der Zweck dieser Zeilen ist ausschließlich die Abwehr einer ebenso lügnerischen als gemeinen Unterschiebung, welche das thurgauische Mitglied der NOB-Direktion (Häberlin) dem Seetal-Komitee macht. Es wird behauptet, das letztere habe es auf eine Subvention der Seetallinie durch Staatsbeiträge von Seiten des thurgauischen Großen Rates abgesehen.» Labhardt leistete den Nachweis, daß das Seetal-Komitee einer solchen Subvention nicht bedürfe und sie auch nicht wolle, da es über eine Summe von 2 350 000 Franken in Aktienzeichnungen und Subventionen verfüge, während die Strecke Romanshorn–Konstanz für 2 700 000 Franken gebaut werde.
Als sich auch die Thurgauer Regierung für die Seelinie entschied, mußte sich der NOB-Direktor fügen. Abgeordnete der beteiligten Kantone trafen sich wegen der Seetalbahnfrage am 29. März 1867 in Bern, und es kam zu einer gütlichen Verständigung.
Zweifellos hat dieser Streit den Arbeitsbeginn verzögert.

Station Steinach oder Horn?

Die Horner waren nie im Zweifel, daß sie eine Station bekommen sollten. Sie entschieden in der Munizipalgemeindeversammlung



vom 27. Juli 1866 auch die Platzfrage. Es wurde beschlossen, «es liege im Interesse der Gemeinde und seitwärts gelegener Ortschaften und Etablissements, daß in unmittelbarer Nähe der Straße von Horn nach Tübach eine Station erstellt werde». Eine Kommission sollte die Sache weiter verfolgen. Um keinen Verbindlichkeiten ausgesetzt zu werden, gab diese nur eine mündliche Erklärung ab, mit wieviel Zentnern Waren die Firmen in Horn und Tübach die Eisenbahn befrachten werden. Ziegelhofbesitzer Bourry hätte die Station gerne bei seinem Betrieb gehabt. Die Versammlung lehnte dies aber aus verschiedenen Gründen ab: größere Nähe bei Arbon, Fehlen einer Verbindungsstraße, Voranstellung der Interessen zweier Dörfer gegenüber demjenigen eines einzelnen Unternehmens. Der Gemeinderat «petitionierte» an die Thurgauer Regierung und an die NOB-Direktion für eine Station an der heutigen Stelle, worauf der enttäuschte Herr Bourry auf Steinacher Boden übersiedelte.

Im Frühjahr 1867 stritten Horn-Tübach und Steinach um die vorgesehene Station. Auf Einladung Alfred Eschers (Abbildung 5) reiste der Horner Kurarzt und Palästina-Forscher, alt Nationalrat Dr. Titus Tobler (Abbildung 6) Mitte April nach Zürich, um die Begehren seiner Gemeinde zu vertreten. Dies war umso schwieriger, als die St. Galler Regierung auf einer Station Steinach, allenfalls auf einer solchen zwischen Steinach und Horn, beharrte und ihren Wunsch damit begründete, daß Steinach zu bedeutenden Opfern bereit sei. Nun stellte die Gemeinde Horn 5000 Franken für eine eigene Station in Aussicht. Die NOB zog dann, zum Leidwesen Steinachs und der St. Galler Regierung, das mehr industrielle Horn vor. Ende 1867 begann, auch durch diesen Streit verzögert, die Streckenlegung in beiden Kantonen.

Die Bahn brachte in die bisher stille Gemeinde Horn nicht nur mehr Betrieb, sie verlagerte auch das Schwergewicht der Ortschaft vom See gegen Süden. Neue Zufahrtsstraßen wurden nötig, als auffälligste die Bahnhofstraße, an der sich Ober- und Unterdorf scheiden.

Abb. 5
Philipp Gottlieb Labhardt aus Steckborn, 1811–74.

Abb. 4
Eduard Häberlin aus Bissegg, 1820–84.

Obere oder untere Einmündung in Rorschach?

1864 beschloß eine außerordentliche Bürgerversammlung unter Gemeindammann *Eberle*, Gründungsaktien für die Linie Rorschach–Romanshorn zu zeichnen. Schon damals wurde von der Mehrheit der Rorschacher die heute bestehende untere Einführung «als im wohlverstandenen Interesse des Ortes» befürwortet. Gegen das obere Projekt – dessen Linienführung im Abschnitt «Das Vorspiel» beschrieben wurde – sprachen die vielen Wegübergänge, «so daß Personen und Fuhrwerke die Hälfte der Tageszeit vor geschlossenen Barrieren zu verweilen hätten». Weiter wurde ins Feld geführt, auf der Südseite liege der meiste Grund und Boden der Gemeinde und Privater, die Ortschaft werde sich in dieser Richtung ausdehnen, innert weniger Jahre seien in dem 2600 Einwohner zählenden Marktflecken 40 Häuser entstanden. Durch die «unglückliche Idee» der Verlegung des Bahnhofgebäudes weit außerhalb des Ortes habe dieser viele Nachteile erlitten. Auch in Zürich und Friedrichshafen sehe man den Fehler ein, die Bahnhöfe weit entfernt von den Seehäfen erstellt zu haben. Um nichts zu versäumen, rief der Rorschacher Gemeinderat immer wieder Bürgerversammlungen ein und verfaßte Petitionen an die St. Galler Regierung, so am 17. August und 16. November 1866 und am 27. Januar 1867. Man war der Auffassung, von der Einmündungsfrage hange ein großer Teil der Wohlfahrt und Zukunft Rorschachs ab. Manche Äußerung erscheint uns übertrieben und ist im Zusammenhang mit der ganzen zeitgebundenen Polemik zu verstehen. Wir haben Distanz von jenen Ereignissen gewonnen, Erfahrungen gesammelt und hätten – eben von heute aus gesehen – vielleicht anders entschieden. Bei den heutigen Verkehrsmöglichkeiten spielt es keine Rolle mehr, ob eine Station sich gerade am Ort der meisten Geschäfte oder Gaststätten befindet. Entnehmen wir den Eingaben noch einige weitere Argumente für die untere Einmündung: «Wenn die Eisenbahn von Romanshorn her oben dem Berge nach gezogen wird, haben wir die trostlose Aussicht, daß der Güter- und auch der Personenverkehr ausschließlich im abgelegenen Bahnhof konzentriert werden. Was soll dann Rorschach mit seinem verlassenen Hafen, mit seinem Korn- und Kaufhause, aus dem auch das Zollamt ausziehen wird, mit seinen zirka 50 Wirtschaften, mit seinen Häusern ohne Mietleute

anfangen?» Für die untere Einführung sprechen die Auffüllungen und Dämme, wobei keine teuren Expropriationen von Gärten, Bauplätzen, Friedhof usw. nötig werden. Auffüllmaterial ist leicht zu beschaffen. Der Abbruch einiger «nicht sehr kostspieliger» Gebäude schafft viel Raum für eine Einsteigehalle. Das bisherige mühsame Hin- und Herschieben der Eisenbahnwagen vor dem Korn- und Kaufhause übernimmt die Lokomotive. 50 Prozent des bisherigen Stapelverkehrs werden direkt auf die Eisenbahn übergehen. Auch die Steigung zur St. Gallerlinie fällt weg. Rorschach hofft darauf, hieß es 1867 in dringender Forderung, daß die *Hauptstation* für die beiden Eisenbahnen beim Hafen errichtet und nicht hinaus «in die Steppengefilde des jetzigen provisorischen (!) Bahnhofs» verlegt wird. Die «internationale Linie» sollte auf dem nächsten Wege, dem See entlang geführt werden.

