

Zeitschrift: Rorschacher Neujahrsblatt
Band: 62 (1972)

Artikel: Strassengeschichtliche Akten aus dem Staatsarchiv über Rorschach : Zeit 1800 bis 1900
Autor: Geel, Ernst
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-947471>

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: 15.02.2026

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

Straßengeschichtliche Akten aus dem Staatsarchiv über Rorschach Zeit 1800 bis 1900

Ernst Geel

In seiner Chronik «Denkwürdigkeiten der Stadt und Landschaft St.Gallen» von August Näf schreibt derselbe am Schlusse: «Zur wesentlichen Erleichterung des allgemeinen Verkehrs, für welchen die Rorschacherstraße das am stärksten und meisten benutzte Verbindungsmittel der östlichen Schweiz bildet und besonders wichtig für Rorschach ist, dient die von 1839 bis 1843 geleistete Korrektur dieser Straße, die einem Neubau derselben von St.Fiden bis Staad gleichkommt und womit die bisherigen starken Steigungen möglichst vermieden werden. Für den Seehafen wurden gleichfalls, von Seite des Staates, bedeutende Verbesserungen vorgenommen und hierfür allein von 1839 bis 1849 beiläufig fl. 38 400.– verwendet.»

Die bezüglichen Akten über die Straßenverhältnisse in Rorschach beginnen natürlich früher, und zwar gleich nach der Gründung des Kantons St.Gallen im Jahre 1803. An die Stelle des früheren Fürstabtes von St.Gallen, als Herr und Meister über Land und Leute der alten Herrschaft, trat sein Rechtsnachfolger, der Kanton St.Gallen. Gleich im nächsten Jahre, also im Jahre 1804, richteten der damalige Gemeindamann Franz Josef Zweifel und dessen Sekretär Carl Anton Graf eine Beschwerdefrist an die Regierung. Die Landstraße durch den untern Teil des Marktfleckens sollte unbedingt verbessert werden. Die Zeit der Weinlese rücke wieder an. Die Landstraße durch den Flecken befinde sich aber im alten, schlechten Stande. Diese Verbesserungen aber müßte unbedingt der Staat und nicht die Gemeinde Rorschach bezahlen. Laut einer Hof- und Seckelmeister-Amtsrechnung des Hofes Rorschach aus den Jahren 1787 und 1788 sei ja bei einer Extraausgabe einer «Besetze» (Bsetzi!) von Seiner Hochwürden, dem Herrn Statthalter, weitaus der größte Teil der Kosten daran bezahlt worden. So wurde wegen diesem Casus hin und her gestritten,

wer nunmehr inskünftig den größern Teil an das «Straßenpflaster» zu bezahlen habe. Die Rorschacher bezahlen wie bis anhin nur den dritten Teil.

Im Jahre 1824 kam es zu einem kleinen Scharmützel wegen des Unterhaltes von einer Straßenbrücke bei der «Unnoth». Diese Lokalität lag in der Nähe des heute noch bestehenden Gasthauses zum Rosengarten, in der Nähe der heutigen Feldmühle. Man gab nun dem Herrn Archivar Baumgartner in St.Gallen den Auftrag, aus alten Akten der Statthalterei dieses Brückengeschäftlein historisch näher zu untersuchen. Dieser fand heraus, daß diese «Unnoth-Brücke» bereits im Jahre 1672 erbaut worden sei. P. Bonaventura Kleber, Statthalter auf Marienberg, bezeugte, daß die «frau Mariea Barbara Heerin» «wegen der ney gemachten Brugg bei der unnoth genannt oder Bettels-gaden und Rosengarten dem Gotshaus vergütet habe», 13 fl. 48 Kreuzer. Um zu den Gütern am Rosengarten zu fahren, war damals die Hauptstraße den sogenannten Burgweg hinauf gegangen. Der Herr Archivar Baumgartner fand des weitem aber heraus, daß diese Straße in den Schriften immer die Gotteshausstraße und nicht die Landstraße genannt wurde. Damit wollte man eben wieder ableiten, daß den Unterhalt a priori der frühere Rechtsvorgänger und nicht die Gemeinde Rorschach zu bezahlen habe. Es ist aus den weitem Akten nicht ersichtlich, wer Meister über diesen Casus wurde.