Einen Entrüstungssturm erregte ein Bericht des Regierungsblattes ‹Die Schweiz›, die Sankt Galler Regierung wolle alles nach dem Äußern Bahnhof verlegen: «Das bedeutet das Abschneiden der Lebensader des Ortes! Schon die Verlegung des Kornmarktes wäre Meuchelmord am Marktflecken! Wir können nicht glauben, daß die Regierung dem mythologischen Gotte Saturn gleichen will, der seine eigenen Kinder verschlingt!»

Die NOB war ursprünglich für das obere Projekt, weil sie die teuren Uferschutzbauten und die Niederlegung des Kaufhauses scheute. Nach den Polemiken im ‹Ostschweizerischen Wochenblatt› zu urteilen, warfen die Anhänger der untern Linie den Befürwortern der obern vor, sie seien aus «purem Egoismus» gegen die Seelinie, aus dem «krokodilzärtlichen Grunde», damit die Ortschaft nicht vom See abgeschnitten werde. «Diese Leute finden es ganz in Ordnung, wenn die jetzige Zweigbahn mit der Zeit aufhört, Lagerhäuser, Ablagerungsplätze, Post, Zollamt usw. zwischen St. Scholastika und Staad um ein größeres Bahnhofgebäude konzentriert werden und ein neuer Hafen erstellt wird, wenn die Seeufer vom Seehofgarten bis zum ‹Grünen Baum› hinunter mit schönen Promenaden und Gärten verziert werden, damit die Anwohner sich Tag und Nacht eines süßen Schlummers erfreuen können, kein Dampfrauch ihre Geruchsorgane belästigt, ihre Häuser keine Risse bekommen.»

Es gab aber auch Instanzen, die gewisse Bedenken anmeldeten. Der St. Galler Regierungsrat ging von seinem während der Verhandlungen von 1853–1858 festgehaltenen Standpunkt, der Anschluß der Linie Romanshorn–Rorschach solle auf der Südseite der Ortschaft stattfinden, nur unter der Voraussetzung ab, daß die NOB Hand biete, «die vielfachen Hemmungen und Störungen zu beseitigen, welche durch das beinahe gänzliche Abschneiden des Marktfleckens vom See entstehen. Die NOB habe für die Verkümmerung und Schmälerung der öffentlichen Plätze und für die außerordentliche Erschwerung, welche in der Benutzung des Korn- und Kaufhauses entstehe, durch den Bau entsprechender Anlagen Ersatz zu leisten». Der sanktgallische Baudirektor *Hefti* machte ebenfalls auf die «Unbequemlichkeiten für den Verkehr vom Land zum See und umgekehrt» aufmerksam, ohne die obere Linie zu befürworten. Gegen die untere Einmündung legten noch am 12. Juni 1868 neun Private von Rorschach Verwahrung ein. Sie erklärten, «obschon man immer von Verschönerung der Ortschaft spreche, leiste man nur Verkehrtes; man werde die untere Einführung später noch bereuen». Auch die VSB, welche die Strecke Winterthur–Rorschach–Chur betrieben, schrieben in ihrem Rechenschaftsbericht über das Jahr 1867: «Wir wünschen nur, daß sich das an der Frage am meisten beteiligte Rorschach in den Erwartungen, die es an das untere Trasse knüpft, nicht früher oder später getäuscht finden möge.»

Bezeichnend für den sozusagen reinen Nützlichkeitsstandpunkt des Rorschacher Gemein-

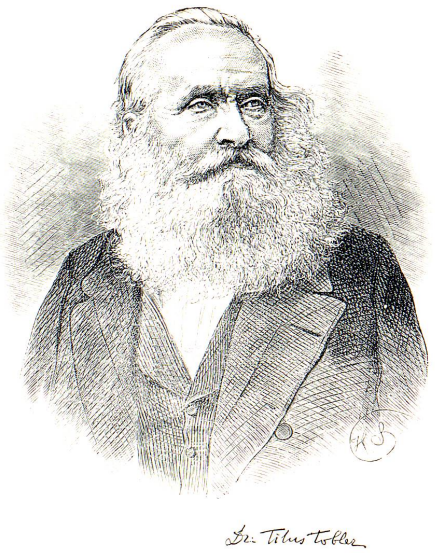
Abb. 5
Alfred Escher aus Zürich, 1819–82.

derates ist die Petition vom 27. Juli 1868: «Für das obere Projekt zeigen sehr wenige Sympathie, deren Privatinteressen mit jener Linie harmonieren. Wir müssen in Rorschach mehr auf die Nützlichkeit als auf die Schönheit des Sees spekulieren. Rorschach wird niemals ein Kurort werden, sondern der Nutzen, den der Ort durch seine Kurgäste, bzw. durch seine Seebäder haben kann, bleibt immer eine Nebensache. Die Hauptsache für Rorschach ist Hebung und Vermehrung seines Verkehrs im Kornhaus, Kaufhaus, mit seinen Produkten von Stein und Holz, auch mit Rücksicht auf die Geschäfte im Orte selbst. Daher sind wir für die untere Linie, die uns die Eisenbahn in der Nähe erhält und nicht nebenhinaus versetzt, wie dies bei Wil und Altstätten der Fall ist. Die untere Linie wird uns durch die Hafenerweiterung mehr Raum für Schiffe, durch neue Dämme mehr Raum für Ablagerung der Waren, zunächst der Frucht, dann für die Frachtgüter überhaupt, bringen und den Personenverkehr im Orte drin erhalten. Wenn nach dem uns vorgewiesenen Plane östlich vom jetzigen Kaufhause wieder so viel Boden dem See abgerungen wird als auf dem neuen Damm durch das Geleise verloren geht, wird dieser für die Markt- und Frachtgüter genügen. Für die Ablagerung von Stein (aus den Brüchen bei Buchen) und Holz wird außerhalb des Ortes gegen den Bahnhof und noch weiter östlich genügender Raum gefunden werden. Dort werden diese Gegenstände zweckmäßiger plaziert sein als wie bis jetzt hart hinter den Häusern, wodurch uns ja der See auch in unästhetischer Weise verbarrikadiert wird.»

Am 20. August 1868 war es so weit: Neben den Bahngesellschaften und der überwiegenden Zahl der Bewohner Rorschachs entschied sich auch die St. Galler Regierung für die untere, jetzt noch bestehende Einmündung (Abb. 4).

Das dringendste Problem neben der Beseitigung der Geleiseüberschreitung beim Bellevue scheint uns heute die Aufhebung der Übergänge an der St. Gallerlinie zu sein. In unsere Bahnsanierungspläne im weitesten und teuersten Sinne spielt aber immer noch die Frage «obere oder untere Einmündung» hinein.

Abb. 6
Dr. Titus Tobler, Horner Kurarzt, Palästina-Forscher und Nationalrat, 1806–77.

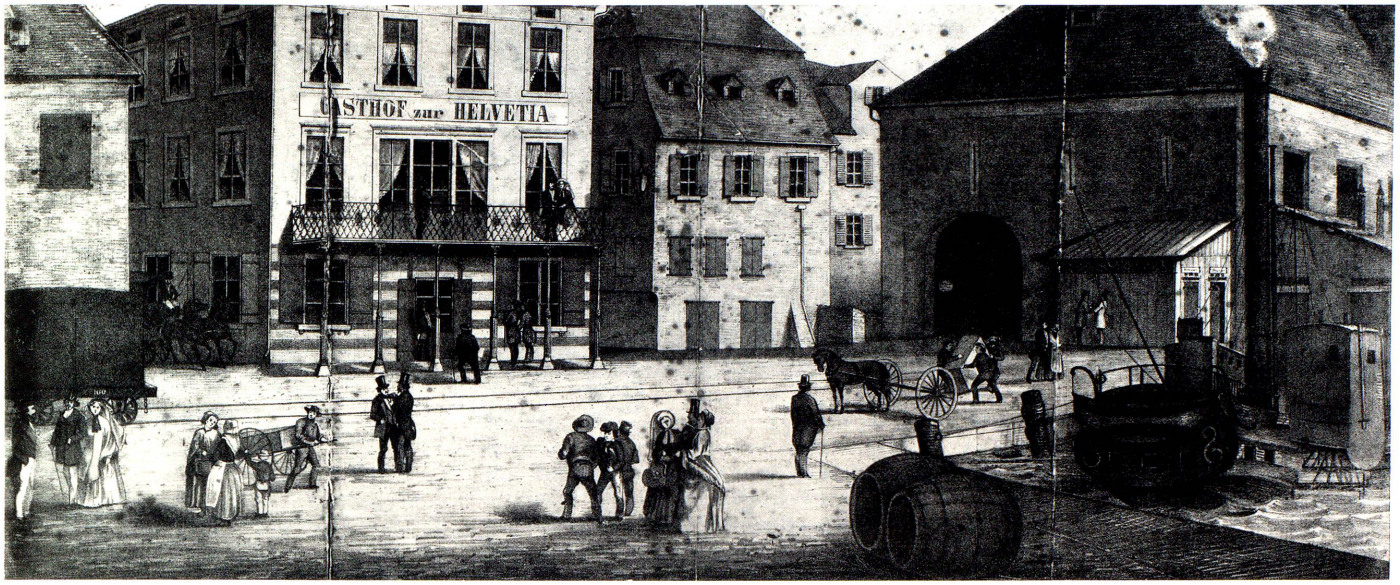


Umfahrung der Ostschweiz – Ostalpenbahn

Das Gespenst der Umfahrung der Ostschweiz und die ständige Hoffnung auf eine Ostalpenbahn spielten in allen Eisenbahn-Diskussionen jener Jahre eine bedeutende Rolle. Wir können dies auch einem Memorandum an den Rorschacher Gemeinderat vom 16. Juli 1868 entnehmen, das der nicht mehr im Amte stehende Gemeinderat und Mitglied des Seetal-Komitees *J.C. Kraus* verfaßt hat. Aus dieser Zusammenstellung erfahren wir, daß infolge Mißernten in Algier und Frankreich die ungarische Fruchtzufuhr nach diesen Ländern eine «nie geahnte Verkehrsbelebung» an den östlichen Bodensee-Uferplätzen hervorrief. Kraus wäre deshalb für den Bau eines großen Trajekt-Dampfbootes (der Trajektverkehr blieb auf Romanshorn beschränkt), für Vermehrung der übrigen Boote und Schlepper und Erweiterung von Lagerräumlichkeiten. In Rorschach, schlägt er vor, sollte ein dritter Frucht- und Güterschuppen hinter dem Kornhaus erstellt werden.

Im Bau seien die Linien Singen–Stockach–Memmingen–München, ferner Singen–Sigmaringen–Reutlingen–Stuttgart. Bevor die Kinzigtalbahn, die Rorschach am meisten interessiere, eröffnet sein werde, sei die *nördliche Bodensee-Gürtelbahn* Singen–Stockach–Lindau ebenfalls schon über das Stadium des Projektes hinaus. Dazu komme, daß bekanntlich Winterthur durch den Bundesrat mit allem Nachdruck schon jetzt einen Schienenanschluß über Andelfingen in Sin-

Abb. 7
Die Häuser am Bahnplatz vor 1869. Lithographie von J. U. Locher, St.Gallen (im Besitze von Albert Uhlig, Rorschach).



gen reserviert wissen wolle – «wahrscheinlich im Hinblick auf irgend ein *Gotthardprojekt*» (Gotthardlinie 1882). Diese sämtlichen Linien mit Einschluß der *Arlbergbahn* hätten alle den Zweck, die Verkehrsbewegung aus Ungarn, Österreich, Süd- und Norddeutschland nach der Schweiz und Frankreich «*vom Bodensee* abzuleiten mittelst ihrer kürzeren Entfernungen».
Für Rorschach setzte Kraus seine Hoffnungen auf das Fruchtgeschäft, auf seine Rolle als Versorger der östlichen Kantone und auf einen «ostschweizerischen Alpenübergangs-Anschluß an das italienische Schienennetz», wobei er dem Splügen vor dem Lukmanier den Vorrang gab.