Das erste st.gallische Straßengesetz datiert aus dem Jahre 1837, in dem es am 23. Januar in Kraft gesetzt wurde. Gleich wie in allen andern Gemeinden des Kantons St.Gallen hub nun ein Seilziehen an, was nunmehr Gemeindestraßen und was inskünftig Staatsstraßen seien. So war es also auch in Rorschach. Es betraf dies hauptsächlich auch diesen Straßenzug nach Goldach über den sogenannten Burgweg nach Obergoldach

Rorschacher Westquartier
Photo Walter Baer.

und die Straße nach Horn. Der damalige Bezirksamman Mathis in Rorschach wehrte sich für die Rorschacher, die nunmehr diese beiden Straßenzüge nicht mehr als Gemeindestraßen annehmen wollten. Was die erwähnte sogenannte Burgwegstraße über Unnot nach Obergoldach anbelange, werde ja in den nächsten Jahren diese sowieso als kürzere Verbindungsstraße nicht mehr gelten können, weil eben eine direkte Verbindung von Goldach von der Sonne weg nach Rorschach gegen den Hafenbahnhof erbaut werde. Eingangs haben wir ja auf diesen Straßenbau im Jahre 1843 hingewiesen.

In den Jahren 1838/39 war es Nepomuk Bayer, der sich in seinen Rechten zu schützen glaubte, bezüglich der Straße gegen das Rieth hinunter, seinem Gute nach. Ein kleines Plänchen am Schlusse dieser Akten erklärt die Situation und ist zugleich ein kleines Geschichtsbild über die damalige Situation und das Aussehen dieses Stückes Unter-Rorschach. Im Plänlein sind in erster Linie die Wirtschafteu zur Krone, zum Adler, zum grünen Baum an der Hauptstraße angeführt, und wir wissen ja, daß gerade diese ersteren zwei bereits Kinder der Vergangenheit sind. Als Eckwirthshaus aber wird die Sonne aufgeführt. Hier scheidet sich die Straße, indem ein Straßenzweig als Straße nach St.Gallen und eine andere aber dem Bodensee entlang aufgeführt wird. Just zwischen diesen beiden Straßen ist auf dem Plänchen das Gut des Herrn Ap. Baier angegeben. Die Straße entlang diesem Rietboden, hart am Bodensee, ist mit ziselierten, zitterigen Strichen eingezeichnet. Die Akten geben einläßlich Aufschluß über die sonderbare, unsichere Einzeichnung. Unser Herr Appellationsrath Nepomuk Bayer hätte den Boden für die Herstellung dieser ruinösen Straße für den Staat opfern sollen. Er klopfte aber im Stiftsarchiv in St.Gallen an. Hier verlangte er den Auszug aus dem Diarium von Isonis Walser «ab anno 1785 3. die Julii usq. al annum 1788 inclus». Der Auszug ist den bezüglichen Akten des Staatsarchives auch beigelegt und erzählt nun in recht anschaulicher und interessanter Weise über das Aussehen dieses Gebietes und die schlimmen Folgen von Hochwassern am Bodensee. Der wörtliche Eintrag im Diarium in pag. 139 24. Juny 1787 erzählt z. B.: «Die straß von dem untern Dorf zu Rorschach führt dem See nach gegen der untern Blaiche, horn und ist vor einem jahr wegen des groß angewachsenen Bodensees zimmlich ruinirt und ausgefressen, ja auch einige Bilchen (sic. Geel!) Bäume an dem see stehend auffressen und

gefällt worden, also daß der fueßweg an dem see besonders in der nacht wegen ausgefressenen löchern, zimmlich gefährlich ware, man hat deshalb den Besitzer des an die straß anstoßenden Gutes angegangen, und durch das Vogteiamt befelchen lassen, daß er als Anstößer und sogar Besitzer der felben an dem see, die straß und den fußweg ausbessern und erhalten solle, gleichwie unten und oben seinem Guth die straß erhalten und dessen bekanntlich seye.»