Der Bahnbau

Die Konzessionen, welche die NOB von Sankt Gallen und Thurgau erhalten hatte, wurden im November 1865 vom Bund genehmigt mit der Klausel, nach 15 Monaten mit den Erdarbeiten zu beginnen. Bis zu den ersten Spatenstichen im Thurgau wurde es indessen Ende 1867; auf St. Galler Boden gaben die wichtigen Beschlüsse vom 10. September 1868 das Signal zum Baubeginn.
Das Trasse zwischen Riedtli und Rorschacher Kornhaus verlangte einen Uferstreifen, der längs der Thurgauerstraße dem See abzugewinnen war. Starke Schutzmauern und große Auffüllungen verteuerten dieses Teilstück, von dem aus sich ein überraschender Blick auf See und Rorschach bietet. Zwischen der Kantonsgrenze bei Horn und dem «Bahnhof St. Scholastika» mußten «sechs Überfahrten und sieben Übergänge für Fußgänger» erstellt werden. Bei der Einmündung der NOB in den Bahnhof Rorschach war die Staatsstraße zu verlegen und mit einer Quaimauer gegen den See zu schützen. Ein Geländer aus Eisenbahnschienen zog den Trennungsstrich zwischen Land und Wasser. Weitere Aufschüttungen westlich des Korn- und östlich des Kaufhauses ließen neuen Boden gewinnen, der, soweit von der NOB benötigt, an diese überging.
Im Dezember 1868 wurde mit dem Abbruch einer Reihe expropriierter Gebäulichkeiten begonnen (Abb. 8). Außer den nördlichen Teilen der Gasthöfe ‹Hirschen› (heute Oscar Weber) und ‹Schiff› (Hauptstraße 78) wurden die Hintergebäude von vier damals noch am Hafendamm liegenden Wirtschaften abgebrochen: der ‹Ilge›, des ‹Signal› (heute ‹Bahnhof›), der ‹Helvetia› und des ‹Hotel Garni› (Abb. 7). Auch die mechanische Werkstätte des Herrn Engensperger wurde in Mitleidenschaft gezogen. Alle diese Liegenschaften hatten schon bei der Anlage der Zweigbahn zum Hafen (1856) ihre heimeligen Gärtchen am See opfern müssen, wodurch sich Rorschachs Anblick vom See aus, wie ihn Kupferstecher Roth 1794 festgehalten hat, vollkommen änderte.
Natürlich waren die Liegenschaftsbesitzer zwischen ‹Grünem Baum› und ‹Hirschen› nichts weniger als erbaut über die 30 bis 40 Fuß ins Land hinein abgesteckte Trasseführung. Sie beschwerten sich, «man könne kaum mehr ums Haus herum gehen» und verlangten durch ihren Rechtsvertreter mindestens «einen gütlichen Vergleich und eine billige Vermittlung mit der NOB». Diese hatte denn auch den Hausbesitzern nachträglich 54655 Franken Entschädigung für Expropriationen zu bezahlen.
Wenn wir kurz zurückblicken, war es noch am 13. Juni 1867 eine offene Frage, ob Hafen, Korn- und Kaufhaus nicht nach dem Bahnhof versetzt werden sollten, wobei zwischen Hafen und Bahnhof nur Personenzüge verkehrt hätten. Doch die beiden Bahngesellschaften sowie die St. Galler Regierung als Besitzerin der Hafenanlage entschieden sich für Belassung an bisheriger Stelle: die NOB übernahm es, die nördlichen zwei Drittel des Kaufhauses abzubrechen, um Raum für die durchgehende Linie zu bekommen. Für das Recht zum Abbruch und der Weiterverwendung der Steine zahlte die Bahngesellschaft dem Kanton St. Gallen 80000 Franken. Sie übernahm es auch, an Stelle des Kaufhauses auf neuer Aufschüttung einen Güterschuppen zu erstellen. Das südliche Drittel des Kaufhauses wurde an beide Gesellschaften abgetreten mit der Verpflichtung, auf den Fundamenten ein gemeinsames Aufnahmegebäude zu erstellen. Im ganzen Hafengebiet (vom ‹Hirschen› bis Ende Güter-

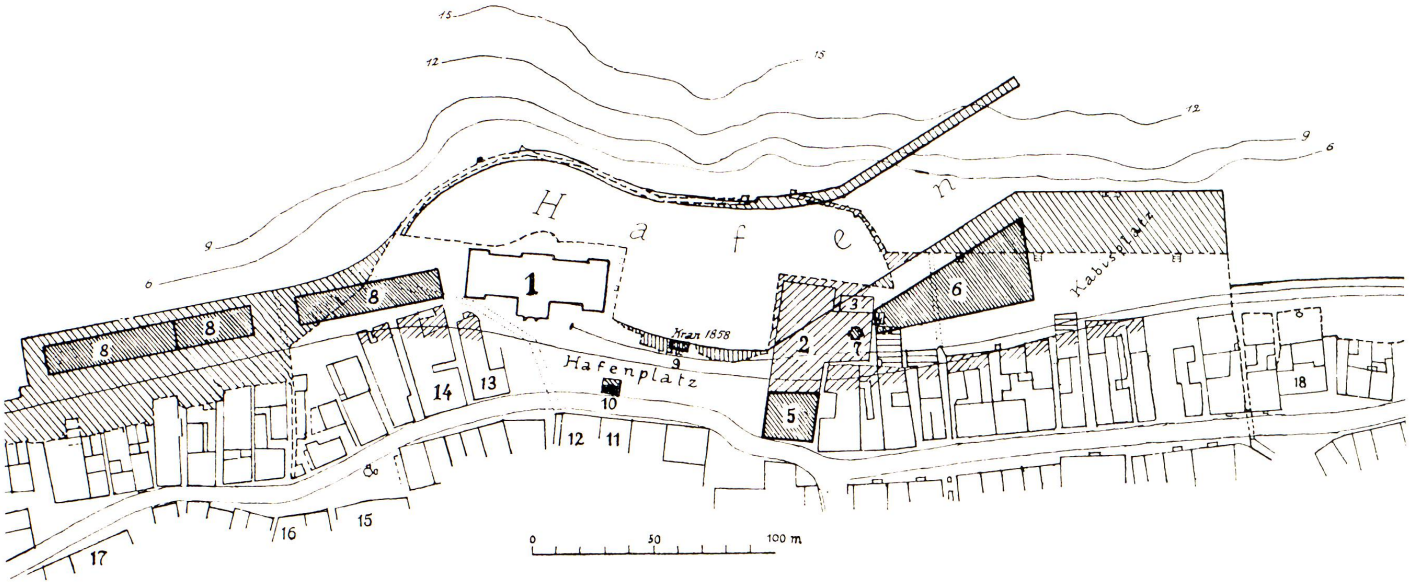


Abb. 8 *Bauliche Veränderungen am Rorschacher Hafen infolge der Bahnbauten 1856 und 1869* (Skizze vom Verfasser).

Alte Hafenanlage seit 1848 bis zum Bau der Romanshornerlinie 1869

Neue Hafenanlage nach dem Bau der Romanshornerlinie 1869

1856 spätestens abgebrochen
1856 neu erstellt
} infolge der St.Gallerlinie (Zweigbahn zum Hafen)

1869 abgebrochen
1869/70 erstellt
} infolge der Romanshornerlinie

1 Kornhaus
2 Gred- und Kaufhaus (nördliche zwei Drittel 1869 abgebrochen)
3 Einnehmerei
4 alter Abort
5 Hafenstation (südliches Drittel des Kaufhauses)
6 Güterexpedition
7 neuer Abort
8 Kornschuppen
9 Kran (1858 erstellt)
10 Brückenwaage
11 altes Schmalz- und Waaghaus
12 Anker
13 Hirschen
14 Schiff
15 Krone
16 Adler
17 Grüner Baum
18 Pfarrhof

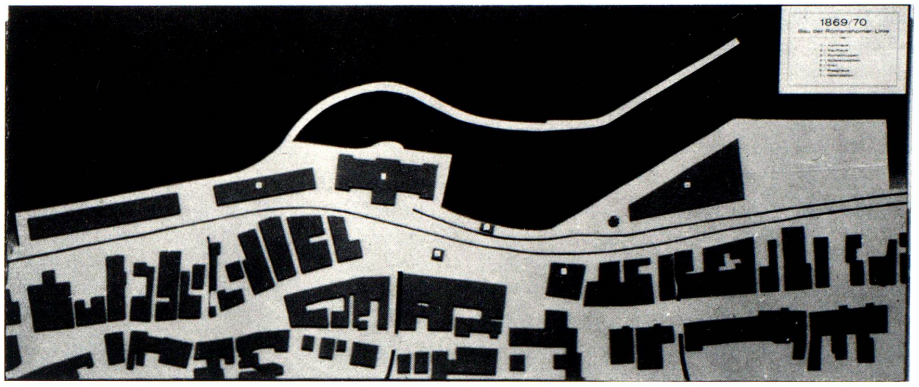
schuppen) wurden die Geleise versenkt angelegt. Südlich der Geleise bis zur Liegenschaft Engensperger sah man ein 30 Fuß breites Trottoir und zwischen Hafenplatz und Bahn einen Kettenabschluß vor. Eine damals vieldiskutierte Zufahrtsstraße zwischen den Häusern von Schlosser Engensperger und Metzger Stiefel wurde nicht ausgeführt. Die genannten Auffüllungen im Hafengebiet entsprachen grundsätzlich dem durch die Bahnanlage verlorenen Areal. Längs der Zweigbahn wurden neue Quaimauern errichtet mit einigen Treppenstufen, um feuerpolizeilichen Rücksichten zu genügen.

Der «hochherzige Beschluß der kantonalen Behörde» vom 28. Dezember 1868, den *Hafen zu erweitern*, wurde in Rorschach mit Böllerschüssen begrüßt. Der Gemeinderat richtete ein Dankschreiben an die Regierung. Wie oft hatten Kapitäne und Steuerleute die bisherige Einfahrt als unpraktisch gerügt! Jetzt wurde die nördliche Hafenlücke geschlossen. Man verlängerte die äußere Hafenmauer bis zur gegenüberliegenden Quaiecke: es entstand die 110 Fuß weite östliche Einfahrt. Die Hafenfläche gewann 20000 Quadratfuß. Die innere Hafenmauer erhielt eine Länge von 220 Fuß und die Mauer längs des Güterschuppens eine solche von 390–400 Fuß. Der stumpfe Winkel beim NOB-Quai sollte nicht unter 145 Grad messen (Abb. 8).

Für diese Arbeiten gewährte der Große Rat einen Kredit von 132000 Franken, wozu in erster Linie der Erlös des Kaufhauses verwendet wurde; der weitere Bedarf war dem Ausgaben-Voranschlag von 1869 zu entnehmen. Mit 105 gegen eine Stimme wurde dieser Finanzierung zugestimmt. Die VSB übernahm den Unterhalt der Quaimauern der Zweigbahn, das kantonale Baudepartement denjenigen der Staatsstraße vom Bahnübergang nach Osten. Da der alte Vertrag der St. Galler Regierung mit der VSB auf der «obern Einführung» basierte (1. November 1856), wurde ein neuer Vertrag fällig (5. Mai 1868), der folgende Lastenverteilung vornahm: Der durch Aufschüttung gewonnene Boden wird der VSB zur Verfügung gestellt, unter der Bedingung, daß sie ihre Pläne der Genehmigung des Regierungsrates unterbreitet. Der Staat unterhält sämtliche Hafenmauern, die Bahnverwaltung dagegen die Seemauern des an die Ostseite des Hafens anstoßenden und ihr zur Benützung überlassenen Platzes (Kabisplatz) und der Zweigbahn. Für die Überlassung des Bodens westlich des Kornhauses hat die Bahngesellschaft dem Staat einen jährlichen Zins zu entrichten. Bestimmte Abmachungen betrafen die allfällige Aufhebung der Zweigbahn, zu der es natürlich nie gekommen ist, da diese Durchgangsstrecke geworden war.

Die Verantwortung für die genaue Bauausführung trugen als Politiker Regierungsrat Höfliger, Chef des st. gallischen Baudepartements, und Wirth-Sand, Präsident des Verwaltungsrates der VSB, ferner die Techniker: Staatsbauinspektor Hefti, VSB-Bahningenieur Bürgi und NOB-Bahnbetriebsingenieur Seitz. Vom mächtigen Kaufhaus Cölestins II., des-

Abb. 9
Bahn- und Hafenanlage 1869/70
(Darstellung im Heimatmuseum Rorschach).



sen Bau einst teurer als das Kornhaus gekommen war, wurde vorerst nur der südliche Teil der nördlichen zwei Drittel abgebrochen und mit einer Bretterwand gegen die Geleise versehen. Bis zur Erstellung des Güterschuppens verblieben in dem Baurest die Zollverwaltung und das staatliche Salzlager. Während der Bauzeit stellte der Staat den Hafenplatz dem Personen- und Güterverkehr unentgeltlich zur Verfügung. Er hatte schon 1868 wohlweislich die alte Kornhausordnung erneuert, um einmal die ihm zufließenden Lagergebühren zu erhöhen, aber auch, um Fruchtmarkt und Transitverkehr durch zeitgemäße Bestimmungen zu heben. Während der Ausbaggerung des Hafens legten die Dampfboote und Schleppschiffe vor dem neuen Güterschuppen an.