Der Besitzer des Bodens dem See nach war in jener Zeit Herr Franz Josef von Bayer, hochfürstlicher St.Gallischer Pfalzrat, der Mannheimer genannt. Aber schon damals, wie später im Jahre 1838 wehrten sich die Bayer gegen die Zumutung, daß sie die Straße in Stand stellen sollten. Sie wollten nicht einmal mehr den Boden dazu hergeben. Sie stützten sich in jenen Tagen um 1787 auf ein Abkommen, das unter anderm folgende Punkte in wörtlicher Übersetzung enthielt:

«Erstlich: soll Herrn von Bayer von Verbesserung und Erhaltung obiger Straße frei und ledig sein zu allen Zeiten.

Zweitens: sollen alle Felben und Bäume, so dem See nach in diesem Bezirke stehen, der Statthalterei eigentümlich gehören, besonders die Straß zu beschützen und beschirmen und damit nach gut befinden zu schalten und zu walten.

Drittens: sollen die Bildstökh oder Capellen, so in dieser Gegend dem Bayerischen Gute nachstehen, die statthaltey gar nichts angehen, auch diese keine Pflicht haben, solche zu reperieren oder zu unterhalten.

Viertens: wenn wider alle hoffnung, das Gott abwenden wolle, in künftigen zeithen der Bodensee also anwachsen und ausbrechen sollte, daß der einzelne Platz und Raum zur Herstellung einer genüsamen straße nicht erkleckte, solle ein jediger Besitzer dieser Wiesen oder Guts schuldig und verbunden sein, von der selben soviel Boden unentgeltlich herzugeben, als zu der straß notwendig wird.»

Gerade diese letzte Bestimmung aber wollte der Besitzer des Seegutes nicht mehr erfüllen. Er zahlte laut weiterem Inhalte dieses Abkommens eine Auslösungssumme von 500 Gulden, um der Pflicht des Bodenopfers zu entgehen. Der «Hochwürdigste des Heiligen Römischen Reiches Fürst und Abt zu St.Gallen» gab die Consens dazu.

Im Jahre 1837 trat der Bodensee wieder einmal über die Ufer. Deshalb gelangte der Bezirksamman an den Nachfolger von Franz Ferdinand Bayer, nämlich an Nepomuk



J. Geißler del.

Druck von Rüdiger's.

G. Huber sc.

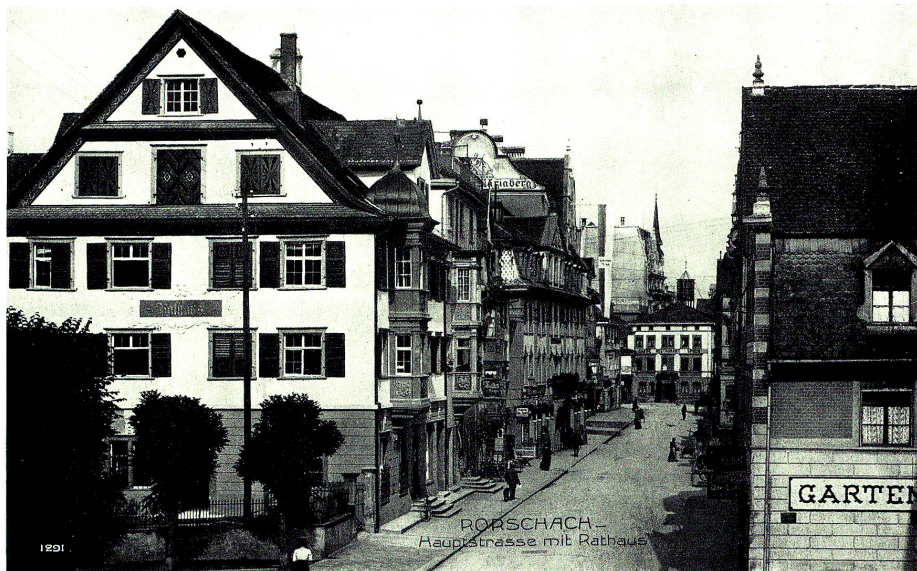
RORSCHACH
AM BODENSEE.

Bayer, der Boden hätte opfern sollen und sich eben kraft dieser früheren Abmachung wehren konnte und darum kein Servitut eines Bodenopfers mehr anerkennen mußte. Diese Akten sind sicher auch familien-geschichtlich für das Geschlecht der Bayer, das ja dereinst in Rorschach eine führende Rolle spielte, von Wichtigkeit.

Im Jahre 1840 hätten Baumeister Ditscher und Steinbrecher Frommenwyler in Rorschach auch die Straße vom Marzellen-Bildstock gegen die obere Bleiche ins «Triebrecht» nehmen sollen. Man erkennt, daß damals der Gedanke einer Solidarität für den Straßenunterhalt noch nicht geboren war. Nicht umsonst! War eben doch auch

noch eine Unsicherheit zwischen den Gemeindestraßen und Staatsstraßen. Dann aber wurde im Jahre 1842 im ganzen Kanton St.Gallen eine vollständige Ausmarchung unternommen. Natürlich wurden vorher die Straßen noch besichtigt, und es waren in Rorschach bei dieser Straßen-Inspektionsbesichtigung dabei Straßeninspektor Hartmann für den Kanton und für die Gemeinde ihr Ammann Friedrich. Laut dieser Aufnahme besaß nun Rorschach folgende zwei Gemeindestraßen: a) Die Straße von der Landstraße in Hub bis an die Grenze vom Rorschacherberg beim Bildstock in Schurtannen mit einer Länge von 2080 Fuß. b) Die Straße von Rorschach gegen Horn (vor der

Sonne bis zur Grenze Goldach) mit einer Länge von 1650 Fuß. Straßenmeister war damals ein Herr Gemeinderath Bischof. Aber Wegmacher waren keine angestellt! Der Inspektionsbericht bemerkt ferner, daß die unter a) aufgeführte Straße im letzten Herbst auf die vorgeschriebene Breite erweitert worden sei und die Steigungen maximal auf 10 Prozent reduziert wurden. Die Straße unter a) habe eine Breite von 14 bis 16 Fuß = etwa 4,2 bis 4,8 Meter und die unter b) von 17 bis 20 Fuß, also von 5,1 bis 6 Meter. Es fanden dann auch die Auslösungen mit den Privaten statt.



Hauptstraße gegen Westen,
um die Jahrhundertwende.
Links Rathaus, rechts ehemaliges Restaurant
«Freihof», hinten Restaurant Spirig.

Mit in den Unterhalt der Straße von Rorschach gegen Horn gehörte auch die Erweiterung des Seequais und dies vornehmlich auch um das Kornhaus herum. Hier half der Staat kräftig mit. Aus dem Jahre 1851 erfahren wir, daß das Baudepartement Unterhandlungen pflegte, daß zwei am Seestrand beim Hafen in Rorschach gelegene Häuser aufgekauft werden sollen, um eine richtige Einfahrt von der Straße zum Kornhaus zu bekommen. Diese Häuser gehörten den Herren Lang, Wagner und J. Frommenwyler, Pintenwirth. Auf alten Stichen finden wir ja, daß das Bild um das Kornhaus von alt Rorschach wesentlich anders ausgesehen hat als heute. Es wurde nun erreicht, daß Lang und Wagner ihr Haus an den Staat verkauften, während Frommenwyler dies nur tat, daß er seine Pintenwirtschaft andernorts ohne Konzession weiterführen dürfe. Natürlich wehrte sich für eine verbesserte Kornhaus-Quaianlage in erster Linie auch der Kantonale Straßeninspektor. Laut Akte vom 7. Juli 1851 verwendete sich dieser beim Kantonalen Baudepartement energisch um das Zustandekommen. Um die Ein- und Zufahrt besser zu bewerkstelligen, mußten 8000 bis 10 000 Kubikfuß Steine verwendet werden.