Abb. 10
Der st. gallische Eisenbahnpionier Gallus Jakob Baumgartner, Rorschacher Ehrenbürger, 1797–1869.

Bevor die Hafenstation erstellt war, diente eine provisorische Baracke auf dem Hafenplatz der Personen- und Güteraufnahme. In den Unterhalt der neuen Hafenstation teilten sich VSB und NOB im Verhältnis $^5/_8$ zu $^3/_8$. Am Anfang hatte jede Gesellschaft ihre eigene Billettausgabe, die NOB westlich, die VSB östlich. Die NOB übernahm später den Unterhalt der Hafenstation, die VSB denjenigen des Bahnhofs.

Das Eröffnungsfest

Immer näher kamen die Züge, welche Schienen und Schwellen heranführten. Endlich war es so weit (Abb. 9). Der Tag der Abnahme, Dienstag, 12. Oktober 1869, wurde von einem Rorschacher Festkomitee zu einem Freudenakt gestaltet. Das an diesem Tag erscheinende ‹Ostschweizerische Wochenblatt› verkündete das Programm. Die Rorschacher werteten die neue Linie als Ereignis von großer Tragweite und schmückten den Ort mit Girlanden und Fahnentuch. Zweiundzwanzig Böllerschüsse weckten die Schläfer in aller Herrgottsfrühe, obwohl das Fest erst am Mittag Gestalt gewann. Das war, als die hohen Gäste von St. Gallen auf der Durchfahrt nach Romanshorn bei der Hafenstation durch Festkomitee und Bürgermusik erstmals begrüßt wurden.
Ein mächtiger Wegweiser am Hafenplatz wies mit zwei Armen nach Antwerpen–Amsterdam und Mailand–Genua. Die Freude über das gelungene Werk kam in vielen Inschriften zum Ausdruck. Über einem Triumphbogen im Oberdorf stand:

Nun fahren wir in einem Tag
Nach Zürich und retour.
Bald ruft man: Innsbruck, Feldkirch, Haag,
Bald Mannheim, Konstanz, Chur.

Das Dampfroß wird vor zwanzig Jahren
Die Schweizeralpen überfahren.
Sei's nur erst Gotthard oder Splügen:
's wird einer sich zum andern fügen.

Ein über das Bahngeleise im Unterdorf gespannter Bogen enthielt den Willkomm:

Die Seeschlang' ist kein Märchen mehr:
Sie zieht mit vollem Dampf daher.
Wir heißen freudigst sie willkommen;
Denn was sie bringt, das wird uns frommen.

Es war schon unsrer Väter Lehr:
Ihr Söhne, fördert den Verkehr!
Wer den uns bringt von Ost und West,
Den halten wir als Freund hier fest.

Über der neuen Eisenbahnbrücke über die Goldach – an der st. gallisch-thurgauischen Grenze – las man die Reime der Goldacher, auf der einen Seite:

Heut wollen sich begrüßen –
Dampfrosse mit Eisenfüßen,
Roß von Romanshorn–St. Gallen
Goldach blickt mit Wohlgefallen
Auf den schönen neuen Ritt,
Und es feiert ernstlich mit.

Auf der andern Seite stand:
Des heutigen Tages fester Schwung
Sei unsere Begeisterung,
Für Fortschritt, Bildung und Verstand
Bei jedem Ort, in jedem Land!
Wer will für den Fortschritt leben
Darf nicht an dem Alten kleben!

Am Kornhaus las man den Spruch:

Weil dein rühmlicher Stifter fern in die Zukunft gesehen,
Stehst du noch jetzt, da ringsum andere stürzen.
Du warst bei deinem Entstehen der Gegenwart mächtig voran,
Drum bist eine Zierd' du noch jetzt und in die künftige Zeit.

Im Saale zum ‹Grünen Baum› konnte man lesen:

Wer recht den Ruf der Zeit versteht,
Scheut nicht die Conkurrenz,
Eilt vorwärts ehe es zu spät
Und ruft: Vivat Sequens!
Bis Romanshorn die Eisenbahn
Führt uns dem Ziele halb entgegen,
Sie, die das Werk nun halb getan
Halbwegs nicht stehn zu bleiben pflegen.
Bei Konstanz vor dem Schweizertor
Da sollen Freunde wir erst rasten,
Wenn durch dasselbe blinkt hervor
Der Nordstrand mit seinen Masten.

An einigen Häusern kam der Ärger über die Vernachlässigung Rorschachs von Seiten der VSB zum Ausdruck:

Es lebe die flotte Nordostbahn:
Sie fängt nicht alles von hinten an,
Ihre Aktien stehen stets gut und fest.
Die Dividende bleibt das Best'!
Sie bringt auch sonst der Vorteile viel,
Im Fahrplan schau', wer es wissen will.

Und an anderer Stelle:
Noch willkommener bist du Nordostbahn
Als deine ältere Schwester,
Mit ihrem 1/2 9 Fahrtenplan.
Dir gebührt der Saft der Rebe,
Der andern nur der Trester.

Nachmittags 2 1/2 Uhr besammelten sich Gemeinderat, Festkomitee und Bürgermusik beim Äußern Bahnhof in Erwartung der Teilnehmer am Kollaudationszug Romanshorn–Rorschach. Nach der Einfahrt wurden die Gäste herzlich begrüßt ohne Ansprache. Dann bewegte sich ein ansehnlicher Zug durch das Oberdorf, den Hafenplatz und das Unterdorf nach dem ‹Grünen Baum›: Bürgermusik, Mitglieder des Bundesrates und der Regierungen von St. Gallen und Thurgau, die Direktionen der NOB und VSB, die Dampfbootverwaltungen vom Bodensee, die Zolldirektoren, die eingeladenen übrigen Gäste, der Rorschacher Gemeinderat, das Festkomitee. Den Zug schloß die Regimentsmusik von Konstanz, welche die Verwaltung der NOB aufgeboten hatte.
Beim Bankett im ‹Grünen Baum› wechselten Musikvorträge und Toaste.
Alfred Escher, Präsident der NOB, begrüßte die Mitglieder des Bundesrates und die Kantonsregierungen. Er bot einen Rückblick auf die verschiedenen Wirren, welche die neue Bahn zu bestehen hatte, und anerkannte die Loyalität der St. Galler Regierung und der Verwaltung der VSB.
Landammann *Aepli* wies auf die kommende Ergänzung der Seetalbahn bis Konstanz hin und deren große Bedeutung für Rorschach und betonte die Gerechtigkeit in Eisenbahn-Planungen, die für alle die gleiche sein solle, wohl als Wink für die Alpenbahn.
Generaldirektor *Wirth-Sand* bekannte offen, daß er ganz gerne der Linie Rorschach–Romanshorn zugerufen hätte: «Von ferne sei herzlich gegrüßet!», weil diese eben eine Konkurrenzlinie der Union suisse bilde, begrüßte sie aber dennoch aufrichtig und frohen Mutes. Er bemerkte u. a., das allgemeine Wohl und Gedeihen Rorschachs werde nicht durch das Trasse herbeigeführt, sondern durch die Tatkraft der Einwohner und das vorausschauende Planen der Behörden. Er ließ das gute Einvernehmen der beiden Bahnen hochleben.
Regierungsrat *Hafter* von Frauenfeld beleuchtete die alte eisenbahnlose und die heu-