Ein anderer Konkurrent für den Bezug von Steinen machte sich auch noch stark bemerkbar. Das war die St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahngesellschaft. Diese brauchte Steine für die Erstellung der Eisenbahnlinie St.Gallen-Rorschach. Hie Schiene – hie Straße! So

hieß damals das Lösungswort. Laut Tagblatt wurde die Lieferung von 20 000 bis 30 000 Kubikfuß Quadersteine zur Konkurrenz ausgeschrieben. Darum wehrte sich Straßeninspektor Hartmann, daß für die Verbesserung eines geräumigeren See-Quais sowie einer praktischeren Zufahrt zum Kornhaus ebenfalls die erwähnten Steinmassen zur Konkurrenz ausgeschrieben wurden.

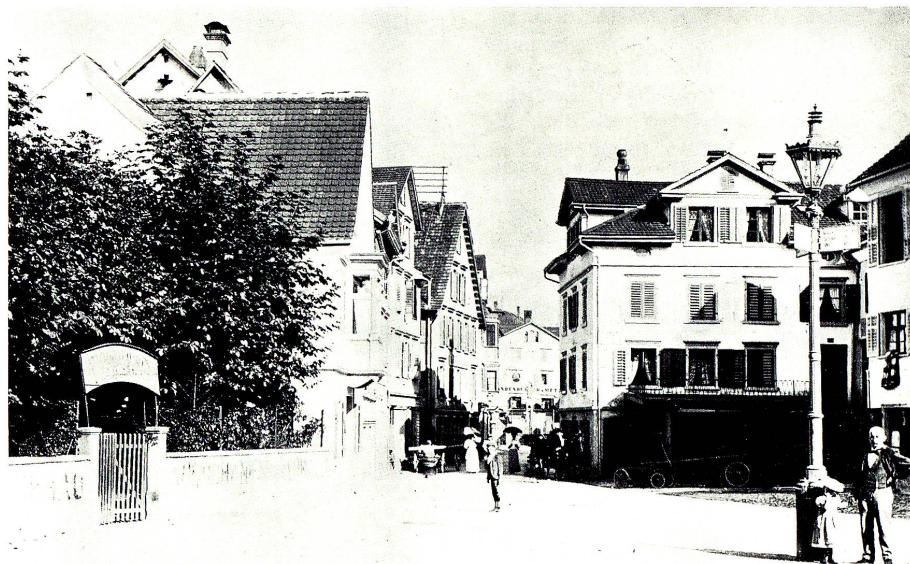
Mißlich und mittelalterlich rückständig war laut weiteren Straßenakten auch die Verbindung von Rorschacherberg von der hintern Bergseite an die Straße vom Bäumlitorkel gegen das Dorf Rorschach. Diese sogenannte Straße befand sich in einem bösen Zustande. Das besagt die Akte vom 21. August 1851. Neben der Straße führte noch ein Bach. Im Winter waren nun Straße und Bach «zugeforen», weil das Wasser des Baches die Straße überschwemmte. Diese war darum nur mit dem Schlitten befahrbar. Im Sommer konnte man bei hohen Regengüssen auch mit keinem Wagen darüberfahren. Die Rorschacherbergler wehrten sich begreiflicherweise für eine bessere Straße. Doch die Rorschacher glaubten, das könnten die Bergler selbst machen. Früher sei ja hier auch nur ein Saumweg gegangen. Darum sollten sie diese sogenannte «Faller'sche» Straße selbst ausbauen.

Wind in die Segel, bzw. einen ersprießlichen Fortschritt zur Behebung der «Faller'schen Straßenmisère» brachte dann die Trasseeführung der im Jahre 1857 erstellten Bahnlinie von St.Gallen nach Rorschach. Sie rief

eben einem Bahnübergang beim Bäumlistorkel für die Bewohner des Rorschacherberges, die diesen sogenannten Faller'schen Weg von der Feldmühle immer noch als Kirchweg benutzen wollten. Die Einigung zwischen den drei Vertragskontrahenten: Rorschach-Rorschacherberg und St.Gallisch-Appenzellische Eisenbahnverwaltung erwirkte, daß laut Protokoll des Kleinen Rates die Politische Gemeinde Rorschach einverstanden war, vom berührten Bahnübergang bis zum Hengart, längs der Eisenbahn die Erstellung einer Gemeindestraße zu übernehmen und die Bahn der Gemeinde Rorschach daran Fr. 2400.- leistete. Laut weiterem Protokoll des Kleinen Rates war die Gemeinde Rorschach auf Ansinnen der Bahngesellschaft auch bereit, die Straßenkorrektur von der Seebleiche gegen das Wiggengut vorzunehmen. Die Eisenbahngesellschaft hinwieder war damit einverstanden, den Platz zwischen Kornhaus und Kaufhaus gehörig herzustellen, und zwar entweder zu pflastern oder richtig zu bekiesen. Und da die alte Traube auch ein Stein des Anstoßes war und diese dem Staat gehörte, so ließ er diese neben zwei andern alten Häusern durch die Gemeinde auf die Versteigerung bringen, und diese galten dann sage und schreibe zusammen nur Fr. 300.-. Es müssen also keine Millionenviertel-Häuser gewesen sein.

Auch das Jahr 1859 war ein Straßenjahr. Vorerst entschuldigte sich der Gemeinderat durch seinen damaligen i. V. Gemeinderatsschreiber Eduard Bayer, daß es ihm nicht möglich gewesen sei, innert der anberaumten Frist die Verbindungsstraße «Bömmlistorkel-Mariabergstraße» auszuführen. Und dann nahm der Gemeinderat von Rorschach die Güterbesitzer an der Straße vom Langmoos bis zur sogenannten alten Säge und längs den Gütern von Mariaberg in gebührenden Schutz, weil sie in strenger Sommerszeit die Straße nicht sofort verbesserten. Sie seien doch mit Ernte- und Feldarbeiten zu stark überhäuft. Das zur Straßenarbeit benötigte Zugvieh müsse dabei mithelfen. Und last not least! schreibt der damalige Gemeinderatsschreiber Guldin: Wir und mit uns die ganze Löschmannschaft hatten beim letzten Brand im Hüttenmoos, Gemeinde Rorschacherberg, uns überzeugen können, daß unsere schlechteste Gemeindestraße noch mit der besten der Gemeindestraßen vom

Hauptstraße gegen Osten, um 1900.
Vorn links Restaurant «Ilge», rechts Haus Federer, mit Vorgärtlein.
Ganz hinten ehemaliges Hotel «Seehof».



Blick vom Bodanplatz gegen Osten, um 1900.
Links Gartenwirtschaft des «Grünen Baumes»,
rechts Schmiede, einst Kupferschmiede des Franz
Roth (1786).



Rorschacherberg den Vergleich auszuhalten im Stande sei. Unterm 18. Oktober bestätigt der damalige Staatsschreiber Bösch, der seine Protokolle wie gestochen mit deutscher Schrift abfaßte, daß der Kleine Rat auch einverstanden sei, wenn die Gemeinde Rorschach über den Burgweg statt nur eine Dolle eine steinerne Brücke erstelle. Kosten 2080 Franken.