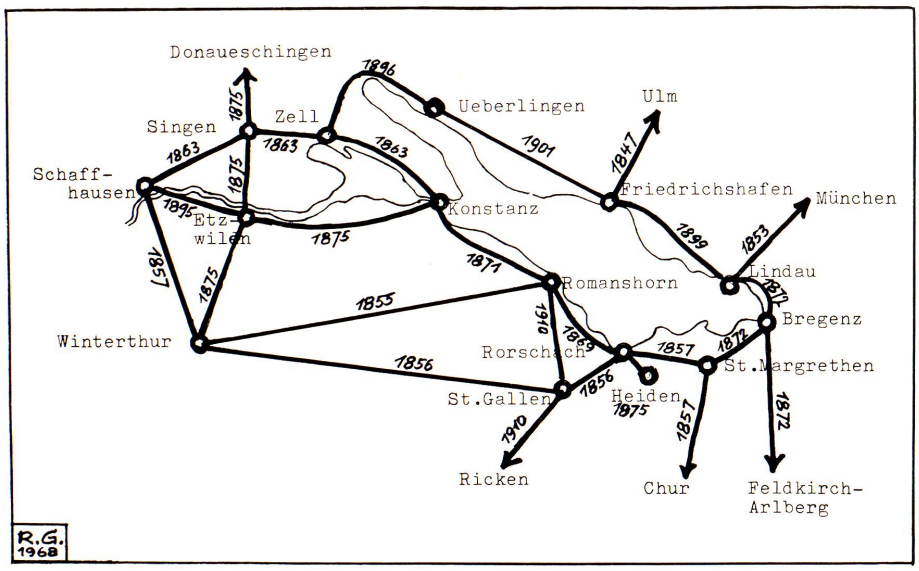


Abb. 11
Die wichtigsten Bahnbauten im Bodenseegebiet.

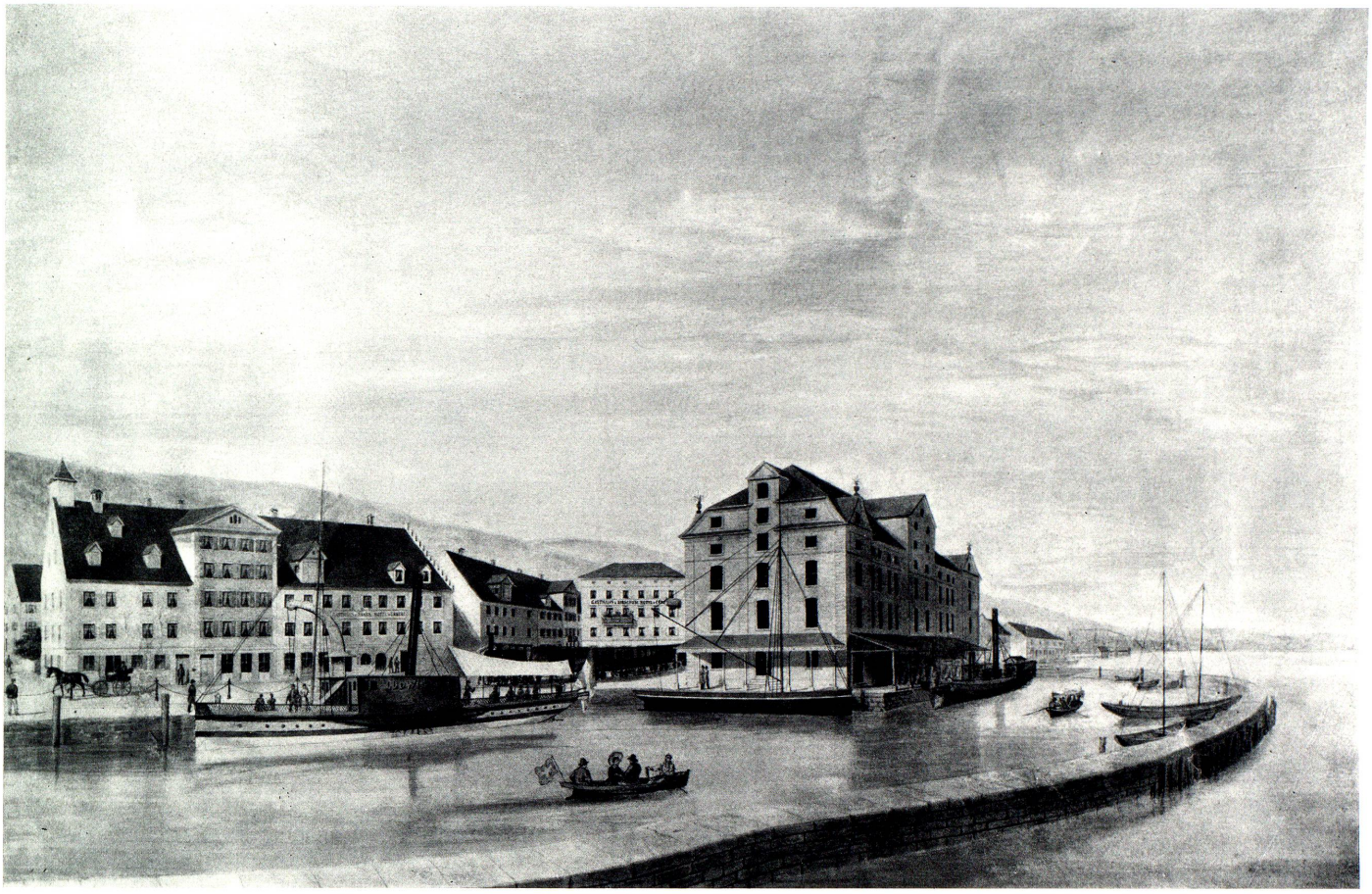


Abb. 12
Der Romanshornerzug erreicht Rorschach-Hafen.
Aquarell von Jos. Martignoni, 1872.