Natürlich erheischte die Anlage des äußern Bahnhofes auch wackere Bodenopfer. So mußte auch die Hubstraße hierfür verwendet werden. Aber ohne eine Ersatzverbindung konnte man nicht bestehen. Darum mußte die Eisenbahngesellschaft eine solche bauen. Diese sogenannte neue Hubstraße soll möglichst in der Parallelrichtung der alten Straße verlaufen und nicht unmittelbar an den Felsenrand, sondern um etwelche Fuß davon zu liegen kommen. Die Rorschacher wehrten sich laut Akten 1866 auch dafür, daß eine alte Gasse vom Kettenhaus bis an den Ablagerungsplatz zu jeder Zeit öffentlich begangen werden dürfe, daß aber der Staat als Besitzer des Bodens am See auch eine gehörige Dolle mit zu erstellen habe. Das Abwasserproblem wurde damals auf einfache, primitive Weise gelöst, und dies nicht nur in Rorschach. Das Baudepartement verlangte im Jahre 1867 auch, daß die vordere Seemühlebrücke wieder gut zu reparieren sei.

Man könnte sagen, daß immerhin Ansätze vorhanden sind, daß das «modernere Zeitalter» auch in der Technisierung der Straßen in Rorschach mit dem Jahr 1877 beginnt. Damals hat nämlich eine außerordentliche Bürgerversammlung beschlossen, es sei die Fortsetzung des Trottoirs an der St.Gallerstraße vom Waisenhouse bis zur Goldachergrenze bei Mariahalde zu erstellen. Die hieraus der Gemeinde erwachsenen Unkosten von 1800 Franken seien dem Nachsteuerfonds zu entheben, und sei hierfür die Bewilligung des Regierungsrates einzuholen. In der Begründung für die Bewilligung erfahren wir aus dem Schreiben, daß die Gemeinde 5000 Franken Auslagen hatte für Aufnahme des Katasterplanes. Diese Katasterpläne sind also immerhin bald 100 Jahre alt, und es dürfte ein Einblick und eine Auswertung für die Gemeindegeschichte manches wertvolle Detail ergeben.

Eine der besten Akten für die Fortsetzung und den Abschluß der Straßenakten im letzten Jahrhundert ist ein gedrucktes Gutachten aus dem Jahre 1881. Gemeindevorstand war damals ein Herr Eberle und Gemeinderatsschreiber ein Herr Herbert. Das wohl von

ihm verfaßte Gutachten orientiert uns in einläßlicher Art über das Vorhaben. Rorschach wollte just in jenen Tagen auch ein Gemeindehaus erwerben. Mit in dieses wichtige Postulat aber seien noch andere zu beraten, nämlich: 1. Die Erstellung neuer Straßen, a) Kirchstraße von der katholischen Kirche bis zum Waisenhouse führend, b) Bäumlstorkelstraße von der Mariabergstraße bis Rennhaas im Gut bzw. beim Tivoli in die St.Gallerstraße einmündend, c) Bahnhofstraße vom Gut zur Hornerstraße. 2. Erstellung einer Hydrantenleitung im Anschluß an die Hochdruckleitung der Herren Gebrüder Helfenberger. 3. Die Regulierung der Finanzfrage inbegriffen Konversion des bisherigen Anleihens der Politischen Gemeinde. Zur Stellungnahme der Gemeinde zu unterbreiten. Im Gemeinderat selbst kam man nicht zu einem Solidaritätsbeschlusse. Eine Mehrheit des Gemeinderates wollte der Gemeindehausangelegenheit den Vorrang geben, die Minderheit beantragte, die Straßenprojekte in erster Linie zu behandeln.

Rorschach muß in jenen Tagen von einem hitzigen Fieber ergriffen worden sein. Es rumorte stark in den Geistern. Und als dann die Gemeinde am 7. August 1881, vormittags halb elf Uhr, in der katholischen Kirche in Rorschach tagte – es geschah dies damals noch nach alter Väter Sitte in der Kirche –, da hagelte es von Einwendungen, Meinungen und Rednern. Gewichtige Gemeinde-Notabeln beteiligten sich an der Diskussion, und Herr alt Landammann Hoffmann wollte gar erreichen, daß die gemeinderätlichen Projekte nochmals zur Beratung dem Gemeinderate zurückzuweisen seien. Es wurde diesem Ansinnen zwar nicht zugestimmt – aber zum Kauf eines neuen Rathauses kam es auch nicht. Aber zum mindesten wurde der gemeinderätliche Minderheitsantrag gutgeheißen, der vorerst dem Bau der Straßen die Priorität einräumte. Aber die Niederlage konnten einige prominentere Rorschacher auch wieder nicht verwinden. Es rumorte weiter, und 69 ehrenfeste Bürger gaben den Rekurs für diese Beschlüsse der Gemeinde ein. Der Bezirksammann in seiner Vernehmung und der Regierungsrat in seiner Einstimmigkeit schützten aber voll und ganz den Gemeindebeschluß, daß die Gemeinde in absehbarer Zeit nunmehr den Bau der wichtigen Straßenprojekte ausführen solle. Die Rekurrenten, unter ihnen ein betroffener Liegenschaftsbesitzer in der Trasseelinie der vorgesehenen Kirchstraße, wollten nämlich auf eigene Faust und Diktion Straßenbauer sein und den Kirchweg so ziehen, daß

Villa «Monbijou», um 1910, an der Stelle des heutigen Hochhauses (1956). Links St.Gallerstraße, rechts Kirchstraße.



er ihren Gedanken und Meinungen willfährig sei.

Der damalige Bezirksammann Ruckstuhl schrieb in seiner Vernehmlassung unter anderem folgende «historische Kulturbildersätze» für Rorschach: Formell ist der Rekurs zwar in Ordnung. Von den 671 Stimmbürgern (es waren so viele im Jahre 1881) hat also ein Zehntel den Rekurs eingegeben. Das ist gesetzlich zulässig. Aber: Das Bedürfnis neuer Straßen in der Gemeinde Rorschach, welche nur eine einzige Verkehrsstraße besitzt (sic. Geel!), hat sich in den letzten Jahren bei jedem hohen Seewasser und auch namentlich anfangs dieses Monats in Folge der starken Regengüsse und des daherigen Wasserzuflusses als ein dringendes erwiesen, weil jeweils aller und jeder Verkehr ganz aufgehoben oder doch erheblich erschwert wurde. Den Bau der neuen Straße den Bodeneigentümern zu überlassen, ist nach den gemachten Erfahrungen gleichbedeutend, ein rationelles Straßennetz zu verunmöglichen. Dies würde auch den Wert des neu erstellten Katasterplanes verunmöglichen. Die Behauptung der Rekurrenten, daß die Gemeinde dem finanziellen Ruine entgegengeht, ist geradezu eine Hyperbel und muß offenbar als Schreckmittel dienen. Im Inter-

esse der Gemeinde wäre es gelegen, wenn alle drei Straßenprojekte angenommen worden wären, und es ist zu bedauern, daß die politische Bürgerversammlung sich nicht dazu entschließen konnte.

Wir glauben keinen bessern Schluß für unsere Straßengeschichten des letzten Jahrhunderts für Rorschach machen zu müssen, als die Worte des Experten Gentsch, der damals zur Sachlage im Gemeindegutachten schrieb: Rorschach hat von den meisten Städtchen (Städtchen! Damals zählte nämlich Rorschach erst 4000 Einwohner) ähnlichen Ranges vieles voraus. Die prächtige Lage, der entwickelte Verkehr bürgen dafür, daß eine Vergrößerung rasch um sich greifen wird, wenn anders sie in geeigneter Weise geboten wird.

Rorschach aber hat seit 1880 im großen ganzen das Gebot der Zeit erfaßt. Aus 4000 Einwohnern im Jahre 1880 wurden 12 000 im Jahre 1970. Und sein heutiges Straßennetz ist ein recht gut ausgebautes und hat damit die Entwicklung sinngemäß in gesunde Bahnen gelenkt. Heute nach fast 100 Jahren sind wieder Straßenprobleme anderer Art.

zeit

wahllos
die worte
vorüberschwimmen
zahllos

herzlos
das ding
im abgrund
des stroms
scherzlos

die zeit
hat zeit

morgen
blühen algen
mit gesichtern
aus mörtel
und staub –

ernst meyer

Photo Hans Brülisauer.