tige Zeit und freute sich der Verbindung beider Kantone.
Bundesrat *Schenk* hoffte auf ein Fest der Versöhnung nach großen Kämpfen um die Alpenbahnen.
Peyer-Imhof sprach in gewählten Worten vom Charakter der Zeit.
Oberst *Siegfried* von Zofingen trank auf das Gedeihen des Vaterlandes und den Frieden mit den Nachbarschaften.
Regierungsrat *Steiger* sprach unter allgemeiner Heiterkeit sein Bedauern aus, daß bis jetzt auf die VSB noch kein Hoch gebracht worden sei, hoffte aber, es werde noch kommen; das seine gilt dem Seetal-Komitee.
Gemeindammann *Eberle* gab der Freude Rorschachs über das gelungene Werk Ausdruck.
Statthalter *Burkhardt*, Mitglied des unterlegenen Amriswiler Komitees, sprach der NOB seine Anerkennung aus und gratulierte ihr in launigen Worten zur Ehe mit der VSB.
Regierungsrat *Marzell Hoffmann* erging sich in Reminiszenzen aus den Anfängen der Eisenbahnzeit.
Nachdem die Stunde ziemlich vorgerückt war und Herr Präsident *Escher* (Abb. 5) Rorschach für seine Aufmerksamkeit gedankt und ihm eine erfolgreiche Zukunft gewünscht hatte, bewegte sich der Festzug unter Musik und Geschützdonner und beim Scheine zahlreicher Fackeln und bengalischer Feuer nach der Hafenstation, vorbei am prächtig illuminierten Lindenmannschen Hause (heute Alpina). Ein schriller Pfiff der Lokomotive, ein kräftiger Händedruck, ein freudiges Aufwiedersehen, und die Bahn entführte die Gäste nach Ost und West.
Leider erlebte der große Pläneschmieder und Eisenbahnpionier Landammann Baumgartner (Abb. 10) diesen Tag nicht mehr. Er war nach längerem Leiden am 12. Juli 1869 verschieden.
Rorschachs Einwohner, die sich dazu eingeschrieben, vereinigte ein Nachtessen im Saal des ‹Hirschen›. Zwischen den Vorträgen der

Bürgermusik und des Männerchors Helvetia erfolgte Toast auf Toast auf das liebe Rorschach. Wir verzeichnen als wichtigste Redner Landammann Hoffmann, Gemeindammann Eberle, Gemeinderat Kraus, Oberst Faller, Kantonsrat Schönenberger, Kaufmann Buob, Aidemajor Gmür und Fritz von Albertis. Schulen feierten die neue Strecke auf ihre Art. So erschien am 19. Oktober die kostümierte Schuljugend von Arbon, die vier Jahreszeiten und die verschiedenen Gewerbe darstellend, die Musik an der Spitze, auf einer Freifahrt in Rorschach Hafen, marschierte zu einer Erfrischung nach dem Seehof-Garten und kehrte mit dem 12-Uhr-Zug in ihr Städtchen zurück, wo ihrer ein Mittagessen harrte.

Ausblick

Anstatt langer Worte lassen wir die Skizze der wichtigsten Bahnbauten im Bodenseegebiet (Abb. 11) sprechen. Aus ihr wird ersichtlich, daß die Fortsetzung der Strecke Rorschach–Romanshorn zwei Jahre später, 1871, erfolgte. Die Weiterführung bis Etzwilen ließ weitere vier Jahre und der Ausbau bis Schaffhausen noch zusätzlich zwanzig Jahre auf sich warten. Ein Rorschacher erreichte Schaffhausen mit der Bahn dem Seeufer und Rhein entlang also erst seit 1895, über Winterthur hingegen seit 1857 und über deutsches Gebiet – über Konstanz–Radolfzell–Singen – seit 1871.

Es braucht nicht hervorgehoben zu werden, daß die *Schiffskurse* bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges derart gefördert wurden, daß sie, besonders im Nord-Süd-Verkehr, mit den Bahnen in hervorragender Weise zusammenspielten. Diese Entwicklung hat der Verfasser im Neujahrsblatt 1925 in seiner Studie «Zum Jubiläum der Bodensee-Dampfschiffahrt, 1824–1924» dargestellt.

Quellen

Gedruckte:

Früh J., Geographie der Schweiz, II. Bd., St. Gallen 1932.

Hunziker Fritz, Das schweizerische Eisenbahnnetz.

Jugendbibliothek, 2. Abt., 7. Bändchen, Der Bodensee, Zürich, Friedr. Schultheß 1865.

Keller Jakob, Kornhaus und Kornmarkt in Rorschach im staatlich kantonalen Jahrhundert, Frauenfeld 1926.

Krummholz E., Die Geschichte des Dampfschiffahrtsbetriebes auf dem Bodensee (bis 1905).

Ostschweizerisches Tagblatt: Zeitungsartikel, besonders Jubiläumsbeilage vom 1. Januar 1920 und Illustrierte Beilage vom 15. Mai 1927.

Ostschweizerisches Wochenblatt, Jahrgänge 1865, 1867, 1868 und 1869.

Regierung des Kantons St.Gallen, Der Kanton Sankt Gallen 1803–1903, Denkschrift 1903.

St.Gallische Jahrbücher.

St.Galler Tagblatt, Jahrgang 1864.

Volkmar, Die Entwicklung des schweizerischen Eisenbahnwesens bis zur Eisenbahnverstaatlichung (Radiovortrag 1936).

Weißenbach Placid, Eisenbahnwesen der Schweiz.

Vom Verfasser:

Zum hundertjährigen Jubiläum der Bahnstrecke Rorschach–St.Gallen, Rorschacher Neujahrsblatt (= RN) 1956, S. 5–22.

Bilder aus der Rorschacher Hafengeschichte des 19. Jahrhunderts, III. Teil: 1850–70, RN 1931, S. 5–18.

Zur Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte Rorschachs, RN 1949, S. 15–25.

Zum Jubiläum der Bodensee-Dampfschiffahrt, 1824 bis 1924, RN 1925, S. 7–23.

Rorschach bekommt Anschluß an den Weltverkehr, Monatschronik 1948, S. 7–9.

Ungedruckte:

Bahninspektor Strub, Rorschach, Persönliche Aufzeichnungen (1876–1921).

Staatsarchiv St. Gallen: Rubr. 65 Eisenbahnen, Fasc. 2 Strecke Winterthur–Rorschach, b) Lokales, Nr. 8: Einmündung der NOB in Rorschach.

Staatsarchiv St. Gallen: Rubr. 166, Fasc. 2 Bodensee, Nr. 1: Allgemeine Verhältnisse, Nr. 2: Schiffahrts- und Hafenordnung, Nr. 3: Hafen- und Landungsplätze: a) Hafen- und Quaibau in Rorschach, b) Ablagerungsplätze am Hafen in Rorschach.